

FORMATO N° 04-B:
CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL

Sector: Transportes y Comunicaciones

Nombre del Criterio de Priorización Sectorial

Criterio de Cierre de Brechas

Definición del Criterio de Priorización Sectorial

El Criterio de Cierre de Brechas prioriza las inversiones que estén orientadas a cerrar brechas de infraestructura y/o de acceso a servicios que requieren mayor intervención, por lo que las inversiones que atienden servicios con mayor brecha deberán tener una mayor prioridad para la asignación de recursos.

Justificación

Considerando que el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones está orientado al cierre de brechas, este criterio tiene por finalidad dar mayor prioridad a aquellas inversiones orientadas a cerrar brechas que requieren una mayor intervención.

Método de Cálculo

Para el cálculo del puntaje de este, se considera lo siguiente:

CATEGORIA	PESO	VALOR DEL INDICADOR DE BRECHA (%)	PC1
Indicador de brecha	25	% IB _n	PC1=25x% IB _n

El peso determinado para este criterio es de 25; para calcular el puntaje al aplicar este criterio de priorización se deberá tener en cuenta el peso del criterio y el valor del indicador de brecha, expresado en términos porcentuales, es así que el puntaje es el resultado de multiplicar el peso por el valor del indicador de brecha.

Entonces, la forma de cálculo será como se presenta a continuación:

$$PC1 = 25 \times \% IB_n$$

Donde:

PC1 = Puntaje del Criterio 1: cierre de brechas

% IB_n = Valor del indicador de brecha en términos porcentuales.

En caso la inversión se encuentre asociada a más de un indicador de brecha, se deberá tomar el indicador de brecha más representativo de la inversión.

Fuente de Información

Valores numéricos de los indicadores de brechas del Sector Transportes y Comunicaciones, registrados y actualizados en el Módulo de Programación Multianual de Inversiones del Ministerio de Economía y Finanzas.

FORMATO N° 04-B:
CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL

Sector:	Transportes y Comunicaciones
----------------	------------------------------

Nombre del Criterio de Priorización Sectorial

Criterio de alineamiento al planeamiento estratégico

Definición del Criterio de Priorización Sectorial

Este criterio prioriza las inversiones que estén alineadas con los objetivos y acciones estratégicas en función a su prioridad, contenido en la Ruta Estratégica del Plan Estratégico Institucional (PEI) vigente del Pliego. Asimismo, este criterio prioriza aquellas inversiones que estén vinculadas con la Política General de Gobierno (PGG) a nivel de los lineamientos.

Justificación

De acuerdo al Decreto Legislativo N° 1432, la programación multianual de la inversión debe sujetarse a los objetivos nacionales, regionales y locales establecidos en el planeamiento estratégico en el marco del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico.

Para el alineamiento de los objetivos de la inversión con el planeamiento estratégico, se considera el PEI ya que este instrumento de planeamiento refleja, a través de sus Acciones Estratégicas Institucionales, los servicios que brinda la Entidad. Asimismo, estos servicios son priorizados en la ruta estratégica del PEI.

Método de Cálculo

El criterio se aplica en tres niveles:

- **Vinculación a los Objetivos Estratégicos Institucionales (OEI) del PEI.**
Este criterio prioriza las inversiones de acuerdo con su alineamiento a los OEI definidos en la Ruta Estratégica del PEI de las entidades que conforman el sector y sus organismos adscritos.
- **Vinculación a las Acciones Estratégicas Institucionales (AEI) del PEI.**
Este criterio prioriza las inversiones de acuerdo con su alineamiento a las Acciones Estratégicas Institucionales definidas en la Ruta Estratégica del PEI de las entidades que conforman el sector y sus organismos adscritos.
- **Vinculación con los lineamientos de la Política General de Gobierno (PGG).**

El peso determinado para este criterio es de 25; para calcular el puntaje al aplicar el criterio de alineamiento al planeamiento estratégico se considera lo siguiente:

CATEGORÍA	PESO	PRIORIDAD SEGÚN LA RUTA ESTRATÉGICA	PUNTAJE (PC2)
Vinculación a los OEI del PEI	5	Si hay vinculación: $V_{OEI} = \frac{\text{Número Total OEI} - \text{Número Prioridad OEI} + 1}{\text{Número Total OEI}}$ Si no hay vinculación: $V_{OEI} = 0$	$P_{OEI} = 5 \times V_{OEI}$
Vinculación a las AEI del PEI	15	Si hay vinculación: $V_{AEI} = \frac{\text{Número Total AEI} - \text{Número Prioridad AEI} + 1}{\text{Número Total AEI}}$ Si no hay vinculación: $V_{AEI} = 0$	$P_{AEI} = 15 \times V_{AEI}$
Vinculación con la PGG	5	Si hay vinculación: $V_{PGG} = 5$ Si no hay vinculación: $V_{PGG} = 0$	P_{PGG}
TOTAL	25		Σ máximo = 25

Donde:

VOEI = Valor del alineamiento con el OEI.

VAEI = Valor del alineamiento con el AEI.

VPGG = Valor del alineamiento a la PGG.

Una iniciativa de inversión es descalificada si no está alineada al PEI, es decir, no está vinculada a ningún OEI ni a alguna AEI.

El cálculo del puntaje de este criterio se determina de la siguiente forma:

$$PC2 = P_{OEI} + P_{AEI} + P_{PGG}$$

Donde:

PC2 = Puntaje del Criterio 2: Alineamiento al Planeamiento Estratégico.

POEI = Puntaje correspondiente al alineamiento con el OEI.

PAEI = Puntaje correspondiente al alineamiento con el AEI.

PPGG = Puntaje por el alineamiento a la PGG.

Para aquellos casos en los que el objetivo de la inversión está vinculado con más de un OEI, se hará la vinculación con aquel OEI que el que la inversión este más fuertemente relacionado. Del mismo modo, si el objetivo de la inversión está vinculado con más de una AEI, entonces se hará la vinculación con aquella AEI que está más fuertemente vinculada a la inversión.

En caso la entidad no cuente con su PEI o este se encuentre sin vigencia, se deberá utilizar el PEI del nivel de Gobierno inmediatamente superior.

Fuente de Información

- Planes Estratégicos Institucionales (PEI) de los Pliegos del Sector, vigente.
- Política General de Gobierno (PGG).

FORMATO N° 04-B:
CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL

Sector: Transportes y Comunicaciones

Nombre del Criterio de Priorización Sectorial

Criterio de Cierre de Pobreza

Definición del Criterio de Priorización Sectorial

El Criterio de Pobreza prioriza inversiones en función a la tasa de pobreza monetaria del ámbito geográfico en el que interviene la inversión.

Justificación

El criterio de pobreza tiene por finalidad dar mayor prioridad a las inversiones cuyo ámbito geográfico de intervención se encuentre en situación de mayor pobreza.

Método de Cálculo

Para el cálculo del puntaje de este criterio, se asigna un peso de $P3 = 5$.

Para cada inversión se considera el distrito, provincia o departamento que corresponde al ámbito geográfico de intervención. Si la inversión involucra a más de un distrito, se tomará el valor de la provincia, si la inversión involucra a más de una provincia, se tomará el valor el departamento, si la inversión involucra a más de un departamento se tomará el valor nacional. Los datos de pobreza monetaria corresponden al Cuadro N° 2: Perú: FGT0, incidencia de la pobreza monetaria total, según departamento, provincia y distrito, 2018, elaborado por el INEI.

Para obtener el puntaje de una inversión por la aplicación de este criterio de priorización, se multiplica el valor de la tasa de pobreza monetaria correspondiente a la inversión por el peso asignado a este criterio. Por lo que, el cálculo del puntaje se representa a través de la siguiente ecuación:

$$PC3 = (PM_i * P3)$$

Donde:

PC3 = Puntaje del Criterio 3: Pobreza

PM_i = Porcentaje de pobreza monetaria correspondiente a la inversión.

P3 = Peso asignado al Criterio 3.

En caso la inversión se encuentre asociada a más de un indicador de brecha, de deberá tomar el indicador de brecha más representativo de la inversión.

Fuente de Información

Los datos de pobreza monetaria provienen del Cuadro N° 2: Perú: FGT0, incidencia de la pobreza monetaria total, según departamento, provincia y distrito, 2018, elaborado por el INEI.

FORMATO N° 04-B:
CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL

Nombre de la entidad pública:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Sector:	Transportes y Comunicaciones

Nombre del Criterio de Priorización Sectorial

Criterio de población beneficiaria

Definición del Criterio de Priorización Sectorial

El objetivo de este criterio es priorizar las inversiones que atiendan a una mayor cantidad de población beneficiaria. Para dicho fin, se considera la población beneficiaria directa respecto a la población nacional.

Justificación

Se considera que las inversiones que atienden a un número mayor de beneficiarios directos constituyen un gasto más eficiente, y eficaz, por lo que deberían de tener una prioridad más alta.

Método de Cálculo

Para el cálculo del puntaje de este criterio, se asigna un peso de $P4 = 5$.

Para cada inversión se identificará la cantidad de la población beneficiaria directa de la inversión, la misma que ha sido estimada y registrada en la fase de Formulación y Evaluación de la inversión.

Para obtener el puntaje de una inversión por la aplicación de este criterio de priorización, se dividirá la población beneficiaria entre la población nacional, obteniendo la proporción de la población beneficiaria de la inversión respecto a la población nacional. Este resultado se multiplicará por el peso asignado a este criterio. Por lo que, el cálculo del puntaje se representa a través de la siguiente ecuación:

$$PC4 = ((PBD_i/PNT) * P4)$$

Donde:

PC4 = Puntaje del Criterio 4: Población beneficiaria.

PBD_i = Población beneficiaria directa de la inversión *i*.

PNT = Población nacional total.

P4 = Peso asignado al Criterio 4.

Fuente de Información

Población de beneficiarios directos registrada en la base de datos del Banco de Inversiones.

El dato de población nacional total corresponde a la información oficial del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

FORMATO N° 04-B:

CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL

Sector:

Transportes y Comunicaciones

Nombre del Criterio de Priorización Sectorial

Criterio de Conectividad Física y Digital

Definición del Criterio de Priorización Sectorial

El objetivo de este criterio es priorizar las inversiones en base a los corredores logísticos, a través de la intervención de jurisdicción nacional, departamental y local.

El criterio, comprende 02 Funciones:

FUNCIÓN 0015 TRANSPORTE:

Se priorizan las inversiones que tienen como eje el Enfoque Logístico para la mejora de los Servicios de Transporte. En consecuencia, las inversiones que se enmarquen en la Responsabilidad Funcional 0015 Transporte, priorizan sus inversiones de acuerdo al ámbito de intervención nacional, departamental y local.

FUNCIÓN 0016 COMUNICACIONES:

Se priorizan las inversiones que tienen como objetivo la Cobertura, el Acceso, el Uso y el Aprovechamiento de los Servicios de Telecomunicaciones, el cual puede comprender la aplicación en alguno de estos aspectos o de varios, integralmente. En consecuencia, las inversiones que se enmarquen en la Responsabilidad Funcional 0016 Comunicaciones, priorizan sus inversiones de acuerdo al espacio de intervención nacional, departamental y local.

Justificación

1. FUNCIÓN 0015 TRANSPORTE): ENFOQUE LOGISTICO

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones busca fijar el tema logístico como eje estratégico para la mejora de los servicios de transporte, por lo que se requiere fortalecer el entorno institucional, concentrando esfuerzos hacia el desarrollo de corredores logísticos, así como al uso de tecnologías que faciliten y fomenten el comercio exterior y atiendan los requerimientos del mercado doméstico.

La logística representa una parte fundamental del sistema productivo que, al hacerse más eficiente conjuntamente con la infraestructura disponible, permitirá mejorar la competitividad y el crecimiento del país. Es así que, el Transporte y la Logística se constituyen en un instrumento indispensable para alcanzar los objetivos propuestos. Al respecto, se priorizan las inversiones en base a los corredores logísticos donde se concentra más del 85% del movimiento de carga del país, lo que permitirá contribuir a mantener el crecimiento económico del país, además de permitir una intervención más activa de inclusión social sobre esta base, a través de la intervención en las redes viales departamentales y rurales que conforman vías alimentadoras de los corredores logísticos.

En este sentido, siendo el sistema de transporte un soporte de la competitividad, se exige contar con una infraestructura eficiente que contribuya a disminuir los costos logísticos de transporte, a fin de facilitar las transacciones comerciales, integrando económicamente las diferentes regiones que conforman el país y mejorar así las condiciones comerciales.

2. FUNCIÓN 0016 COMUNICACIONES: INTEGRACIÓN, ACCESO Y USO DE LOS SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES

El desarrollo de las telecomunicaciones se enmarca y contextualiza en un modelo de Ecosistema Digital (conformado por cuatro componentes: Infraestructura, servicios, aplicaciones y usuarios; donde la infraestructura y los servicios están vinculados a la oferta, y las Aplicaciones y los Usuarios lo están a la demanda), el cual comprende la interacción de distintos elementos que se atienden y soportan en las redes de las telecomunicaciones y se materializan en la provisión y uso de las tecnologías digitales.

a) Infraestructura: Comprende a los elementos físicos que proveen conectividad digital, como por ejemplo:

- Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica¹ (RDNFO).
- Redes de Banda Ancha Regionales.
- Estaciones, nodos, sites y torres de telefonía móvil.

b) Servicios: Comprende a los servicios de telecomunicaciones ofrecidos por los operadores, mediante el uso de la infraestructura que permite desarrollar la conectividad digital, como por ejemplo:

- Conexión/acceso a internet móvil.
- Conexión/acceso a internet fijo.
- Telefonía móvil.

c) Aplicaciones: Comprende a las herramientas informáticas con las que los usuarios se comunican, se informan, trabajan, se entretienen, aprenden, realizan trámites u otras actividades de forma práctica y desde distintos tipos de terminales de usuarios, por ejemplo:

- Acceso a expedientes digitales en el Ministerio de Justicia.
- Sistema de Mensajería de Alerta Temprana de Emergencias (SISMATE).
- Acceso a trámites en Línea en portal Web de la SUNAT.
- Acceso al Portal Perú Educa del Ministerio de Educación.

d) Usuarios: Comprende a las personas o entidades que hacen uso de las aplicaciones e indirectamente de los servicios e infraestructura para consumir y producir información digital, como por ejemplo:

- Personas que usan internet, telefonía móvil o cualquier otro servicio de telecomunicaciones.
- Poblaciones de zonas rurales y de preferente interés social.
- Entidades Públicas.

Es así que la articulación apropiada de estos cuatro componentes del ecosistema digital resulta en mejoras a la competitividad de las actividades económicas y en la calidad de vida de las personas, constituyéndose en un círculo virtuoso generador de valor social y económico.

¹ Ley N° 29904 “Ley de Promoción de la Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica”, publicada el 20 de Julio de 2012. El propósito de dicha Ley es impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y facilite la inclusión social, el desarrollo socio económico, la competitividad, la seguridad del país y la transformación organizacional hacia una sociedad de la información y el conocimiento.

Método de Cálculo

Para el cálculo del puntaje de este criterio, se asigna un peso de 25.

1. FUNCIÓN 0015 TRANSPORTE: ENFOQUE LOGISTICO

Las inversiones que se enmarcan en la Responsabilidad Funcional 0015 Transporte, priorizan sus inversiones considerando el siguiente método de cálculo:

Para el cálculo del puntaje del Criterio de Conectividad Física y Digital (Criterio 5), se asigna un peso de 25 puntos (P5 =25), que podrá tomar tres valores, en caso la inversión se enmarque en alguna de las siguientes categorías:

CATEGORÍAS	PUNTAJE DEL (C5)
La inversión forma parte de un corredor logístico Nacional o alimentador que desencadene en un Terminal Portuario.	P5
La inversión forma parte de un corredor logístico de la Red Vial Departamental.	P5 x (3/5)
La inversión permite conectar de un Centro de Producción a un Centro de Acopio de la Red Vial Vecinal.	P5 x (2/5)
La inversión no forma parte de un corredor logístico.	0

El desarrollo de la infraestructura y servicios de transporte a través de la gestión de **Corredores Logísticos**, se ha identificado a partir de los resultados del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte (PDSL), donde se analizaron las **57 principales cadenas logísticas** en el país y su relación con la infraestructura de transporte, así también, como producto del Estudio de Demanda de Carga y Pasajeros 2010, se definieron **22 Corredores de Infraestructura Logística**, en los cuales se mueve la carga entre los diferentes nodos de transporte.

La inversión forma parte de un corredor logístico nacional² o alimentador que desencadene en un Terminal Portuario³, cuando, desarrolla infraestructura de transporte que contribuyan a la integración interna y externa, que articule la infraestructura de red vial nacional, aeroportuaria y ferroviaria con los terminales portuarios, con el objeto de que el sistema de transporte evolucione hacia un esquema en el que los medios de transportes funcionen interconectados y se complementen entre sí; a estas inversiones se les otorgará el siguiente puntaje: **P5**.

La inversión forma parte de un corredor logístico de la Red Vial Departamental⁴, cuando, desarrolla infraestructura de transportes bajo un concepto de corredores logísticos, siendo esta una red en la cual las cargas se mueven de acuerdo a orígenes y destinos definidos por la localización de los puntos de producción y consumo, pero también por la búsqueda del camino crítico al menor costo logístico posible; donde la conectividad de la red vial departamental cobra mayor relevancia, siendo estos los que se encargan de suministrar los flujos de carga a los ejes principales dentro de un mismo corredor logístico; a estas inversiones se les otorgará el siguiente puntaje: **P5 x (3/5)**.

La inversión permite conectar de un Centro de producción a un Centro de acopio de la Red Vial Vecinal⁵, cuando, desarrolla infraestructura de transporte que pueda conectar de un Centro de Producción a un Centro de Acopio de la Red Vial Vecinal, uniendo el eslabón de la cadena productiva hacia una zona de potencial impacto para la distribución de esta carga o mercancía que se transporta; a estas inversiones se le otorgará el siguiente puntaje: **P5 x (2/5)**.

² Se encargan de suministrar los flujos de carga a los ejes principales dentro de un mismo corredor logístico. Este eje es de competencia nacional.

³ Los Corredores Logísticos que desencadenan en un Terminal Portuario son:

- EE01 Lima hasta Piura (Panamericana Norte)
- EE02 Lima hasta Arequipa (Panamericana Sur)
- CLO1 Chiclayo - Moyobamba - Tarapoto - Yurimaguas - Iquitos
- CLO2 Paita - Piura - Dv. Olmos
- CLO3 Lima - La Oroya - Cerro de Pasco - Huánuco - Tingo María - Pucallpa
- CLO5 Matarani - Arequipa - Juliaca - Pte. Inambari
- CLO7 Matarani - Ilo - Moquegua - Desaguadero (Frontera con Bolivia)
- CLO9 Ayacucho - Pisco

2. FUNCIÓN 0016 COMUNICACIONES: INTEGRACIÓN, ACCESO Y USO DE LOS SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES

Las inversiones que se enmarcan en la Responsabilidad Funcional 0016 Comunicaciones, priorizan sus inversiones considerando el siguiente método de cálculo:

Para el cálculo del puntaje del criterio de Conectividad Física y Digital (Criterio 5), se asigna un puntaje P5 (25 puntos), que podrá tomar tres valores, en caso la inversión cumpla con alguno de los siguientes tres criterios:

CATEGORÍAS	PUNTAJE (C5)
La inversión está integrada a la RDNFO y permite el acceso (Cobertura) de servicios de telecomunicaciones de ámbito nacional, promoviendo el uso de los servicios públicos de telecomunicaciones y/o fortalecimiento de capacidades.	P5
La inversión permite el acceso (Cobertura) de servicios de telecomunicaciones de ámbito departamental y promueven el uso de los servicios públicos de telecomunicaciones y/o fortalecimiento de capacidades.	P5 x (3/5)
La inversión promueve el uso de los servicios públicos de telecomunicaciones de ámbito local y/o fortalecimiento de las capacidades.	P5 x (2/5)

La inversión está integrada a la RDNFO⁶ y permite el acceso (Cobertura) de servicios de telecomunicaciones de ámbito nacional, promoviendo el uso de los servicios público de telecomunicaciones y/o fortalecimiento de capacidades, cuando a través del despliegue de su red se integre a la RDNFO, actualmente en operación, que por sus características técnicas permitan la Cobertura a los usuarios de los servicios de telecomunicaciones de ámbito nacional, garantizando una adecuada infraestructura de transporte y acceso, fomentando la ampliación y expansión de la cobertura de los servicios y promoviendo el desarrollo de capacidades para el uso de las aplicaciones y contenidos digitales acordes con los ámbitos educativos, culturales o informativos; a estas inversiones se les otorgará el siguiente puntaje: **P5**.

La inversión permite el acceso (Cobertura) de servicios de telecomunicaciones de ámbito departamental y promueve el uso de los servicios públicos de telecomunicaciones y/o fortalecimiento de capacidades, cuando sus características técnicas permitan la Cobertura a los usuarios de los servicios de telecomunicaciones de ámbito departamental, garantizando una adecuada infraestructura de transporte y acceso, fomentando la ampliación y expansión de la cobertura de los servicios y promoviendo el desarrollo de capacidades para el uso de las aplicaciones y contenidos digitales acordes con los ámbitos educativos, culturales o informativos; a estas inversiones se les otorgará el siguiente puntaje: **P5 x (3/5)**.

La inversión promueve el uso de los servicios públicos de telecomunicaciones de ámbito local y/o fortalecimiento de capacidades, cuando sus características técnicas promuevan el desarrollo de capacidades para el uso de las aplicaciones y contenidos digitales de ámbito local; a estas inversiones se les otorgará el siguiente puntaje: **P5 x (2/5)**.

Fuente de Información

- Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica.
- Anuario Estadístico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).
- Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte (PDSLT).

- CL18 Chimbote - Huacrachuco - Tocache
- CL19 Salaverry - Trujillo - Shorey - Huamachuco
- CL20 Dv. Quilca - Matarani - Ilo - Tacna

⁴ Se encargan de suministrar los flujos de carga a los ejes principales dentro del corredor logístico nacional. Este es de competencia regional.

⁵ Según el PDSLT: Centros de acopio de asociaciones y cooperativas productoras, mercados locales, mercados mayoristas, plantas procesadoras, grandes nodos concentradores de carga.

⁶ Con el propósito de fomentar la integración nacional, regional y local.

FORMATO N° 04-B:

CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL

Sector:

Transportes y Comunicaciones

Nombre del Criterio de Priorización Sectorial

Criterio de Impacto en el Transporte Urbano

Definición del Criterio de Priorización Sectorial

Prioriza las inversiones que contribuyen a solucionar el problema público del Transporte Urbano, dirigidos a impulsar la implementación de sistemas de transporte urbano sostenible (masivo). Dirigido a los 3 niveles de gobierno (nacional, regional y local).

Justificación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como Órgano rector y responsables de las Políticas de Transporte, tiene como objetivo de mejorar la gestión del transporte urbano en las principales ciudades del país, a través del fortalecimiento institucional, asistencia técnica para el desarrollo de capacidades de planeamiento y gestión del transporte urbano a nivel Municipal, así como apoyo financiero para la implementación de un programa de inversiones; se impulsará la formulación y ejecución de proyectos de inversión de transporte urbano público dirigidos a fomentar la operación de sistemas masivos de transporte urbano de alta rentabilidad social, eficiente, segura, inclusiva y sostenible.

Método de Cálculo

Para el cálculo del puntaje del Criterio Impacto en el Transporte Urbano (Criterio 6), se asigna un peso de 15 puntos (P6 = 15), en caso la inversión se enmarque en alguna de las siguientes categorías:

CATEGORÍAS	PUNTAJE (C6)
Inversión de Movilidad Urbana como parte de Planes de Desarrollo de Transporte Urbano o Redes de Transportes Urbano.	P6 x (2/5)
Inversión con implementación de ITS (Sistemas inteligentes de transporte) al transporte urbano.	P6 x (2/5)
Inversión con alternativas de solución que incluye medios de transporte masivo (BRT ⁷ , BRS, Tranvía, Metro, Monorriel).	P6 x (1/5)
TOTAL	Σ máximo = 15 puntos

BRT: AUTOBÚS DE TRÁNSITO RÁPIDO: Sistema de transporte público de alta calidad, basado en autobuses articulados con capacidades de más de 140 pasajeros, que ofrece una movilidad urbana rápida, confortable y económica, que utiliza carriles exclusivos, paraderos cubiertos, circulación de alta velocidad y elevadas frecuencias.

BRS: AUTOBÚS DE SERVICIO RÁPIDO: Sistema de transporte público de alta calidad, basado en autobuses con capacidades de hasta 80 pasajeros, que ofrece una movilidad urbana rápida, confortable y económica, que no necesariamente utiliza carriles exclusivos, paraderos descubiertos, circulación de mediana velocidad y elevadas frecuencias.

TRANVÍA: Sistema de transporte de pasajeros que circula sobre rieles, no necesariamente con vías segregadas, paraderos cerrados o abiertos.

METRO: Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros (ferrocarril) de altas capacidades y frecuencias, con infraestructura subterránea o elevada totalmente segregada.

MONORRIEL: Sistema de Transporte Masivo de altas capacidades, trenes que se desplazan sobre estructuras elevadas en un solo riel.

Las inversiones incluidas en Planes de Movilidad Urbana Sostenible o que formen parte de una Red de Transporte Urbano, se les otorgará el siguiente puntaje: **P6 x (2/5)**.

Las inversiones que apliquen las tecnologías al ámbito del transporte urbano, incluida infraestructura, vehículos y usuarios, en la gestión del tráfico y de la movilidad, así como para las interfaces con otros modos de transporte, deben incluirlas dentro de sus alternativas técnicas de solución, para que puedan cumplir con el respectivo criterio.

Las inversiones que privilegien la aplicación de tecnologías de transporte inteligente (ITS) serán priorizadas a través del siguiente puntaje: **P6 x (2/5)**.

La solución de la movilidad de las personas es afrontada con la implementación de diversas alternativas de solución, siendo una de las más eficientes la que involucra el uso de medios de transporte masivo, como el Autobús de Tránsito Rápido (BRT), Autobús de Servicio Rápido (BRS), Tranvía, Metro y Monorriel. En ese sentido, se priorizarán las inversiones que impulsen el transporte masivo en las ciudades, las cuales se le otorgará el siguiente puntaje: **P6 x (1/5)**.

El puntaje total de este criterio se determina de la siguiente forma:

$$PC6 = P6 \times (2/5) + P6 \times (2/5) + P6 \times (1/5)$$

El cálculo precisa que el resultado del puntaje para el Criterio 6, será la **sumatoria** del cumplimiento de cada categoría por parte de las inversiones.

Σ Máximo de P6 =15 puntos.

⁷ Se adjunta anexo con las definiciones.

Fuente de Información

- Información registrada para cada inversión que forma parte de la Base de datos del Banco de Inversiones del MEF.
- Planes de Movilidad Urbana Sostenible
- Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano de Lima y Callao.