

RESUMEN EJECUTIVO DEL INFORME ELABORADO POR EL GRUPO DE TRABAJO PARA ANALIZAR LOS PROBLEMAS Y VACÍOS EN LA GESTIÓN Y NORMATIVA DE SEGURIDAD Y FISCALIZACIÓN VIAL DEL SECTOR

COMPROMISOS Y ACCIONES ASUMIDOS POR EL MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, **BRUNO GIUFFRÀ MONTEVERDE**, EN SU COMPARECENCIA A LA COMISIÓN CONJUNTA DE TRANSPORTES Y DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ DEL 5 DE ENERO DEL 2018.

- 1. **Revisaremos a profundidad y con la debida diligencia la totalidad de los contratos de concesiones para validar que nos existan vacíos en cuanto a las exigencias de seguridad, en cada una de las concesiones que existe. Además, identificaremos todas las oportunidades de mejora en infraestructura a cargo del Estado de esta manera tendremos una cobertura total en materia de concesiones y de obras públicas relacionadas con el tema de seguridad.***

El MTC ha creado un grupo de trabajo para analizar los problemas y vacíos en la gestión y normativa de seguridad y fiscalización vial para toda la red vial nacional (tanto carreteras concesionadas como las que se hallan bajo la administración de Provias Nacional).

El 12 de enero de 2018, se emitió la Resolución Directoral No.02-2018-MTC/14, por la cual se modifica Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de Infraestructura Vial, incluyéndose la definición de Punto Altamente Riesgoso (PAR). De esta manera se supera el concepto tradicional de Punto Negro que solo contemplaba los registros históricos de accidente. El PAR, en cambio incluye no solo al Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) sino también al Tramo Potencialmente Peligroso, considerado como aquellos Puntos Conflictivos detectados, los que por su configuración, ubicación geográfica, diseño o alta transitabilidad, tienen un elevado riesgo de accidentes y requieren de una actuación de mejora de su Seguridad Vial.

El grupo antes mencionado, en función de esta nueva nomenclatura ha establecido especificaciones técnicas para efectuar evaluaciones de seguridad vial con sus respectivas soluciones de ingeniería para la infraestructura vial en toda la red nacional.

Estas nuevas especificaciones técnicas permitirán identificar todos los problemas de seguridad y establecer las soluciones de corto, mediano y largo plazo.

En el mes de febrero se iniciaron las evaluaciones a 34 tramos de la red vial nacional (la misma que demorará 90 días), los cuales presentan mayor índice y mayor riesgo de accidentabilidad (PAR). Una vez que se entreguen la evaluación y las soluciones de

ingeniería para estos tramos se continuará el trabajo hasta completar los 71 tramos en los que se ubican los PAR.

Los primeros resultados se tendrán en el mes de abril y se empezará a implementar las soluciones inmediatamente. Estas serán de:

1. Corto plazo (Alto impacto/bajo costo: señalética, durmientes, barandas, gibas, sistemas de contención entre otras medidas de seguridad vial).
2. Mediano plazo (obras de infraestructura que amerite una evaluación mayor, elaboración de expedientes técnicos y disponibilidad de recursos: sistema semafórico y otros).
3. Largo plazo (temas de diseño del trazo de la vía que implican estudios de ingeniería, adendas en caso de concesiones e inicio de procesos de inversión pública: derribo de taludes, curvas con pendiente, intercambios viales y otros). Ver informe de Concesiones No.0115-2018-MTC/25 remitido al Despacho del Viceministro de Transportes, con Memorando No.068-2018-MTC/25 de fecha 5 de febrero de 2018.

Con relación a los contratos de Concesión debemos señalar lo siguiente:

1. Los Contratos de Concesión de Carreteras se dividen en Cofinanciadas y Autofinanciadas , tal como se puede observar en el siguiente cuadro:

Naturaleza

	CONCESIÓN	TRAMO	PLAZO (años)	NATURALEZA
1	IIRSA NORTE	Paíta - Yurimaguas	25	Cofinanciada
2	AUTOPISTA DEL SOL	Trujillo - Sullana	25	Autofinanciada
3	RED VIAL N° 4	Pativilca – Salaverry	25	Autofinanciada
4	RED VIAL N° 5	Ancón - Pativilca	25	Autofinanciada
5	RED VIAL N° 6	Pucusana - Ica	30	Autofinanciada
6	DV. QUILCA – LA CONCORDIA	Quilca – La Concordia	25	Autofinanciada
7	BUENOS AIRES – CANCHAQUE	Empalme 1b - Canchaque	15	Cofinanciada
8	MOCUPE – CAYALTI	Mocupe - Oyotún	15	Cofinanciada
9	HUARAL – ACOS	Ovalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos	15	Cofinanciada
10	LONGITUDINAL DE LA SIERRA	Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca- Trujillo Dv. Chileta – Emp. PE	25	Cofinanciada
11	IIRSA CENTRO	Puente Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco	25	Autofinanciada
12	IIRSA SUR TRAMO 1	San Juan de Marcona – Urcos	25	Cofinanciada
13	IIRSA SUR TRAMO 2	Urcos – Inambari	25	Cofinanciada
14	IIRSA SUR TRAMO 3	Inambari – Iñapari	25	Cofinanciada
15	IIRSA SUR TRAMO 4	Inambari –Azángaro	25	Cofinanciada
16	IIRSA SUR TRAMO 5	Matarani – Azángaro - Ilo	25	Cofinanciada

2. De la revisión de cada uno de los Contratos de Concesión de Carreteras, se concluye lo siguiente:

- a) Dentro del marco de los Contratos de Concesión de carreteras, los Concesionarios se encuentran obligados a elaborar los Estudios Definitivos de Ingeniería de cada una de las obras a su cargo y a ejecutarlos, acorde con los parámetros, niveles de servicio o índices de serviciabilidad establecidos en los Contratos de Concesión, así

como en la normativa técnica vigente sobre Seguridad Vial en todo lo que no se oponga a dichos parámetros.

- b) Los Estudios Definitivos de Ingeniería de Detalle, elaborados tanto por el Concedente como por el Concesionario, han sido aprobados considerando la normativa técnica vigente a la fecha de su elaboración.
 - c) Los Contratos de Concesión no prevén que el componente de Seguridad Vial desarrollado en el Estudio Definitivo se enmarque en una norma técnica determinada.
 - d) Los Concesionarios tienen la obligación de ejecutar las obras sobre la base de los Estudios Definitivos de Ingeniería aprobados por el Concedente, sea que estos hayan sido elaborados por este último o por el Concesionario. Estos Estudios incluyen un componente en materia de Seguridad Vial.
 - e) Los Concesionarios tienen como obligación la conservación y mantenimiento de las obras con la finalidad de mantener los índices de serviciabilidad o niveles de servicio establecidos en cada Contrato de Concesión. Estos índices o niveles de servicio incluyen componentes de Seguridad Vial.
 - f) Los Contratos de Concesión de Carreteras no regulan un mecanismo de actualización de la infraestructura ejecutada frente a cambios normativos en materia de seguridad vial.
 - g) Si bien los Contratos de Concesión prevén la posibilidad de la aplicación de cambios normativos, sean de carácter general o sectorial, ello no implica que el Concedente pueda imponer al Concesionario el cumplimiento de dichos cambios normativos a su cuenta, costo y riesgo.
3. Para efectos de la adecuación de la infraestructura frente a los cambios normativos en materia de seguridad vial, el Concedente y el Concesionario deberán implementar los instrumentos previstos en cada Contrato de Concesión, tales como encargo de ejecución de estudios y obras, adenda al Contrato de Concesión, modificación de EDIs, entre otros.

Para el caso de los Contratos de Concesión de carreteras suscritos hasta la fecha, se incluirá una Cláusula Progreso, la cual deberá realizarse a través de una adenda, previa negociación con cada Concesionario. Es necesario precisar que dicha cláusula debe contener como mínimo las siguientes consideraciones:

- a) Realización de una auditoría / inspección de seguridad vial que permita identificar las medidas necesarias a implementar en el marco de los cambios normativas por seguridad vial.
- b) Determinar si será el Concedente y/o el Concesionario quien asumirá el costo de los estudios y ejecución de las medidas a implementar.
- c) Regulador debe verificar el cumplimiento de dicha cláusula.

El uso de estos instrumentos dependerá del estado situacional en el que se encuentren las obras, de acuerdo a cada Contrato de Concesión. Esto se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 2: Medidas a Implementar en el marco del Contrato de Concesión y al estado de las obras

SUPUESTOS	RESPONSABLE		PROPUESTA		INSTRUMENTO	
	Concedente	Concesionario	Autofinanciada	Cofinanciada		
Obras Ejecutadas	X		Concedente negociará con el Concesionario la adecuación a la nueva normativa de seguridad vial (Excepto la Red Vial N° 5)	Concedente negociará con el Concesionario la adecuación a la nueva normativa de seguridad vial (Excepto la IIRSA Norte y la IIRSA Sur Tramo 4, esta última solo para gibas)	Adenda al Contrato de Concesión	
Obras en proceso de ejecución	X	X	Tanto Concedente como Concesionario pueden solicitar modificaciones al EDI. La Parte que solicita la modificación asume los mayores costos de la ejecución. Si lo pide el Concedente evaluar el Impacto en el Equilibrio Económico Financiero.	Concedente puede solicitar modificaciones al EDI. Concedente asume los costos.	Solicitud y posterior aprobación por el órgano técnico	
Obras por ejecutar	Con EDI aprobado	X	X	Tanto Concedente como Concesionario pueden solicitar modificaciones al EDI. La Parte que solicita la modificación asume los mayores costos de la ejecución. Si lo pide el Concedente evaluar el Impacto en el Equilibrio Económico Financiero.	Concedente puede solicitar modificaciones al EDI. Concedente asume los costos.	Solicitud y posterior aprobación por el órgano técnico
	Con EDI en elaboración	X	X	Concesionario elabora EDI cumpliendo normativa de seguridad vial vigente. Concedente debe aprobar el EDI cumpliendo la normativa de seguridad vial vigente.	Concesionario elabora EDI cumpliendo normativa de seguridad vial vigente. Concedente debe aprobar el EDI cumpliendo la normativa de seguridad vial vigente.	EDI y normativa sobre seguridad vial vigente

EDI: Estudio Definitivo de Ingeniería de Detalle

Además, el MTC recomendará a Proinversión que incluya cláusulas de seguridad en todos los nuevos contratos de concesión y se coordinará con el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) para que los nuevos Estudios de Ingeniería contemplen un porcentaje mínimo para seguridad vial (que no incremente en exceso los costos, pero que tome en cuenta las medidas de la seguridad vial).

- ii. ***Presentaremos en el cortísimo plazo un proyecto de Ley al Congreso... para tener un mecanismo de ejecución de obra pública vinculada a la seguridad vial. Un camino express que nos permita accionar planes de ejecución de inversión en materia de seguridad de forma que no perdamos el tiempo en proceso y esperando trámites engorrosos que muchas veces dificultan la ejecución del Estado.***

Al respecto, conforme se señala en la Nota de Elevación No.025-2018-MTC/20 del Director (e) Ejecutivo de Provias Nacional, con el fin de implementar en un menor tiempo las medidas de seguridad vial que se realizarán, en beneficio de los usuarios de las vías y para evitar pérdidas materiales y humanas, se está estudiando la dación de una Disposición Complementaria Final al Decreto Supremo N° 056-2017-EF, Decreto Supremo que modifica el Reglamento de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado por el Decreto Supremo N° 350-2015-EF, por el cual a través de un Decreto Supremo se aprobarían plazos menores para la contratación de bienes y/o servicios y/u obras para implementar medidas de seguridad vial conforme a los lineamientos del Manual de Seguridad Vial aprobado por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC.

INCLUSIÓN DE UNA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL AL DECRETO SUPREMO N° 056-2017-EF, DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LA LEY N° 30225, LEY DE CONTRATACIONES DEL ESTADO, APROBADO POR EL DECRETO SUPREMO N° 350-2015-EF

Redacción vigente	Redacción propuesta
<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES (...)</p> <p>SEGUNDA.- Mediante Decreto Supremo refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y por los Ministros de Economía y Finanzas y, de Vivienda, Construcción y Saneamiento se podrá aprobar plazos diferentes a los establecidos para los procesos de contratación para el caso de ejecución de obras de saneamiento, siempre que se trate de procedimientos estandarizados previamente aprobados por el sector, con sujeción al marco legal vigente.</p>	<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES (...)</p> <p>SEGUNDA.- Mediante Decreto Supremo refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y por los Ministros de Economía y Finanzas y, de Vivienda, Construcción y Saneamiento se podrá aprobar plazos diferentes a los establecidos para los procesos de contratación para el caso de ejecución de obras de saneamiento, siempre que se trate de procedimientos estandarizados previamente aprobados por el sector, con sujeción al marco legal vigente.</p> <p>TERCERA.- Mediante Decreto Supremo refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y por los Ministros de Economía y Finanzas y, de Transportes y Comunicaciones se podrá aprobar plazos diferentes a los establecidos para los procesos de contratación de bienes y/o servicios y/u obras para implementar medidas de seguridad vial, siempre que se trate de procedimientos estandarizados previamente aprobados por el sector, con sujeción al marco legal vigente.</p>

Esta Disposición Complementaria será coordinada con el Ministerio de Economía y Finanzas.

Asimismo, el Grupo de trabajo ha encontrado una serie de vacíos, zonas grises y problemas en la normativa que rige el sector, que impide una mejor gestión en Seguridad Vial. Esta situación se corregirá con las propuestas normativas que viene preparando cada área de este grupo de trabajo y que esperamos alcanzar al Congreso, tal y como nos comprometimos en los próximos treinta días, para que las Comisiones de Transportes y de Defensa al Consumidor puedan hacer suyas dichas propuestas. En los documentos adjuntos, se alcanza las propuestas preliminares de Sutran, Provías Nacional la Dirección General de Concesiones, las cuales se hallan en discusión y elaboración en el MTC. Se adjunta para el efecto, el Oficio No.045-2018-SUTRAN/01.2, elaborado por el Superintendente de la Sutran; así como la ya referida Nota de Elevación de Provías Nacional e informe elaborado por la Dirección General de Concesiones en Transportes

- III. Reportaremos en los próximos 30 días, 60 días y 90 días, los avances de digitalización e incorporación de tecnología en el ejercicio de las funciones de SUTRAN (...) hemos destinado más de 37 millones de soles para fortalecer la supervisión. Les presentaremos un cronograma detallado y juntos construiremos soluciones y podremos incorporar en el marco de digitalización y de tecnologías de la información a la SUTRAN,**

El Nuevo Sistema de Fiscalización Electrónica de Sutran (NSFES), consistirá en lo siguiente:

- Realizar una Fiscalización de forma electrónica a Empresas de transporte terrestre formales, de tal forma de no afectar los flujos vehiculares y al servicio de transporte terrestre.

- Fiscalizar al transporte informal de forma presencial y en conjunto con otras entidades, para lo cual se establecerán puntos de control estratégico a las principales ciudades del país, sobre todo en los accesos a Lima. El siguiente nivel de fiscalización estará complementado con controles en puntos de peaje, para lo cual se utilizará la lectura de la tercera placa.
- Identificar a los conductores de vehículos de transporte terrestre y hacer una Gestión de hábitos de conducción para reducir la siniestralidad de muertos y heridos de accidentes de tránsito.
- Reorganización de la SUTRAN hacia una nueva estrategia de fiscalización, sanción, promoviendo la prevención y seguridad vial, con nuevos perfiles de fiscalizadores y del personal.
- La nueva estrategia tiene como objetivo la auto sostenibilidad económica y financiera de la SUTRAN, con una mejora de procesos y sistema integrado, para reducir y evitar la corrupción.

La fiscalización electrónica incluirá:

- Detección de excesos de velocidad de vehículos de transporte terrestre, que se realizarán en puntos de control en función a la señalética de la carretera.
- Realizar el registro en línea de las intervenciones en campo que realizan los inspectores, con la finalidad de reducir tiempos de registro y atención, asimismo, permitir que los administrados puedan aprovechar los plazos de pronto pago.
- Mejorar el control de alcoholemia móvil, para lo cual se contará con kit de equipamiento con alcoholímetros portátiles para inspectores en campo.
- Contar con controles de alcoholemia en puntos fijos, para lo cual se contará puntos de control de alcoholemia en terminales terrestres de las principales ciudades en nuestro país.
- Un sistema de asistencia al conductor y de alerta a las empresas de transporte, sobre la conducción inadecuada y colisiones de tránsito, con enfoque preventivo para la reducción de la siniestralidad de los accidentes de tránsito de vehículos de transporte terrestre.
- Sistema de identificación de conductores de vehículos de transporte terrestre.
- Supervisión electrónica de Entidades complementarias en coordinación con DGTT/MTC.

Componentes del Sistema de asistencia al conductor

Se han actualizado tecnológicamente las características técnicas del Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico, lo que permitirá contar con las siguientes funcionalidades:

- Alerta de Acercamiento y/o Colisión: Alerta al conductor de acercamiento respecto del vehículo de adelante, cuando el tiempo se hace peligrosamente corto, esta alerta funciona a velocidades superiores a 30 km/h.
- Desvío de Carril no intencionado y Cambio Intempestivo de Carril: Alerta cuando el vehículo se desvía inadvertidamente del carril (sin utilizar señal de giro). Y alerta por cambio de rumbo brusco (izquierda o derecha) del rumbo original del vehículo.
- Velocidades y Giros Peligrosos en Curvas: Registro de aceleración y/o frenada brusca cuando el vehículo se encuentra en curvas.

- Maniobras Bruscas y Peligrosas: Registro de frenadas y aceleraciones bruscas, adelantos bruscos y saltos intensos.
- Identificación de Conductor: Registro electrónico y remoto de identificación al conductor asociado al vehículo en un momento dado.
- Alerta de Peatones: La alerta cuando un peatón pasa por delante del vehículo en movimiento.
- Aviso de Colisión (Intensidad, Angulo y Reconstrucción): Alerta cuando se ha generado una colisión vehicular (accidentes), el sistema registra datos pre y post evento para una reconstrucción.

Componentes de la Fiscalización Electrónica

- Fiscalización de velocidad en tramos críticos
 - 18 puntos móviles de fiscalización de velocidad en tramos Norte, Sur y Centro - Carretera Central.
 - Operativos de fiscalización de excesos de velocidad en puntos móviles.
 - Registro de infracciones en línea.
 - Se estima realizar un millón de intervenciones de control de velocidad por año.
- Registros de intervenciones de fiscalización en línea
 - 300 Kit con dispositivos móviles e impresora para uso en campo
 - Geolocalización de inspectores.
 - Registro de infracciones en línea.
 - Control y gestión de intervenciones desde C4.
- Sistema de control de Alcoholemia en puntos fijos y móviles
 - Permite identificación de conductores en tiempo real.
 - Control de alcoholemia en terminales terrestres de 10 principales ciudades del Perú.
 - 50 puntos de control de alcoholemia móvil en carreteras.
 - Registro en línea de controles realizados.
- Uso de la tercera placa para la SUTRAN
 - o En peajes y mediante dispositivos móviles, para flujo vehicular en peajes y verificación de vehículos en puntos de control para lucha contra informalidad.
 - En la entrada y salida de terminales terrestres para automatizar la consulta de transmisión GPS.
 - En CITV para verificar presencia de vehículos de transporte terrestre.
- Call center de atención de incidencias del transporte terrestre
 - Ampliación del call center de incidencias de transporte terrestre, 24x7 en el C4.
 - Gestión de llamadas telefónicas con indicadores en sistema de información georeferencial.
 - Integración de ALÓ SUTRAN con Alerta SUTRAN y redes sociales.
 - Capacidad de interconexión con entidades responsables de la Seguridad vial.

Consideraciones sobre el ITS NACIONAL

La SUTRAN considera que los Sistemas Inteligentes de Transporte a nivel Nacional - ITS, es una inversión necesaria para el país, sustentado principalmente por el costo social de la alta siniestralidad en muertos y heridos que generan las colisiones vehiculares (choques o accidentes) en nuestro país. Para lo cual es necesario considerar aspectos técnicos para los nuevos proyectos y para los proyectos existentes, como: notificación electrónica, modelo de datos, protocolos, homologación, interoperabilidad, interconexión y actualización de la normatividad de transporte terrestre.

Por la magnitud, el proyecto ITS puede tomar algunos años para su implementación y despliegue a nivel nacional, en ese contexto, el Plan de modernización y gestión de la SUTRAN 2018, se plantea para una ejecución y resultados esperados en el mediano plazo.

La implementación del NSFES se inició en febrero con la instalación y acondicionamiento de la nueva sede de Sutran y de su Sistema de Fiscalización Electrónico. El NSFES estará operativo en octubre/noviembre del 2018, tal y como consta en los siguientes cronogramas. (Ver informe adjunto de Sutran contenido en el Oficio No.045-2018-SUTRAN/01.2).

#	Descripción	Estado
1	Alquiler de nueva sede para las áreas de Fiscalización y Sanción de la SUTRAN, incluye nueva Plataforma de Atención al Ciudadano y Centro de Gestión y Monitoreo.	CULMINADO Inauguración Febrero 2018
2	Proyecto de actualización de la Resolución Directoral N° 1947-2009-MTC-15 a fin de regular el Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico e implementación de alertas al conductor (SAC).	CULMINADO RD en Febrero 2018
3	A la fecha el Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico de la SUTRAN viene realizando el control de velocidad electrónico a: <ul style="list-style-type: none"> ✓ 13,199 camiones de Materiales y Residuos Peligrosos. ✓ 28,486 camiones de Carga Nacional General. ✓ 13,631 buses de pasajeros (100% fiscalizados) 	EN PROCESO Implementación gradual hasta Abri-2018
4	Sustento para Demanda Adicional para aplicar Plan de Modernización y Gestión de la SUTRAN, en coordinación con OGPP/MTC.	EN PROCESO Presupuesto para Febrero 2018
5	Requerimiento de inventario de señalética al MTC de la red vial Nacional y Departamental o Regional, con la finalidad que el Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico realice fiscalización de velocidad en función a la señalética de vías nacionales.	EN PROCESO Implementación planificada para Mayo 2018
6	Requerimiento de información al MTC sobre la Tercera Placa de los vehículos de Transporte Terrestre, a fin de facilitar la fiscalización en campo de la SUTRAN, para lo cual se utilizarán equipos móviles de lectura de Tercera Placa y en Pórticos de lectura en Terminales Terrestres.	EN PROCESO Implementación planificada para Junio 2018

Ítem	Componentes	Cant	Costo	Ene Feb Mar Abr May Jun Jul Ago Set Oct Nov Dic													
				Contratación						Implementación							
1	Mantenimiento de puntos de pesos y medidas móvil	10	750,000														
2	Reemplazo de puntos de pesos y medidas móvil	3	750,000														
3	Puntos de pesos y medidas	3	3,500,000														
4	Fiscalización de Velocidad electrónica móvil y variables de tráfico	10	4,270,000														
5	Dispositivos móviles para apoyo en la Fiscalización en campo	150	1,260,000														
6	Dispositivos móviles para apoyo en la Fiscalización en campo con cámara	150	2,100,000														
7	Sistema CCTV fijo en campo para informalidad (PTZ y 2 Fijas)	10	1,200,000														
8	Gestión de Velocidad Sistema de Monitoreo Vehicular CNG/MFP	1	2,500,000														
9	Centro de Gestión y Monitoreo principal - CGM *	1	2,000,000														
10	Centro de Gestión y Monitoreo descentralizados	5	600,000														
11	Call center para incidencias del transporte terrestre	1	1,500,000														
12	Sistema de radiocomunicación móvil HF (Alta Frecuencia)	50	940,000														
13	Detectores de tercera Placa	500	2,000,000														
14	Computación en la nube	1	1,200,000														
15	Control preventivo de alcoholemia en terminales terrestres	50	3,250,000														
16	Control preventivo de alcoholemia móviles en vías nacionales	50	980,000														
17	Gestión de cobranza	1	750,000														
18	Consultoras de actualización de normatividad transporte terrestre	3	750,000														
19	Automatización de Procesos de Sanción y Fiscalización	2	5,000,000														
20	Interoperabilidad, Protocolos e Interconexión con Peajes	8	2,000,000														
Total \$				37,300,000													

IV. Revisaremos todo el proceso de las revisiones técnicas, supervisándolas de manera remota a los centros de revisiones técnicas y lucharemos frontalmente contra cualquier indicio de corrupción que pueda existir en los establecimientos.

La Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT), ha avanzado en la implementación de la supervisión remota y en las nuevas propuestas de los procesos de las revisiones técnicas; su supervisión remota y las acciones de lucha contra la corrupción que pudiese existir en dichos establecimientos, de acuerdo al siguiente detalle. Ver informes adjuntos No.081-2018-MTC/15.01 y No.082-2018-MTC/15.01 remitidos al Despacho del Viceministro de Transportes a través del Memorando No.287-2018-MTC/15, por el Director General de Transporte Terrestre del MTC.

Avances realizados:

- a) En relación a la supervisión remota se ha implementado un nuevo procedimiento de transmisión de información de las Inspecciones Técnicas vehiculares- ITV, a través de un servicio web implementado por la DGTT, el mismo que permite tener el control de las Inspecciones Técnicas vehiculares en tiempo real, validando la información de los vehículos materia de inspección desde su ingreso al CITV hasta la culminación de la ITV, donde se proporcionará un código único que ira impreso en los Certificados e Informes, siendo este código la constancia del registro de la inspección en el sistema del MTC.
- b) En relación a las acciones de lucha contra la corrupción que pudiese existir en dichos establecimientos, el código generado por el MTC luego del registro de la Inspección Técnica Vehicular, deberá ir impreso en los Certificados, el cual podrá ser constatado por la PNP y la SUTRAN en la página web del MTC, invalidando aquellos

certificados que no cuenten con dicho código o no corresponda a la Inspección Técnica registrada por el CITV.

Acciones que se realizarán a corto plazo:

- a) Modificación del Reglamento de Inspecciones Técnicas Vehiculares, donde se regule un nuevo modelo de acceso, la supervisión y monitoreo por parte del operador tecnológico, un único sistema informático en los CITVs, etc., habiéndose implementado la mesa multidisciplinaria con fecha hasta el 31 de marzo del 2018 para la elaboración de la propuesta normativa.
- b) Seguimiento de la implementación del nuevo proceso de transmisión del servicio web.

Acciones a mediano y largo plazo:

- a) La adecuación de los Centros de Inspección Técnica Vehicular al nuevo modelo de acceso.
- b) La implementación del Centro de Gestión y Monitoreo Tecnológico.
- c) La implementación de un único sistema tecnológico en los CITVs gestionado y monitoreado por el Operador Tecnológico.

V. *Estrategia de la reforma de la educación vial, esta es la piedra angular de este problema, pondremos mano dura, para tener choferes profesionales que no se corran de los exámenes de evaluación, seremos muchísimo más diligentes el conductor será como un médico porque en sus manos tiene vidas de otros seres humanos, este compromiso es por la seguridad vial.*

En el marco de la política nacional de seguridad vial (aprobado D.S. N° 019-2017-MTC) y la campaña nacional de Seguridad Vial Yo Hago el Cambio, el MTC, reforzará capacidades y conocimientos de los usuarios de las vías (conductores, peatones, estudiantes, y público en general) a través de un plan de trabajo en seguridad vial, dándose inicio en febrero hasta diciembre del 2018, el cual contendrá actividades principales que como etapa inicial capacitará a un aproximado de 24 mil usuarios de las vías y a través de las campañas de Yo Hago el Cambio llegaremos a más de 10 millones de peruanos, las actividades que se realizarán serían las siguientes (se adjunta Informe No. 002-2018-MTC/02.01, elaborado por el Secretario Técnico del CNSV, el cual contiene el Plan de Capacitación en Seguridad Vial 2018):

- Fortalecimiento interinstitucional del CNSV, a través de los encuentros nacionales descentralizados con los Gobiernos regionales y locales.
- Capacitación a funcionarios de las municipalidades provinciales a nivel nacional (gerentes, subgerentes, directores, serenos y otros funcionarios)
- Capacitación a los centros de asistencia a los gobiernos locales del centro de atención al ciudadano (CAC)
- Participación en la UTEC
- Participación en la CONASEC – consejo nacional de seguridad ciudadana

- Capacitación a conductores infractores
- Capacitación a usuarios de las vías
- Programa de sensibilización a la comunidad vial

VI. Sistema de control eficiente, a través de un "Sistema de Pesajes" en el marco de la SUTRAN.

El plan consiste en adquirir tres (3) balanzas para las fronteras con Ecuador, Bolivia y Chile. Además, se repotenciará las trece (13) estaciones de pesaje que administra Sutran ubicadas en vías bajo la supervisión de Provias Nacional

Todas estarán interconectadas a nuestro sistema, conjuntamente con las veintitrés (23) estaciones de pesaje que administran las concesionarias para recibir información en línea, disminuyendo así la intervención humana.

Todas estas estaciones trabajarán en línea minimizando el riesgo de manipulación y haciendo el sistema auditable y transparente mediante el uso de la tecnología.

