



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTE

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2019-2024



GOBIERNO DE
EL SALVADOR

CRÉDITOS

- Lic. Edgar Romeo Rodríguez Herrera, Ministro de Obras Públicas y de Transporte
- Ing. Emilio Martín Ventura Díaz, Viceministro de Obras Públicas
- Ing. Saúl Antonio Castelar Contreras, Viceministro de Transporte
- Lic. Christian Marcos Aguilar Durán, jefe del Despacho Ministerial Ad-Honorem

Equipo Coordinador del Proceso

- Gerencia de Desarrollo y Planificación Institucional

Equipo Institucional de Trabajo

- Gerentes/as, directores/as, Jefaturas, Especialistas y Técnicos/as de las siguientes unidades organizativas del MOPT:

Gerencia Legal Institucional, Gerencia Financiera Institucional, Gerencia de Adquisiciones y Contrataciones Institucional, Gerente de Auditoria Interna Institucional, Gerencia de Desarrollo del Talento Humano y Cultura Institucional, Gerencia Administrativa Institucional, Gerencia de Comunicaciones Institucional, Gerencia de Informática Institucional, Gerencia de Cooperación y Logística Institucional, Gerencia de Desarrollo y Planificación Institucional, Unidad de Acceso a la Información Pública, Dirección de Gestión Social, Centro de Operaciones de Emergencia del MOPT, Unidad de Gestión Documental y Archivo Institucional, Dirección Ejecutiva del VMOP, Dirección de Construcción y Mantenimiento de la Obra Pública, Dirección Planificación de la Obra Pública, Dirección de Investigación y Desarrollo de la Obra Pública, Dirección de Inversión de la Obra Pública, Dirección General de Caminos, Dirección Implementadora de Proyectos de Infraestructura y Logística, Dirección de Infraestructura Inclusiva y Social, Dirección de Adaptación al Cambio Climático y Gestión Estratégica del Riesgo, Unidad Ejecutora del Proyecto de Construcción de Bypass en la Ciudad de San Miguel ES-P6, Dirección General de Transporte Terrestre, Dirección General de Tránsito, Dirección General de Transporte de Carga, Dirección General de Políticas y Planificación de Transporte, Inspectoría General, Dirección Legal de VMT y Unidad de Procedimientos Legales de Tránsito, Transporte y Carga.

Fotografía, Edición y Diseño

- Gerencia de Comunicaciones Institucional

ACUERDO MINISTERIAL

ACUERDO NÚMERO CUATROCIENTOS VEINTICUATRO. San Salvador, ocho de abril de dos mil veintiuno. El Órgano Ejecutivo en el Ramo de Obras Públicas y de Transporte,

CONSIDERANDO:

- I) Que el Gobierno de la República de El Salvador ha emitido el Plan Cuscatlán, el cual es el instrumento de política pública de más alto nivel de la gestión 2019-2024 del presidente Nayib Bukele.
- II) Que el Artículo veintinueve de las Normas Técnicas de Control Interno Específicas del Ministerio de Obras Públicas y de Transporte, establece: "Los titulares, direcciones, gerencias y jefaturas, con la coordinación de la Gerencia de Desarrollo y Planificación Institucional, serán los encargados de elaborar un Plan Estratégico Institucional aprobado por el Titular, en el cual se definirán los objetivos y metas basados en planes y disposiciones legales aplicables, de conformidad a lineamientos previamente definidos. (La elaboración del Plan Estratégico Institucional (PEI) deberá ser participativa)"
- III) Que el Plan Estratégico del Ministerio de Obras Públicas y de Transporte, debe estar alineado al Plan Cuscatlán, en los componentes estratégicos vinculados al quehacer de esta Cartera de Estado.
- IV) Que el Plan Estratégico del Ministerio de Obras Públicas y de Transporte, en adelante "**Plan Estratégico Institucional 2019-2024**", fija un horizonte de planificación de mediano plazo, con alcance específico para el año 2024.
- V) Que es necesario elaborar y/o actualizar el Plan Estratégico Institucional acorde a los lineamientos establecidos en el Plan Cuscatlán, el cual fue emitido por la Presidencia de la República de El Salvador.

POR TANTO: En base a las razones expuestas y con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo veintinueve de las Normas Técnicas de Control Interno Específicas del Ministerio; el Órgano Ejecutivo en el Ramo de Obras Públicas y de Transporte:

ACUERDA EMITIR EL PRESENTE PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2019-2024

COMUNIQUESE:
DIOS UNION LIBERTAD

Lic. Edgar Romeo Rodríguez Herrera
Ministro de Obras Públicas y de Transporte



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTE

PRESENTACIÓN DEL PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL 2019-2024



Lic. Edgar Romeo Rodríguez Herrera
Ministro de Obras Públicas y de Transporte

Con el fin de vincular de mejor manera las prioridades del ramo, en el Ministerio de Obras Públicas y de Transporte, iniciamos en el año 2019, un proceso de actualización del Plan Estratégico institucional, alineado a los diferentes instrumentos de planificación de mandato nacional, regional y mundial, fijando un alcance específico al año 2024.

En conjunto, hemos desarrollado este proceso de actualización participativamente, contando con la intervención de, Viceministros, Gerentes, Directores, Jefaturas, empleados técnicos y administrativos de este Ministerio. Ello nos ha permitido formular el pensamiento estratégico institucional basado en los grandes desafíos del desarrollo del país, de forma que permita elevar el desarrollo humano, la productividad, el desempeño logístico y la movilidad, e integrando el esfuerzo público, privado y ciudadano en una perspectiva regional y soportado en principios éticos, de transparencia, género e inclusividad.

El Plan Estratégico Institucional es una herramienta de planificación de mediano plazo que establece de forma sistemática y articulada el curso de acción para el logro de objetivos estratégicos y resultados para el desarrollo social y económico del país, en alineación con la visión del Presidente Nayib Bukele, la cual considera las demandas actuales y futuras de la población.

A efecto de garantizar la concreción del Plan Estratégico Institucional, se realizará un monitoreo periódico para determinar brechas entre lo planificado y lo realizado y tomar acciones correctivas que permitan ajustar desviaciones en línea a las metas y objetivos.

ÍNDICE

ESTRUCTURA DEL PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL.....	1
MARCO FILOSÓFICO ANALÍTICO	3
MARCO CONCEPTUAL.....	4
ANÁLISIS INTERNO Y EXTERNO.....	8
MARCO ESTRATEGICO INSTITUCIONAL	20
PENSAMIENTO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL.....	21
MATRIZ DE PLANEACIÓN ESTRATEGICA INSTITUCIONAL.....	24
ANEXOS.....	48

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AMSS	Área Metropolitana de San Salvador
COEMOPT	Centro de Operaciones de Emergencia del Ministerio de Obras Públicas y de Transporte
DGS	Dirección de Gestión Social
DCMOP	Dirección de Construcción y Mantenimiento de la Obra Pública
DPOP	Dirección de Planificación de la Obra Pública.
DIDOP	Dirección de Investigación y Desarrollo de la Obra Pública.
DIOP	Dirección de Inversión de la Obra Pública.
DGC	Dirección General de Caminos
DIPIL	Dirección Implementadora de Proyectos de Infraestructura Logística.
DIIS	Dirección de Infraestructura Inclusiva y Social
DACGER	Dirección de Adaptación al Cambio Climático y Gestión Estrategia de Riesgo
DGTT	Dirección General de Transporte Terrestre
DGT	Dirección General de Tránsito
DGPPT	Dirección General de Políticas y Planificación de Transporte
DGTC	Dirección General de Transporte de Carga
DGPPT	Dirección General de Políticas y Planificación de Transporte
DL	Dirección Legal
FOVIAL	Fondo de Conservación Vial
GLI	Gerencia Legal Institucional
GFI	Gerencia Financiera Institucional.
GACI	Gerencia de Adquisiciones y Contrataciones Institucional
GAI	Gerencia de Auditoria Interna Institucional.
GDTHCI	Gerencia de Desarrollo del Talento Humano y Cultura Institucional.
GAI	Gerencia Administrativa Institucional
GCI	Gerencia de Comunicaciones Institucional

GII	Gerencia de Informática Institucional.
GCLI	Gerencia de Cooperación y Logística Institucional
GDPI	Gerencia de Desarrollo y Planificación Institucional.
IG	Inspectoría General
IPCC	Intergovernmental Panel Climate Change
LACAP	Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública
MAC	Mezcla Asfáltica Caliente
NTS	Norma Técnica Salvadoreña
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development
PNODT	Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial
UE-JICA	Unidad Ejecutora de Proyectos de Construcción de Bypass en la ciudad de San Miguel
UPLTTC	Unidad de Procedimientos Legales de Tránsito, Transporte y Carga
UAIP	Unidad de Acceso a la Información Pública
UEC	Unidad Especial de Concesiones
UGI	Unidad de Genero Institucional
UGDAI	Unidad de Gestión Documental y Archivo Institucional



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTE

I. ESTRUCTURA DEL PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL



El Plan Estratégico Institucional se estructura en dos marcos, el filosófico-analítico y el estratégico institucional, siendo todos sus componentes los que dotan a la institución de los elementos necesarios para la consecución de las metas de desarrollo propuestas para el quinquenio por el Ministerio de Obras Públicas y de Transporte, estos se dividen de la siguiente manera:





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTE

II. MARCO FILOSÓFICO ANALÍTICO

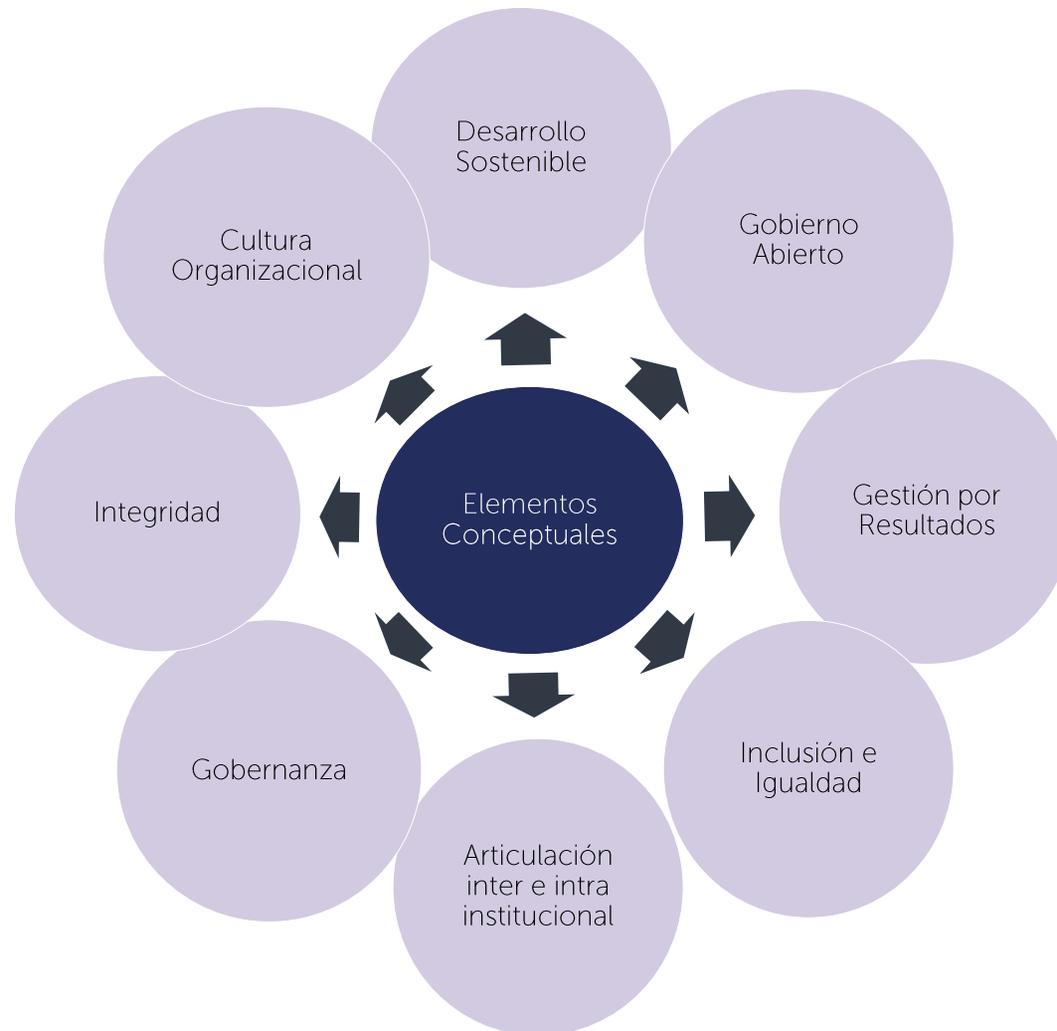




MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTE

2.1. MARCO CONCEPTUAL

El Ministerio de Obras Públicas y de Transporte ha definido 8 pilares conceptuales, vitales y fundamentales para direccionar la gestión institucional, los cuales se han aplicado y materializado en los diferentes componentes de este Plan Estratégico Institucional y que deberán aplicarse en cada proceso periódico de actualización de este instrumento durante la presente gestión. Estos se encuentran definidos de la siguiente manera:



a. Desarrollo Sostenible:

Se fomentará un proceso transformador y progresivo de la calidad de vida de las y los salvadoreños, que ampliará las oportunidades de quienes viven y trabajan para satisfacer las necesidades actuales, pero sin destruir la base ecológica de la que depende el desarrollo socioeconómico de las futuras generaciones.

b. Gobierno Abierto:

El diálogo efectivo y permanente con los grupos de interés, en temas de obra pública y transporte, es un elemento fundamental en la gestión del MOPT; en tal sentido, se fortalecerán los mecanismos de acceso a la información pública, la rendición de cuentas y la participación ciudadana, permitiendo a las y los ciudadanos acceder a la información necesaria y pertinente, opinar o ser consultado, hacer propuestas e involucrarse en procesos de decisión y contraloría.

c. Gestión por Resultados:

Se transitará del enfoque de gestión tradicional hacia un modelo de gestión con enfoque a resultados, que, articulado con el presupuesto institucional, priorice los procesos críticos de valor público, la maximización de los resultados brindados a la ciudadanía, los impactos sobre variables de desarrollo y la producción de bienes y servicios que satisfagan las necesidades reales de la población.

d. Gestión del Riesgo y Adaptación al Cambio Climático:

Se desarrollarán políticas, programas y proyectos que aborden los efectos potenciales y los riesgos asociados al cambio climático, a través de medidas que fomenten la adaptación y la mitigación, para mejorar la sostenibilidad de las inversiones en infraestructura de obra pública y transporte, y, en consecuencia, promover un desarrollo seguro y sustentable a largo plazo.

e. Inclusión e Igualdad:

Se implementará una estrategia de desarrollo que considere la inclusión y la igualdad de género como acciones transversales para lograr el desarrollo humano dentro del país, teniendo en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad y los intereses específicos, de mujeres y hombres, que tradicionalmente han sido determinados por sus roles de género.

f. Articulación inter e intrainstitucional:

Se impulsará una mística de trabajo integradora, holística y sistémica, en la cual, cada una de sus unidades trabaje de manera complementaria, asumiendo un método de red que supone cerrar las puertas a todo estilo de trabajo orientado a la fragmentación, de forma que se optimicen los recursos humanos, técnicos, tecnológicos y financieros y se generen impactos integrales. Asimismo,

el MOPT procurará que esa lógica de articulación y trabajo en red trascienda al Ministerio e impregne el trabajo de aquellas instituciones del Órgano Ejecutivo y del Estado que están más directamente relacionadas con su quehacer.

g. Gobernanza:

Como ente rector, se deberá apuntar hacia una mejor gobernanza de la gestión de la infraestructura, promoviendo un diálogo inclusivo con actores del sector público, privado, academia y sociedad civil, como un mecanismo apropiado para suscitar el cambio de paradigma del diseño, monitoreo e implementación de políticas públicas tradicional, a uno en el que todas las políticas del sector estén integradas, con el fin de atender eficientemente las necesidades particulares del desarrollo socioeconómico y ambiental del país.

h. Integridad:

La institución deberá comprometerse con el desarrollo de una cultura de integridad institucional, que fortalezca la gestión de la organización en los ámbitos de ética, probidad, transparencia, participación ciudadana, rendición de cuentas, eficiencia pública, prevención y lucha contra la corrupción, dirigiendo las acciones de las y los servidores públicos a garantizar a la ciudadanía un mejor uso y administración de los bienes del estado.

i. Cultura Organizacional:

Se deberá promover el desarrollo de una cultura organizacional horizontal y del talento humano, que estimulen la participación democrática, el intercambio libre de opiniones y la retroalimentación solidaria. Una cultura que promueva el estado de ánimo de entusiasmo y creatividad, responsabilidad e involucramiento, para que se logren los objetivos institucionales, con la más alta calidad y mejora continua.



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTE

2.2. ANÁLISIS EXTERNO E INTERNO (FODA)

Eje de análisis: modelo y mando institucional	Factores internos		Fortalezas	<p>1. Se cuenta con un plan de gobierno estructurado 2. Los titulares son vistos interna y externamente con compromiso y voluntad de trabajo para atender las demandas de la población. 3. Titulares tiene un alto compromiso con contribuir a mejorar la calidad de vida de la población y la movilidad de las personas, bienes y servicios 4. El nuevo modelo institucional se fundamenta en la Integralidad y totalidad de esfuerzos de intervención intra e interinstitucionales 5. Reconocimiento y aceptación del mandato jerárquico 6. Disposición del personal a alinearse al mandato institucional 7. La institución cuenta con una buena percepción por parte de la ciudadanía y de los organismos internacionales de cooperación 8. El nuevo modelo institucional visualiza la innovación tecnológica como una herramienta importante para brindar una mejor atención a la ciudadanía</p>
	Factores internos		Debilidades	<p>1. Tiempo de transición y adecuación al nuevo modelo de trabajo Institucional 2. Debido a la coyuntura del país, no existe un involucramiento permanente de los titulares en los procesos de planificación institucional, lo que no permite movilizar y encauzar adecuadamente los esfuerzos de la institución para la consecución de objetivos de desarrollo que le han sido encomendados 3. No se ha consolidado una adecuada articulación entre el trabajo del VMT y VMOP para contribuir al desarrollo socioeconómico del país en los temas de movilidad y logística 4. Promover y consolidar un trabajo articulado, ordenado y efectivo entre todas las unidades organizativas de la institución 5. En el VMT hay un mandato no ejercido en relación con transporte aéreo y marítimo 6. Altos niveles de burocracia en la comunicación entre líneas de mando y la tramitología interna atrasa severamente el trabajo 7. No existe unidad en la línea de mando, se reciben instrucciones de diversos actores para la ejecución de actividades de construcción y mantenimiento de la obra pública</p>
	Factores externos		Oportunidades	<p>1. El MOPT tiene un rol de liderazgo en el sector de obra pública y transporte que puede aprovechar y ejercer 2. Crear los instrumentos, recursos y condiciones institucionales para ejercer el rol de liderazgo en el sector de la obra pública y transporte de forma efectiva y articulada con las otras instituciones adscritas al sector 3. Todas las instituciones del Órgano Ejecutivo migren a un modelo de gestión por resultados 4. Los titulares de la institución se apoyen con las instituciones correspondientes, para fortalecer el ejercicio de acceso a la información pública, la promoción de la integridad institucional y la prevención oportuna de riesgos de fraude o corrupción para de esta forma, incrementar la credibilidad del MOPT ante los organismos de cooperación internacional 5. Que la nueva administración asuma los compromisos adquiridos por la institución en temas transversales de medio ambiente, igualdad de género, inclusión, acceso a la información pública, entre otros 6. El nuevo modelo institucional brinde impulso a la firma electrónica</p>
	Factores externos		Amenazas	<p>1. Influencia de agentes externos con fines políticos 2. Solicitudes de apoyo y ejecución de proyectos a nivel interinstitucional, reduzca significativamente la operatividad en las actividades propias de la Institución 3. Desarticular las posibilidades de consenso publico/privado para un efectivo posicionamiento del tema de la gestión del tráfico vehicular de transporte público y de carga a nivel nacional 4. El incumplimiento de contrato de algunas empresas constructoras que dañan la imagen del ministerio 5. La cantidad de proyectos asignados a la institución sobrepase su capacidad instalada</p>

Eje de análisis: políticas públicas y marco legal		Factores internos	
		Fortalezas	Debilidades
Factores externos	Oportunidades	<p>1. Apertura para articular políticas públicas del sector con las diferentes carteras del estado. (Intersectoriales y multisectoriales) 2. Desarrollo de políticas de Asocios públicos Privados 3. Promover nuevas iniciativas de ley en materia de obra pública y transporte que doten de un marco jurídico que permita la actuación para dar respuesta a las nuevas necesidades de la población 4. Trabajar coordinadamente con las instituciones del sector, propuestas para modificar leyes, reglamentos y normativas actuales en materia de obra pública y transporte que ya se encuentra desfasadas respecto a los retos y desafíos de la actualidad 5. Ley de mejora regulatoria presenta oportunidad para que la institución genere mejores servicios a los ciudadanos. 6. Desarrollar nuevas iniciativas de política y marco legal para un mejor funcionamiento de la institución</p>	
	Amenazas	<p>1. A nivel de gobierno central no se dé continuidad a las políticas públicas 2. Asamblea legislativa puede detener aprobación de leyes 3. Polarización partidaria intermitente cuando se acercan periodos políticos, complejizan y dificultan cambios en marco legal y aprobación de políticas públicas 4. Inestabilidad en el periodo electoral puede afectar el cumplimiento de compromisos adquiridos en materia de política pública 5. La falta de entendimiento entre los actores participantes en las Políticas Públicas, pueden ocasionar la falta de cumplimiento de los objetivos de los proyectos que ejecuta el MOPT 6. No se actualiza la Normativa conforme a las nuevas leyes en materia administrativa 7. Que el personal no cuente con las actualizaciones de la normativa aplicable en desarrollo de sus actividades 8. Aplicación errónea de la Normativa, lo que podría provocar vulneración a los derechos de los usuarios, y futuras demandas 9. Pérdida de información por falta de instrumentos archivísticos necesarios para la conservación de la información institucional, conllevando a incumplimiento normativo y a sanciones.</p>	
		Fortalezas	<p>1. Se cuenta con un plan de gobierno que prioriza la obra pública y el transporte. 2. El MOPT cuenta con políticas institucionales y de estado, tanto nacional como regional, en materia de obra pública y transporte que rigen el rumbo y accionar de la institución, las cuales se enfocan primordialmente en coadyuvar a dinamizar la economía y elevar la calidad de vida de la población. 3. Se están impulsando proyectos ambiciosos de impacto Nacional que pueden marcar el rumbo del país en materia de Infraestructura logística y de movilidad. 4. El MOPT es regulado por un amplio marco legal que permite respaldar sus funciones. 5. La institución tiene un marco legal definido para el ciclo presupuestario y de adquisiciones. 6. La institución posee una Política de Integridad Institucional e instrumentos normativos que brinda la LAIP para garantizar el derecho de acceso a la información y transparencia de la institución. 7. Se cuenta con diversas políticas institucionales para la implementación de temas transversales, como: cambio climático, igualdad y equidad de género, archivo y gestión documental, etc.</p>
		Debilidades	<p>1. Falta de seguimiento y evaluación de las políticas públicas. 2. No existe una adecuada articulación a la hora de formular políticas públicas al interior del ministerio 3. Falta de efectividad en la divulgación de las políticas públicas y marco normativo 4. Falta de apropiación de políticas públicas tanto a lo interno como a lo externo 5. No se cuenta con Políticas Contables propias que respondan a la naturaleza y operaciones propias de la institución 6. Con el marco legal nacional actual no es posible obtener fondos de emergencia y ejecutarlos oportunamente debido a la confusión y burocracia que genera el proceso existente 7. El MOPT cuenta con un marco jurídico desfasado a la realidad actual, el cual incluye leyes, políticas, normas, procesos y procedimientos que en su momento funcionaron pero que en la actualidad se tendrá que revisar 8. La ley Especial de Transporte de Carga por Carretera no tiene marco sancionatorio y no cuenta con su propio reglamento. 9. La ley de Carreteras y Caminos Vecinales está desfasada de la realidad actual 10. VMT está limitado por el marco regulatorio en su actuación para nuevos enfoques de desarrollo socioeconómico y ambiental 11. Falta de armonización entre la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y el Reglamento General de Transporte 12. Falta de capacitación a todo el personal en temas normativos, tales como la Ley de Procesos Administrativos (LPA) 13. Falta de compromiso en el cumplimiento de políticas y normas relacionadas al talento humano 14. No se tiene un acompañamiento permanente por parte de la alta Gerencia en relación con el cumplimiento de las políticas y normativas Institucionales 15. No se cuenta con la documentación normativa necesaria para una adecuada Gestión Documental Institucional, en cumplimiento de la normativa vigente de la LAIP.</p>

Eje de análisis: estructura, organización y funcionamiento	Factores internos		Fortalezas	<p>1. Estructura organizativa definida 2. Se cuenta con instrumentos organizacionales de control interno 3. Existe apoyo de las autoridades para que la organización se modernice y mejore su desempeño 4. La institución busca incrementar la eficiencia a través de una estandarización y depuración de los procesos 5. Existe compromiso, mística de trabajo y sentido de pertenencia en la mayoría de los empleados 6. Se cuenta con Dependencias Corporativas que apoyan administrativamente a las direcciones operativas del VMOP y VMT 7. La estructura organizacional incorpora direcciones encargadas de la implementación de temas transversales, como: cambio climático, igualdad y equidad de género, archivo y gestión documental, etc.</p>
	Factores internos		Debilidades	<p>1. La estructura funcional actual está definida por el RIOE, lo que hace difícil migrar a una gestión por resultados 2. Estructura organizativa es muy grande y plana, responde a funciones y no a procesos 3. Resistencia de parte del personal para llevar a cabo la reorganización de la institución 4. No hay interés en los diferentes documentos del sistema de control interno por parte de las unidades organizativas, ocasionando que algunas no los tengan, otras los posean desfazados y/o no los conozcan 5. No están mapeados correctamente, los procesos del ciclo de proyectos del MOPT 6. Existe dualidad entre funciones de algunas unidades organizativas 7. Existen muchas unidades organizativas dedicadas al área legal dentro de VMT 8. Desconocimiento del trabajo de las dependencias corporativas en la institución 9. No existe una adecuada articulación, coordinación y comunicación entre las unidades organizativas del MOPT, especialmente con el VMT 10. Entre las gerencias y direcciones del MOPT hace falta sinergia y trabajo en equipo 11. Esfuerzos dispersos de las unidades organizativas aumenta los tiempos de respuesta 12. No se tiene una adecuada organización en las áreas que conforman las diferentes direcciones del VMOP, de forma que separe funciones administrativas de las operativas para un mejor desempeño 13. No se tienen o se desconocen los procesos para coordinar entre unidades organizativas 14. No se cuenta con una Unidad de Inteligencia Económica, ni una Unidad especializada en notificaciones del VMT, ni con una Unidad de Inspectoría para el transporte de carga</p>
	Factores externos		Oportunidades	<p>1. Adoptar metodologías de funcionamiento estandarizadas internacionalmente para las instituciones públicas, de forma que se mejore el desempeño de la institución 2. Fortalecer las oficinas regionales de la institución para descentralizar funciones administrativas y operativas y tener mayor cobertura para la población 3. Elevar la capacidad de respuesta que tiene la institución</p>
	Factores externos		Amenazas	<p>1. La estructura funcional actual está definida por el RIOE, lo que hace difícil migrar a una gestión por resultados 2. Estructura organizativa es muy grande y plana, responde a funciones y no a procesos 3. Resistencia de parte del personal para llevar a cabo la reorganización de la institución 4. No hay interés en los diferentes documentos del sistema de control interno por parte de las unidades organizativas, ocasionando que algunas no los tengan, otras los posean desfazados y/o no los conozcan 5. No están mapeados correctamente, los procesos del ciclo de proyectos del MOPT 6. Existe dualidad entre funciones de algunas unidades organizativas 7. Existen muchas unidades organizativas dedicadas al área legal dentro de VMT 8. Desconocimiento del trabajo de las dependencias corporativas en la institución 9. No existe una adecuada articulación, coordinación y comunicación entre las unidades organizativas del MOPT, especialmente con el VMT 10. Entre las gerencias y direcciones del MOPT hace falta sinergia y trabajo en equipo 11. Esfuerzos dispersos de las unidades organizativas aumenta los tiempos de respuesta 12. No se tiene una adecuada organización en las áreas que conforman las diferentes direcciones del VMOP, de forma que separe funciones administrativas de las operativas para un mejor desempeño 13. No se tienen o se desconocen los procesos para coordinar entre unidades organizativas. 14. No se cuenta con una Unidad de Inteligencia Económica, ni una Unidad especializada en notificaciones del VMT, ni con una Unidad de Inspectoría para el transporte de carga.</p>

Eje de análisis: planificación, monitoreo, evaluación, información y sistematización	Factores externos		Fortalezas	<p>1. El MOPT cuenta con planes nacionales y regionales, en materia de obra pública y transporte que rigen el rumbo y accionar de la institución, las cuales se enfocan primordialmente en coadyuvar a dinamizar la economía y elevar la calidad de vida de la población 2. Se poseen múltiples planes institucionales que soportan, dirigen y organizan el quehacer de las unidades organizativas del MOPT 3. Se poseen diversos planes institucionales para la implementación de temas transversales como: cambio climático, igualdad y equidad de género, acceso a la información pública, archivo y gestión documental, etc. 4. Se tiene un Plan Sectorial de Infraestructura y Servicios Básicos para atender emergencias por fenómenos naturales 5. Se tienen grandes avances en la consolidación de un sistema de planificación estratégico y operativo institucional para apuntar al cumplimiento de metas de desarrollo de la obra pública y el transporte 6. Se cuenta con Sistema de Gestión de la Red Vial (SIGESVIES), Sistema Integral de Información de Tránsito (SIIT) y Sistema de Administración de Puentes (SAP) para la planificación de proyectos de obra pública 7. Amplios sistemas y plataformas informáticas que facilitan los procesos que realizan las unidades organizativas del MOPT 8. VMT ha realizado grandes esfuerzos para la consolidación de estadística de su correspondencia 9. Se cuenta con mecanismos de fiscalización y de información 10. Se cuenta con apoyo de la Gerencia de Desarrollo y Planificación Institucional (GDPI) en temas de planificación, monitoreo y soporte a las unidades organizativas.</p>
	Factores internos			
	Factores externos		Oportunidades	<p>1. Secretaria de innovación impulse procesos de sistematización de información 2. Formación e institucionalización de metodología HDM4 para planificación y evaluación de proyectos con el apoyo de organismos internacionales 3. Potenciar el enfoque a la digitalización e innovación tecnológica institucional con apoyo de la Secretaria de Innovación 4. Se adopte la utilización de la tecnología del Modelo de información de la construcción (BIM), por medio de un proceso de aprendizaje continuo que le permita su implementación a corto y mediano plazo en los proyectos y que permita estandarizar la entrega de los planos, cálculos, estudios y diseños por parte de los consultores 5. Encaminarse hacia la sistematización y modernización de los servicios que la institución ofrece de tal manera que se vuelva más sencillo la solución de las demandas de la población 6. Contar con una herramienta digital para recibir solicitudes en línea (Cooperación USAID), a través del portal web del MOPT 7. Contribuir con el medio ambiente por medio de la digitalización de los procesos institucionales.</p>
	Factores externos		Amenazas	<p>1. No exista una instancia de planificación nacional que articule las instituciones 2. Alta demanda de solicitudes de la población compromete el cumplimiento de actividades planificadas 3. Pérdida de confianza por parte de los entes financieros o cooperantes por una mala gestión en la planificación de los proyectos de obra pública y transporte 4. Existencia de fenómenos naturales que puedan desviar la actuación de la planificación institucional 5. Cambios en las condiciones del estudio o diseño del proyecto.</p>

Eje de análisis: presupuesto y Gestión de recursos Financieros		Factores internos	
		Fortalezas	Debilidades
Factores externos	Oportunidades	<p>1. El MOPT como todos los ministerios a nivel nacional tiene un presupuesto limitado e insuficiente para dar respuesta inmediata a todas las demandas de la población, lo que obliga a realizar gestiones de financiamientos con diferentes organismos y agencias de cooperación. 2. Viceministerio de Transporte no cuenta con un presupuesto de inversión para ejecutar proyectos para mejorar la movilidad de la población. 3. No se cuenta con asignación presupuestaria suficiente para un mantenimiento óptimo de maquinaria, equipo, plantas asfálticas, estaciones de conteo vehicular, básculas, etc. 4. Insuficiente disponibilidad de recursos fondos GOES para la compra de derechos de vía de los paquetes de construcción, lo que influye directamente en el cronograma de ejecución de las obras 5. El MOPT no cuenta con partidas presupuestarias para atender emergencias con recursos propios a menos que exista decreto de emergencia de la Asamblea Legislativa que permita desviar fondos y atender la emergencia. 6. Presupuesto insuficiente para el adecuado funcionamiento de la institución. (Modernización, fortalecimiento, innovación, capacitaciones, adquisición y mantenimiento de bienes, entre otros). 7. Las unidades organizativas realizan una mala planificación de su presupuesto, ya que muchas veces solicitan gastos en ejecución que no fueron presupuestados, a veces conociendo que son actividades regulares en sus áreas para su operación. 8. Muchas veces se prefiere atender una necesidad emergente y se deja desfinanciada una necesidad importante. 9. Falta de responsabilidad de las unidades organizativas solicitantes en atender las actividades que les corresponden dentro de las etapas de contratación (ajustar bases, atender consultas y solicitudes, la evaluación de ofertas y la administración de los contratos). 10. Bajo nivel de ejecución presupuestaria respecto a lo planificado debido a retrasos en los procesos de licitación y adjudicación de las obras. 11. Procedimientos engorrosos en la gestión de pagos a consultores y proveedores. 12. débil ejecución de presupuesto en vista que las erogaciones son sometidas a procesos burocráticos lentos que frenan efectividad. 13. No existe una verdadera gestión de financiamiento o búsqueda de mecanismos de recaudo, la mayoría del tiempo solo se da seguimiento a lo que ya fue aprobado. 14. Algunos objetivos y metas institucionales no se cumplen por falta de recursos financieros. 15. Ordenes de cambio generan presión financiera en la institución. 16. Los administradores de contratos no dan seguimiento apropiado a los contratos y órdenes de compra, lo que repercute en la baja ejecución de los fondos de proyectos, congelamiento de los fondos GOES (gasto corriente), además de los inconvenientes legales que esto pueda ocasionar o potenciales demandas de los proveedores, contratista o consultor</p>	
	Amenazas	<p>1. El MH continúe con el esfuerzo de migrar a un presupuesto por resultados. 2. Recomendables de asamblea legislativa pueden aprovecharse para reforzar el presupuesto del MOPT. 3. Algunos servicios del VMOP pueden utilizarse para captación de fondos. (Servicio de laboratorio, infraestructura en derecho de vías). 4. El Ministerio puede financiarse para atender emergencias si el COEMOPT pasa a ser la Unidad Ejecutora del Componente Contingente de Respuesta a Emergencia. 5. Buscar nuevos mecanismos de financiamiento. 6. Establecer nuevas relaciones con organismos y agencias de cooperación o fortalecer las existentes. 7. Se cuenta con la ley de asocio público-privado 8. Generar proyectos por medio de socios público-público o público-privado. 9. Se evalúa la eficiencia del gasto público. 10. Obtener convenios de cooperación interinstitucional para ejecutar proyectos que permitan fortalecer la institución</p>	
		<p>1. No contar con el presupuesto de manera oportuna y necesaria. 2. Tener una reducción del presupuesto o insuficiente asignación presupuestaria por parte del Ministerio de hacienda. 3. Falta de aprobación de recursos financieros por parte de la Asamblea Legislativa. 4. Poca o nula cooperación externa pueden comprometer el funcionamiento del MOPT como por ejemplo el caso de rompimiento de relaciones diplomáticas o el recorte de los presupuestos de las agencias cooperantes. 5. Tener un nivel de endeudamiento alto que no permita obtener préstamos para ejecución de proyectos. 6. Que el evento por fenómeno natural sea de una magnitud tal que desborde y sobrepase la asignación del FOPROMID. 7. Demanda de apoyo a otras instituciones, limita los recursos con los que cuenta la institución. 8. Existe el riesgo de recibir un reclamo o demanda de un afectado por derecho de vía de algún proyecto, para el cual aun teniendo disponibilidad presupuestaria no se reciban los recursos financieros de parte del Ministerio de Hacienda para honrar el pago y atender el reclamo, por lo que los afectados no firmen las escrituras a tiempo, que puede suspender obras en los proyectos y generar atrasos en la ejecución financiera de los proyectos. 9. El Ministerio de Hacienda al retirar utilidades del Fondo de Actividades Especiales utiliza una fórmula diferente a la establecida en el Manual Técnico SAFI, por lo que existe la posibilidad que retiren recursos que si están reservados o asignados para pagos del contrato de servicios de emisión de tarjetas de circulación, licencias y otros contratos y obligaciones con cargo al FAE, pudiéndose generar un saldo en rojo al momento de realizar los pagos o un atraso en los mismos en espera de nuevos ingresos al Fondo. 10. Atrasos en el pago a proveedores, contratistas, consultores y a otros beneficiarios de pago, debido a que la documentación legal recibida presentar errores e imprecisiones en su contenido</p>	

Eje de análisis: relaciones con otros actores	Factores internos		Fortalezas	1. Buenas relaciones con instituciones públicas, privadas, organismos y agencias de cooperación 2. Se cuenta con experiencia ejecutando proyectos en coordinación con todo tipo de actores 3. Buenos relaciones con el sector privado especialmente en el rubro de la construcción 4. Se tiene presencia en el territorio por medio de la Dirección de Gestión Social
	Factores externos		Debilidades	1. No se cuenta con una efectiva articulación y comunicación entre las unidades organizativas del MOPT para lograr objetivos de interés de la institución 2. Se debe reforzar la articulación con las instituciones adscritas al MOPT
	Amenazas		Oportunidades	1. Ampliar y fortalecer las relaciones con los diferentes actores en el ámbito legal, político y económico, con el fin de buscar mejores acuerdos para resolver los problemas y necesidades de la población 2. Enfocar esfuerzos articulados para atención de obra pública con otros actores 3. Buscar sinergias con el sector academia 4. Reforzar la articulación con la División de Tránsito Terrestre de la PNC, Dirección General de Aduanas, División de seguridad fronteriza de la PNC para mejorar la coordinación de los controles vehiculares de transporte de personas, bienes y servicios. 5. Incrementar las buenas relaciones con instituciones públicas, privadas, organismos y agencias de cooperación para obtener mayores convenios para el fortalecimiento de la institución
				1. El Órgano Legislativo no tenga interés en tener buenas relaciones con el Órgano Ejecutivo 2. Funciones importantes del MOPT requieren participación de otras instituciones (MARN, ANDA, etc.) con ritmos de trabajo y marcos legales propios que limitan y ralentizan el accionar de la institución

Eje de análisis: capacidad instalada	Factores internos	Fortalezas	1. Existe un gran sentido de responsabilidad y compromiso con la ciudadanía en la mayoría del personal del MOPT 2. Se cuenta con personal competente, con alta experiencia técnica, conocimiento académico y habilidades en sus respectivas áreas de desempeño 3. Personal diligente en sus labores pese a las limitaciones en recurso humano, técnico, y mobiliario 4. Capacidad de brindar atención a una amplia diversidad de obras de infraestructura, así como a proyectos emergentes, ya sea derivados de nuevas necesidades identificadas o en atención a emergencias debidas a fenómenos naturales. 5. Amplia cobertura de la institución a nivel nacional, al contar con 5 oficinas regionales 6. Se cuenta con 18 estaciones permanentes de conteo vehicular (12 interurbanas y 6 urbanas) que proporcionan información para el análisis de tráfico vehicular y la planificación de obras viales 7. Se cuenta con procesos establecidos para el desarrollo de capacitaciones y formación, al personal del ministerio
		Debilidades	1. No se lleva un registro adecuado de la capacidad instalada 2. Disparidad en la productividad y eficiencia del personal en la institución 3. Competencia y capacidad técnica de una gran parte del personal de la institución es deficiente, esta desactualizada y necesita reforzamiento 4. No se cuenta con experiencia en atención de emergencias por fenómenos de erupción volcánica, sismo destructivo focalizado y Tsunami 5. Falta de compromiso con la institución de un sector del personal operativo del MOPT 6. Una gran parte del recurso humano se encuentra subutilizado 7. Derivado de la dinámica institucional, no se cuenta con suficiente personal administrativo, operativo y mano de obra especializada en la institución para brindar una mayor cobertura y resolver de forma oportuna las necesidades de la población. 8. Existe un alto porcentaje de personal que supera los 60 años 9. Inadecuado control logístico de las direcciones ejecutoras de proyectos del VMOP 10. La cantidad de maquinaria, equipo, herramientas e insumos de trabajo es insuficiente 11. La maquinaria y equipo no cuenta con un mantenimiento periódico que alargue su vida útil 12. Se cuenta únicamente con 2 básculas fijas en lugares estratégicos, para el control oportuno del Transporte de Carga 13. Limitada cobertura de suministro de MAC en la Planta Asfáltica de Lourdes 14. No se cuenta con suficiente equipamiento, vehículos y motoristas para realizar inspecciones de campo 15. Recursos tecnológicos, equipos informáticos y softwares están desfasados y no permiten un trabajo óptimo en la institución 16. Centro de datos se encuentra extremadamente obsoleto 17. La distribución espacial y la infraestructura física de la institución es inadecuada e insuficiente 18. No se cuenta con mobiliario y espacio de trabajo adecuado en varias unidades organizativas 19. Espacio o accesos para atención al público es deficiente 20. No se tiene un espacio asignado para los motoristas, lo que ocasiona deban andarse buscando en la institución 21. El archivo central no cuenta con espacio suficiente para almacenar los archivos de gestión de la institución 22. Falta de espacios higiénicos funcionales para las necesidades fisiológicas del personal 23. Falta de espacios funcionales para la toma de alimentos 24. No se cuenta con suficiente espacio de estacionamiento para los trabajadores y para visitas 25. No hay aceras internas ni zonas peatonales para los usuarios y empleados 26. No se cuenta con transporte institucional para el personal 27. Salas de reuniones son insuficientes 28. No se cuenta con una sala cuna en la institución 29. Se cuenta con un lactario que no funciona correctamente
	Factores externos	Oportunidades	1. Se modernice y fortalezca la capacidad instalada de las instituciones del Órgano Ejecutivo. 2. Se implemente por la secretaria de innovación una estrategia de transformación digital para volver más eficientes los procesos de las instituciones públicas. 3. Se reciba cooperación de maquinaria y equipos de alta tecnología para mejorar la calidad de la obra pública y los tiempos de respuesta a la población. 4. Se repliquen metodologías de economía de escala para alcanzar una adecuada eficiencia institucional
		Amenazas	1. Desastres naturales afecten la infraestructura física de la institución. 2. Daños permanentes a equipos informáticos por cambios de voltaje repentinos ocasionados por fallas o desperfectos de energía eléctrica.

Eje de análisis: cultura y clima organizacional	Factores internos		Fortalezas	1. Los empleados poseen sentido de pertenencia a la institución. 2. Negociación e implantación del contrato colectivo. 3. Se cuenta con apoyo de USAID para la implementación de un sistema de Integridad Institucional. 4. Existe un clima laboral aceptable en la mayoría de las unidades organizativas. 5. Se cuenta con algunos convenios de cooperación interinstitucional para mejorar las competencias del personal. 6. La Gerencia de Desarrollo del Talento Humano y Cultura Institucional está comprometida a desarrollar programas de formación orientados a fortalecer la cultura, tales como: ética, calidad, procesos y filosofía institucional. 7. Se dispone de una herramienta sistematizada para evaluar el clima laboral institucional, así como también personal altamente calificado para realizar dicho proceso. 8. Se han creado nuevos incentivos para los empleados (Gimnasio, campañas de salud, etc.).
	Factores internos		Debilidades	1. Inestabilidad laboral en periodos políticos. 2. No existe un seguimiento adecuado para implementar una cultura de clima laboral que inspire confianza en el MOPT. 3. No se cuenta con un plan de carrera institucional. 4. Personal técnico sobrecargado y con insuficiente respaldo para desarrollar su trabajo (equipos, soporte técnico -administrativo). 5. Carga laboral no es equitativa en las unidades organizativas. 6. No existen incentivos, ni reconocimiento al personal por el sobre esfuerzo ni el tiempo adicional de trabajo. 7. Descontento del personal en relación con las prestaciones que les brinda la institución. 8. Inequidad salarial en la institución. 9. Existe personal desempeñando labores que no son acorde a sus capacidades, limitando su potencial en detrimento de la institución. 10. No se cuenta con una política de promoción, ascenso y de incentivos económicos para el personal que hace un trabajo sobresaliente. 11. Aún persiste cultura de servidores públicos arraigada a no facilitar información pública y no realizar procesos de búsqueda de esta cuando se solicita. 12. Falta de trabajo en equipo dentro y entre unidades organizativas. 13. Existe cultura entre algunos gerentes y directores de sobrecargar más a una parte del personal que a otro. 14. No se reconoce y se invisibiliza fuera de la unidad organizativa el trabajo del personal por parte de algunos directores. 15. Personal desmotivado, sobrecargado y con alto grado de estrés, lo que redundará en una baja productividad laboral. 16. No se tiene una política institucional para los porcentajes de descuento máximo a planilla por préstamos hipotecarios de los empleados, lo que ocasiona sobreendeudamiento en una gran parte del personal. 17. No se realizan procesos de inducción a nuevo personal. 18. No existe cultura de mejora continua. 19. No existe un estudio de brechas de conocimiento, ni un diccionario que especifique competencias técnicas y conductuales. 20. Procesos formativos del personal son asistemáticos e insuficientes, no se realiza formación especializada en temas normativos, legales, tecnológicos, ingenieriles, arquitectónicos, idiomas, movilidad, gestión de riesgos, género, etc. 21. Programas formativos no están orientados a cerrar brechas de conocimiento, ni a formación por competencias. 22. Falta de compromiso por parte de los directores y gerentes hacia la cultura de la formación. 23. Tendencia de algunos directores y gerentes a no asignar equitativamente los procesos de formación que llegan a las unidades organizativas, se prioriza la formación especializada para subdirectores, coordinadores y personal técnico que ya ha sido capacitado previamente en temas similares y al personal técnico restante se le asigna solo formación en temas de cultura institucional. 24. No se mide la efectividad que generan los procesos de formación. 25. La atención de la clínica empresarial es deficiente.
	Factores externos		Oportunidades	1. Se habrán espacios para beneficio de la clase trabajadora con el contrato colectivo. 2. Fortalecer la institución a través del acercamiento con la academia y otras instituciones. (pasantías, investigación, propuesta de proyectos, etc.) 3. Desarrollar alianzas para aprender idiomas. 4. Reforzar capacidades técnicas y en temas transversales por parte de organismos internacionales. 5. Obtener conocimientos, experiencia y tecnología para el manejo del riesgo, que han desarrollado países más avanzados en el tema, para implementar una nueva Estrategia Institucional en la atención de Emergencias. 6. Implementar una cultura de reciclaje institucional.
	Factores externos		Amenazas	1. Suspensión de labores por descontento del personal. 2. Personal se retire de la institución por mejora salarial, perdiendo la capacidad y experiencia del personal. 3. Que el tema salarial del personal motive el desarrollo de delitos, procesos de corrupción o fraudes en contra de la institución

Eje de análisis: entorno político, social, económico, tecnológico y ambiental	Factores internos		Fortalezas	<p>1. Se tiene compromiso con el cumplimiento de objetivos de desarrollo a escala nacional, regional y mundial. 2. Desde la institución se están liderando esfuerzos de integración regional. 3. Los proyectos ejecutados por MOPT tienen un alto enfoque para el mejoramiento del entorno social, económico y ambiental. 4. Institución tiene incidencia en esferas económicas, políticas, sociales y ambientales. 5. El MOPT tiene un fuerte enfoque en el blindaje de los proyectos de infraestructura pública al cambio climático y trabaja para hacerlos inclusivos. 6. Se tiene una percepción positiva y expectativa por parte de la población en el trabajo de la institución</p>
	Factores externos			
	Factores externos		Oportunidades	<p>1. Existen condiciones para avanzar de manera consensuada en una mejor gestión de la movilidad de personas, bienes y servicios. 2. Oportunidad en el marco del plan control territorial para articularse con otros sectores. 3. Plan de control territorial puede abrir las puertas para mejorar la actuación del VMT y su articulación con la PNC. 4. Disponibilidad de apoyo técnico en materia de obra pública y transporte por parte de otras instituciones y organismos internacionales. 5. Implementar nuevas tecnologías para realizar proyectos y brindar mejores servicios a la población. 6. Reformas a la LACAP que faciliten los procesos de adquisición de obras, bienes o servicios. 7. Se aprueben las propuestas de reforma para intensificar y hacer cumplir las leyes en materia movilización de personas, bienes y servicios.</p>
	Factores externos		Amenazas	<p>1. Fuerte oposición de la asamblea legislativa hacia el órgano ejecutivo. 2. Falta de incidencia del órgano ejecutivo en la aprobación de temas relacionados a la obra pública y transporte. 3. Disminución de recaudación fiscal puede afectar el presupuesto institucional. 4. La vulnerabilidad del país ante emergencia por fenómenos naturales sigue siendo alta (Terremoto, Erupción Volcánica, Maremoto y Depresiones Tropicales). 5. Ejecución de proyectos en sectores con problemas sociales y de inseguridad. 6. Polarización partidaria puede obstaculizar la ejecución de proyectos del MOPT. 7. Redes sociales pueden expresar información falsa o maliciosa. 8. Cambios en la normativa sobre adquisiciones y contrataciones de la Administración Pública que afecten negativamente los procesos de contratación. 9. Debilidad en instituciones y actores claves para el desarrollo de las gestiones (MARN -MH-FOSEP, entre otros) 10. El uso del derecho de acceso a la información con fines políticos, así como el uso inadecuado de este derecho por diferentes actores de la sociedad. 11. Inestabilidad política, crisis financieras y cambio climático. 12. Aumento del parque vehicular, debido a que no se tiene un adecuado sistema de transporte público e inseguridad 13. Falta de conocimiento de la población en general, sobre la legislación relacionada a la movilización de personas, bienes y servicios</p>



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTE

2.3. DESAFÍOS

A partir del diagnóstico institucional obtenido en el análisis matricial de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA), se identificaron de forma general las siguientes barreras, deficiencias y brechas que deben ser atendidas para la consecución de los objetivos institucionales:

1

Potenciar y acelerar el proceso de integración y coordinación entre los viceministerios y las dependencias corporativas

2

Desarrollar una mejor articulación con las diferentes instituciones y actores sociales para agilizar el cumplimiento de los objetivos de país

3

Fortalecer a la institución en aspectos tecnológicos, técnicos, de clima organizacional y de especialización del personal para optimizar recursos, mejorar la productividad y brindar mejores servicios a la población



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTE

III. MARCO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTE

3.1. PENSAMIENTO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

El pensamiento estratégico del Ministerio de Obras Públicas y de Transporte, surge con el fin de dotar a la institución de un rumbo estratégico que se traduzca en la innovación de sus procesos, métodos y estructuras, así como, en la generación de resultados e impactos para el desarrollo socioeconómico del país, por lo que deberá ser adoptado y conocido por todas las unidades organizativas de la institución.

Este se conforma de la misión, visión, valores, principios, políticas y objetivos estratégicos institucionales, de la siguiente manera:

PENSAMIENTO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2019-2024			
Institución	Ministerio de Obras Públicas y de Transporte	Fecha de actualización	Agosto de 2019
1.1 Misión	Institución rectora de la planificación y ejecución de la obra pública y de la gestión inteligente del transporte, que promueve el desarrollo económico y social del país.		
1.2 Visión	Ser una institución moderna, innovadora y con altos estándares de calidad y de servicio, que, a través de la ejecución de infraestructura habilitante y la gestión inteligente del transporte, contribuya al desarrollo sostenible del país.		
1.3 Valores			
1.3.1. Honestidad			
1.3.2. Servicio			
1.3.3. Excelencia			
1.3.4. Lealtad			
1.4 Principios Institucionales			
1.4.1. Integridad			
1.4.2. Responsabilidad			
1.4.3. Mejora continua			
1.4.4. Trabajo en equipo			

1.5 Políticas Institucionales

1.5.1. Hacer un uso eficiente de los bienes, fondos y recursos públicos para el cumplimiento de los fines institucionales

1.5.2. Atender a la ciudadanía con, equidad, objetividad y actitud de servicio.

1.5.3. Desarrollar el trabajo con calidad, innovación y énfasis en resultados.

1.5.4. Concebir el desarrollo de la obra pública y la gestión del transporte desde una perspectiva integral y de articulación con la dinámica urbana, rural, ambiental, social, económica y cultural.

1.6 Objetivos Estratégicos

○.E.1. Reducir la tasa de mortalidad y la tasa de lesionados ocasionados por siniestros de tránsito, a través de la implementación de una adecuada estrategia de seguridad vial en carreteras que, acompañada de una aplicación firme y constante de la legislación, permita reducir el número de muertes y heridos por accidentes de tránsito en El Salvador.

○.E.2. Aumentar la proporción de unidades de transporte colectivo, que cumplen con condiciones de, asequibilidad, accesibilidad, comodidad, sostenibilidad y seguridad, con el fin de contribuir a proporcionar sistemas de transporte sostenibles que incentiven el uso de toda la población.

○.E.3. Desarrollar infraestructura y medidas en materia de transporte, que mejoren la movilidad y potencien alternativas de desplazamiento sostenibles, con el fin de reducir la necesidad de movilización en vehículo privado y elevar la calidad de vida de la población.

○.E.4. Elevar la condición de la red vial del MOPT categorizada en estado transitable, desarrollando y priorizando la relacionada con el desarrollo productivo y social, para coadyuvar a mejorar las condiciones de vida y la movilidad de las personas, los tiempos y costos de traslado de bienes y la competitividad del país.

○.E.5. Aumentar el porcentaje de satisfacción del clima laboral por parte de los empleados del MOPT, a través de la ejecución de medidas de mejora, que contrarresten las debilidades institucionales existentes e incrementen la productividad laboral.

○.E.6. Modernizar la gestión de la institución mediante la implementación de estrategias de innovación y tecnología, que aumenten la productividad y mejoren aspectos institucionales de competitividad, buena gestión, transparencia y calidad del servicio, con el fin de obtener un mayor rendimiento y satisfacción de las expectativas ciudadanas.



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTE

3.2. MATRIZ DE PLANEACIÓN ESTRATÉGICA INSTITUCIONAL

3.2 MATRIZ DE PLANEACIÓN ESTRATÉGICA INSTITUCIONAL

La matriz de planeación estratégica institucional contiene los productos y resultados a realizar en el mediano plazo por parte de cada una de las unidades organizativas del MOPT, con el fin de alcanzar los objetivos institucionales propuestos y dar insumos a las Altas Autoridades para la toma de decisiones, lo cual se detalla a continuación:

Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea base (Diciembre)	2020	2021	2022	2023	2024
CÓDIGO	OE.1. Objetivo Estratégico 1: Reducir la tasa de mortalidad y la tasa de lesionados ocasionados por siniestros de tránsito, a través de la implantación de una adecuada estrategia de seguridad vial en carreteras que acompañada de una aplicación firme y constante de la legislación, permita reducir el número de muertes y heridos por accidentes de tránsito en El Salvador.								2020	2021	2022	2023	2024
Eje E.1.1. Fortalecimiento y aplicación del Marco Legal y Normativo													
R.11.1.	Propuesta de reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	1. Constitución de la República de El Salvador 2. Plan Cuscatlán	DL VMT (Responsable de reportar), DGT Y DGTT	Despacho Ministerial -GLI - UPLTTC - DIIS - UGI	Porcentaje de avance en elaboración de propuesta final de reforma de Ley	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	25%	25%	25%	25%	
R.11.2.	Propuesta de reforma a la Ley Especial de Transporte de Carga por Carretera	1. Constitución de la República de El Salvador 2. Plan Cuscatlán	DL VMT (Responsable de reportar) y DGTC	Despacho Ministerial -GLI - UPLTTC - DIIS - UGI	Porcentaje de avance en elaboración de propuesta final de reforma de Ley	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	25%	25%	25%	25%	
R.11.3.	Propuesta de reforma al Reglamento General de Transporte Terrestre	Plan Cuscatlán	DL VMT (Responsable de reportar) y DGTT	Despacho Ministerial -GLI - UGI - DIIS	Porcentaje de avance en elaboración de propuesta final de reforma al Reglamento	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	25%	25%	25%	25%
R.11.4.	Propuesta de reforma al Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial	Plan Cuscatlán	DL VMT (Responsable de reportar) y DGT	Despacho Ministerial -GLI - UGI - DIIS	Porcentaje de avance en elaboración de propuesta final de reforma al Reglamento	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	25%	25%	25%	25%
R.11.5.	Propuesta de reforma al Reglamento de Transporte de Carga	Plan Cuscatlán	DL VMT (Responsable de reportar) y DGTC	Despacho Ministerial -GLI - UGI - DIIS	Porcentaje de avance en elaboración de propuesta final de reforma al Reglamento	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	25%	25%	25%	25%
R.11.6.	Propuesta de reforma a la Ley General de Carreteras y Caminos Vecinales	1. Ley General de Carreteras y Caminos Vecinales 2. Constitución de la República de El Salvador 3. Ley de Procedimientos Administrativos 4. Código Civil 5. Normativa Interna Aplicable	DGC	Despacho Ministerial / GLI - UGI - DIIS	Porcentaje de avance en elaboración de propuesta final de reforma de Ley	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		33%	33%	34%
R.11.7.	Propuesta de normativa para la convivencia de usuarios de las Vías Municipales	ODS	DIIS	DIIS-DGT-GLI-DL VMT -CONASEVI- POLICIA DE TRANSITO - MUNICIPALIDADE S -MICULTURA -	Porcentaje de avance en elaboración de propuesta final de normativa	(% de avance realizado/% de avance programado)x100	Porcentaje	100%	0%		33%	33%	34%

Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea base (Diciembre)	2020	2021	2022	2023	2024	
CÓDIGO	OE.1. Objetivo Estratégico 1: Reducir la tasa de mortalidad y la tasa de lesionados ocasionados por siniestros de tránsito, a través de la implantación de una adecuada estrategia de seguridad vial en carreteras que acompañada de una aplicación firme y constante de la legislación, permita reducir el número de muertes y heridos por accidentes de tránsito en El Salvador.													
R.11.8.	Documento técnico-normativo para incorporación de la Seguridad Vial en el diseño de los proyectos de obra pública del MOPT.	ODS	DPOP	DIIS-GLI-DL VMT - DGTT - DGT - DGTC- DGPPT	Porcentaje de avance en elaboración de documento técnico normativo	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%		
R.11.9.	Propuesta de normativa o Ley de Regulación para la Importación de Vehículos Automotores Usados	Plan Cuscatlán	DL VMT (Responsable de reportar), DGTT y DGT	Despacho Ministerial -GLI	Porcentaje de avance en elaboración de documento técnico normativo	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		33%	33%	34%	
Eje E.1.2. Educación Vial														
R. 1.2.1.	Capacitar 6000 personas en Educación Vial	ODS	DGT		Número de personas capacitadas en el programa de Educación Vial	Sumatoria de personas que han participado en programa de Educación Vial	Personas	6,000	0		1,500	1,500	1,500	1,500
R. 1.2.2.	100% de ejecución de campaña de comunicación de mediano plazo para promover la seguridad vial a nivel nacional	ODS	GCI	DGT	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		20%	26%	27%	27%
R. 1.2.3.	Carnetización del 100% de motoristas de Transporte de Carga, incorporando en el diseño e implementación del programa la participación de las gremiales del sector	ODS	DGTT	DGTC	Porcentaje de avance en Carnetización de Motoristas	(N° de motoristas carnetizados/N° de motoristas programados) X 100	Porcentaje	100%	0%			33%	33%	34%
R. 1.2.4.	100% de Pilotos de Transporte Colectivo certificados	ODS	DGTT	DGPPT	Porcentaje de avance en certificación de pilotos de transporte colectivo	(N° de pilotos certificados/N° de pilotos programados) X 100	Porcentaje	100%	0%		100%			
R. 1.2.5.	Institucionalizar una Escuela de Motoristas de Transporte de Carga	ODS	DGTC	DGPPT	Porcentaje de avance en institucionalización de escuela de motoristas de transporte de carga	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%
R. 1.2.6.	100% de Motoristas y Operadores de Maquinaria de la DCMOP capacitados en respeto a las Leyes de Tránsito.	ODS	GDTHCI	DGT - DCMOP	Porcentaje de avance en capacitación de Motoristas y Operadores	(N° de motoristas y operadores capacitados/N° total de Motoristas y Operadores)*100%	Porcentaje	100%	0%			100%		
R. 1.2.7.	16 Charlas de sensibilización a liderazgos comunitarios sobre Medidas de Seguridad Vial	ODS	DGS	DGT	Número de charlas desarrolladas	Sumatoria de número de charlas desarrolladas	Charlas	16	0		4	4	4	4
R. 1.2.8.	100% de Agentes de Tránsito de la PNC capacitados en la Ley de Tránsito, Transporte, Carga y Seguridad Vial.	ODS	UPLTTC		Porcentaje de avance en capacitación de Agentes de Tránsito	(N° de agentes capacitados/N° total de agentes de tránsito)*100%	Porcentaje	100%	5%	5%	20%	20%	25%	15%

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea base (Diciembre)	2020	2021	2022	2023	2024
	OE.1. Objetivo Estratégico 1: Reducir la tasa de mortalidad y la tasa de lesionados ocasionados por siniestros de tránsito, a través de la implantación de una adecuada estrategia de seguridad vial en carreteras que acompañada de una aplicación firme y constante de la legislación, permita reducir el número de muertes y heridos por accidentes de tránsito en El Salvador.													
Eje E.1.3. Fortalecimiento de la Seguridad Vial (Infraestructura segura)														
R.1.3.1.	Proyecto Iluminación y Video Vigilancia de Tramos de Carretera Seleccionados	ODS	UEC	DE VMOP	Porcentaje de avance en ejecución del proyecto	(% de avance ejecutado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	26.64%	0%		6.66%	6.66%	6.66%	6.66%
R.1.3.2.	Implementación del cambio masivo de Placas de Vehículos	ODS	DGT	DGPPT	Porcentaje de avance realizado	(% de avance ejecutado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%				100%	
R.1.3.3.	Levantamiento topográfico a nivel nacional de los Derechos de Vía propiedad del MOPT	Ley General de Carreteras y Caminos Vecinales y Constitución de la República de El Salvador	DGC	DPOP, Despacho Ministerial	Porcentaje de avance en levantamiento topográfico de Derechos de Vía propiedad del MOPT	(N° de Kilómetros levantados/No de Kilómetros programados)*100%	Porcentaje	100%	0%			33%	33%	34%
R.1.3.4.	20.614 km. de Señalización Horizontal y Vertical en el proyecto construcción de Bypass en la ciudad de San Miguel	Plan Cuscatlán	UEP MOP-JICA	DE VMOP	Número de kilómetros señalizados	Sumatoria de kilómetros señalizados	Kilómetros	20.614	0	2.680	5.566	6.184	6.184	
R.1.3.5.	Propuesta de especificación de características de la superficie del pavimento, para reducir problemas de derrape de vehículos en carretera.	ODS	DIDOP		Porcentaje de avance en elaboración de propuesta	(% de avance en elaboración de documento/% de avance programado)x100	Porcentaje	100%	0%	50%	25%	25%		
R.1.3.6.	Propuesta de actualización de especificaciones técnicas relacionadas con la Seguridad Vial en carreteras (señalización horizontal, señalización vertical, barreras de protección, otros)	ODS	DIDOP		Porcentaje de avance en elaboración de propuesta	(% de avance en elaboración de documento/% de avance programado)x100	Porcentaje	100%	5%	20%	25%	50%		
R.1.3.7.	Instalación de dispositivos de monitoreo GPS al 50% de unidades de transporte de carga de 15 toneladas en adelante (hasta el tipo C2).	ODS	DGTC	IG	Porcentaje de unidades con GPS instalado y funcionando.	(N° de unidades con GPS instalado/ N° unidades programadas) X 100	Porcentaje	50%	0%		10%	20%	20%	
R.1.3.8.	Creación de centro de monitoreo GPS, Fase 1: Unidades de Transporte Público	ODS	DGTT	DGPPT	Porcentaje de avance en creación de centro de monitoreo	(Porcentaje de avance realizado/Porcentaje de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	20%	60%	40%		
R.1.3.9.	Creación de centro de monitoreo GPS, Fase 2: Unidades de transporte de carga	ODS	DGTC	GCLI	Porcentaje de avance en creación de centro de monitoreo	(Porcentaje de avance realizado/Porcentaje de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%				30%	70%
R.1.3.10.	Creación de centro de control de operaciones de transporte masivo en sus distintas modalidades	ODS	DGTT	DGPPT	Porcentaje de avance en creación de centro de monitoreo	(Porcentaje de avance realizado/Porcentaje de avance programado)x100%	Porcentaje	60%	0%	10%	10%	10%	10%	20%

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea base (Diciembre)	2020	2021	2022	2023	2024
	OE.1. Objetivo Estratégico 1: Reducir la tasa de mortalidad y la tasa de lesionados ocasionados por siniestros de tránsito, a través de la implantación de una adecuada estrategia de seguridad vial en carreteras que acompañada de una aplicación firme y constante de la legislación, permita reducir el número de muertes y heridos por accidentes de tránsito en El Salvador.													
R.1.3.11.	50 propuestas de diseño de Intersecciones seguras categorizadas con alta accidentabilidad a nivel nacional	ODS - PIML	DIIS	DPOP-DGT-DGPPT - ACADEMIA - MUNICIPALIDADES - INJUVE - CONASEVI	Número de propuestas finalizadas	Sumatoria de número de propuestas finalizadas	Propuestas	50	0	10	10	10	10	10
R.1.3.12.	Intervención en 20 Intersecciones categorizadas con alta accidentabilidad a nivel nacional	ODS - PIML	DIIS	GCLI-DPOP-DGT-DCMOP-DIOP-MUNICIPALIDADES - FOVIAL	Número de intersecciones intervenidas	Sumatoria de intersecciones intervenidas	Intersecciones	20	0			6	7	7
R.1.3.13.	Propuesta de Plan de Movilidad Sostenible en 50 km de Zona Rural Costera	ODS - NDCs	DIIS	DPOP-DGT-DCMOP-DIOP-MUNICIPALIDADES - FOVIAL	Porcentaje de avance en elaboración de propuesta	(% de avance en elaboración de propuesta/% de avance programado)x100	Porcentaje	100%	0%	20%	20%	20%	20%	20%
R.1.3.14.	Propuesta para la incorporación de la prevención de violencia de género en el examen psicológico para nuevos conductores	ODS	UGI	DGT	Porcentaje de avance en elaboración de propuesta	(% de avance en elaboración de documento/% de avance programado)x100	Porcentaje	100%	0%		50%	50%		
R.1.3.15.	100% de la señalización vial y electrónica del país modernizada	ODS	DGT	GCLI	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	10%		15%	25%	25%	25%
R.1.3.16.	100% del sistema semafórico modernizado	ODS	DGT	GCLI	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		10%	30%	30%	30%
R.1.3.17.	Sistema de foto multa instalado en AMSS	ODS, PMRML	DGT	GCLI	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%
R.1.3.18.	100% de vehículos automotores con Certificado de Seguridad Vial de acuerdo a Normativas Internacionales	ODS, CND'S	DGT		Porcentaje de vehículos automotores con certificado	(No de vehículos automotores certificados/1.4M)x100%	Porcentaje	100%	0%	5%	35%	35%	25%	
Eje E.1.4. Gestión de Recursos														
R.1.4.1.	5 convenios de cooperación relacionadas a seguridad vial	ODS, Plan Cuscatlan	GCLI	DGTC - DIIS - DGT	Número de convenios realizados	Sumatoria de número de convenios realizados	Convenios	5	0		2	2	1	

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
OE.2. Objetivo Estratégico 2: Aumentar la proporción de unidades de Transporte Colectivo, que cumplen con condiciones de asequibilidad, accesibilidad, comodidad, sostenibilidad y seguridad, con el fin de contribuir a proporcionar sistemas de transporte sostenibles que incentiven el uso de toda la población.														
Eje E.2.1. Fortalecimiento de la Seguridad en el Transporte Colectivo														
R.2.1.1.	Propuesta de lineamientos sobre prevención del Acoso Sexual y Violencia de Género en el transporte colectivo	ODS	UGI	DGTT-DGT	Porcentaje de avance en elaboración de Lineamientos	(% de avance en elaboración de lineamientos/% de avance programado)x100	Porcentaje	100%	0%		50%	50%		
R.2.1.2.	4000 Unidades de transporte colectivo incorporando mecanismos para la prevención de Violencia y Acoso Sexual (botones de pánico, rutas de atención,etc).	ODS	DGTT	UGI-DGPPT	Número de unidades incorporando mecanismo para la Prevención de Violencia y Acoso Sexual	Sumatoria de número de unidades aplicando codificación de colores asignados	Unidades	4000	0		1000	1000	1000	1000
R.2.1.3.	Estrategia de fortalecimiento de los Operativos de Inspección en el transporte colectivo	ODS	DGTT	IG	Documento con estrategia finalizado	Documento con estrategia finalizado	Documento	1	0		1			
R.2.1.4.	Implementación de estrategia de fortalecimiento de los Operativos de Inspección en el transporte colectivo	ODS	DGTT	IG	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		25%	25%	25%	25%
R.2.1.5.	Convenio de Coordinación con la PNC para Operativos de Inspección en el transporte colectivo	ODS	DGTT	PNC - IG	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	20%	20%	20%	20%	20%
R.2.1.6.	4000 Unidades cuentan con Cámaras de Reconocimiento Facial	Plan Control Territorial	DGTT	DGPPT	Número de unidades que cuentan con cámaras de reconocimiento facial	Sumatoria de unidades	Unidades	4000	0		1000	1000	1000	1000
R.2.1.7.	Inspección a 500 unidades de transporte público en cumplimiento a la normativa de Emisión de Gases	Política Integrada de Movilidad y Logística	IG	División de Tránsito de PNC y Unidad de Medio Ambiente de la DGT	Número de unidades inspeccionadas	Sumatoria de número de unidades inspeccionadas	Unidades de transporte colectivo	500	0		125	125	125	125
R.2.1.8.	4 Campañas de Sensibilización en Género a empresarios y conductores del transporte colectivo	ODS	DGTT	DGPPT - UGI	Número de campañas de sensibilización realizadas	Sumatoria de número de campañas de sensibilización realizadas	Campañas	4	0		1	1	1	1
Eje E.2.2. Modernización del Transporte Colectivo														
R.2.2.1.	4000 Unidades de transporte colectivo implementando mecanismos de Recaudo Electrónico	ODS	DGTT	DGPPT	Número de unidades implementando recaudo electrónico	Sumatoria de número de unidades implementando recaudo electrónico	Unidades	4000	0		1000	1000	1000	1000

	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
CÓDIGO	OE.2. Objetivo Estratégico 2: Aumentar la proporción de unidades de Transporte Colectivo, que cumplen con condiciones de asequibilidad, accesibilidad, comodidad, sostenibilidad y seguridad, con el fin de contribuir a proporcionar sistemas de transporte sostenibles que incentiven el uso de toda la población.													
R.2.2.2.	Proyecto piloto de renovación de flota de transporte a través de Leasing Operativo	ODS	DGTT	DGPPT	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto piloto	(No de actividades realizadas/No de actividades programadas)x100%	Porcentaje	100%	0%			33%	33%	34%
Eje E.2.3. Promoción del Transporte Colectivo														
R.2.3.1.	100% de ejecución de campaña de comunicación de mediano plazo para promover el uso del transporte colectivo	ODS	GCI	DGTT-DGT	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%			33%	33%	34%

	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
CÓDIGO	OE.3. Objetivo Estratégico 3: Desarrollar infraestructura y medidas en materia de transporte, que mejoren la movilidad y potencien alternativas de desplazamiento sostenibles, con el fin de reducir la necesidad de movilización en vehículo privado y elevar la calidad de vida de la población.													
Eje E.3.1. Medidas habilitantes para la Movilidad Sostenible														
R.3.1.1.	Estudio de preinversión para la Implementación de Sistema de Transporte Masivo de pasajeros en el Área Metropolitana de San Salvador	Plan Cuscatlán, PIML, ODS	DPOP	DGTT - DGPPT-DGT	Porcentaje de avance en ejecución de estudio	(% de avance ejecutado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.3.1.2.	Ejecución de infraestructura para la Implementación de Sistema de Transporte Masivo de pasajeros en el Área Metropolitana de San Salvador	Plan Cuscatlán, PIML, ODS	DE VMOP	DPOP-DIOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DIIS - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	75%	0%			25%	25%	25%
R.3.1.3.	Implementación del Sistema de Transporte Masivo de pasajeros en el Área Metropolitana de San Salvador	ODS	DGTT	DGPPT	Porcentaje de avance realizado	(Etapas del proceso cumplidas/Etapas totales)x100%	Porcentaje	100%	0%					100%
R.3.1.4.	Diseño de Estrategia de Articulación de rutas de transporte colectivo con rutas de transporte masivo	ODS	DGTT	DGPPT	Porcentaje de avance realizado	(Etapas del proceso cumplidas/Etapas totales)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%
R.3.1.5.	Ordenamiento de las rutas de transporte colectivo del AMSS	ODS	DGTT	DGPPT	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		25%	25%	25%	25%
R.3.1.6.	Autoridad Integrada de Movilidad y Logística instituida	Política Integrada de Movilidad y Logística para el desarrollo productivo y la facilitación del comercio	DEML	GDPI - Asesor Jurídico Despacho	Porcentaje de avance	(Etapas del proceso cumplidas/Etapas totales)x100%	Porcentaje	100%	0%			100%		

	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
CÓDIGO	OE.3. Objetivo Estratégico 3: Desarrollar infraestructura y medidas en materia de transporte, que mejoren la movilidad y potencien alternativas de desplazamiento sostenibles, con el fin de reducir la necesidad de movilización en vehículo privado y elevar la calidad de vida de la población.													
R.3.1.7.	Comité consultivo para la Movilidad y Logística instituido	Política Integrada de Movilidad y Logística para el desarrollo productivo y la facilitación del comercio	DEML	GDPI - Asesor Jurídico Despacho	Porcentaje de avance	(Etapas del proceso cumplidas/Etapas totales)x100%	Porcentaje	100%	0%			100%		
R.3.1.8.	Centro de Estudios y Estrategias creado	Política Integrada de Movilidad y Logística para el desarrollo productivo y la facilitación del comercio	DEML	GDPI - Asesor Jurídico Despacho	Porcentaje de avance	(Etapas del proceso cumplidas/Etapas totales)x100%	Porcentaje	100%	0%			20%	80%	
R.3.1.9.	3 Foros Nacionales de Movilidad y Logística realizados	Política Integrada de Movilidad y Logística para el desarrollo productivo y la facilitación del comercio	DEML	GDPI - Despacho Ministerial	Número de foros Realizados	Sumatoria de número de foros Realizados	Foros	3	0			1	1	1
R.3.1.10.	Plan Maestro de Movilidad y Logística de El Salvador 2020-2035 aprobado por la AIML	Política Integrada de Movilidad y Logística para el desarrollo productivo y la facilitación del comercio	DEML	GDPI - Despacho Ministerial	Porcentaje de avance	(Etapas del proceso cumplidas/Etapas totales)x100%	Porcentaje	100%	50%			40%	10%	
R.3.1.11.	Programa de socialización del Plan Maestro de Movilidad y Logística de El Salvador 2020-2035 ejecutado entre las direcciones del MOPT	Política Integrada de Movilidad y Logística para el desarrollo productivo y la facilitación del comercio	DEML	GDPI - Despacho Ministerial	Porcentaje de avance	(Etapas del proceso cumplidas/Etapas totales)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%
R.3.1.12.	Sistema de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación del Plan Maestro y Política Integrada diseñado	Política Integrada de Movilidad y Logística para el desarrollo Productivo y la Facilitación del Comercio	DEML	GDPI - Despacho Ministerial - DPOP	Porcentaje de avance	(Etapas del proceso cumplidas/Etapas totales)x100%	Porcentaje	100%	0%				20%	80%
R.3.1.13.	Sistema de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación del Plan Maestro y Política Integrada implementado	Política Integrada de Movilidad y Logística para el desarrollo productivo y la facilitación del comercio	DEML	GDPI - Despacho Ministerial - DPOP	Porcentaje de avance	(Etapas del proceso cumplidas/Etapas totales)x100%	Porcentaje	30%	0%					30%
R.3.1.14.	Coordinación para la elaboración del Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica	Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica	DEML	GDPI - Despacho Ministerial	Porcentaje de avance	(Etapas del proceso cumplidas/Etapas totales)x100%	Porcentaje	100%	0%	25%	25%	25%	25%	
R.3.1.15.	Diseño de proyecto piloto para optimizar el recorrido del transporte de carga arriba de las 15 toneladas (hasta C-2) en el AMSS	ODS	DGTC	-	Documento finalizado	Documento finalizado	Documento	1	0		1			
R.3.1.16.	Implementar proyecto piloto para optimizar el recorrido del transporte de carga arriba de las 15 toneladas (hasta C-2) en el AMSS	ODS	DGTC	IG-DGTT	Porcentaje de avance en implementación de proyecto piloto	(% de avance en implementación de proyecto piloto/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		25%	25%	25%	25%
R.3.1.17.	100% de Motoristas, Gestores de logística y Operadores de transportes de carga de las empresas registrados en la DGTC, capacitados en la Ley Especial de Transporte de Carga.	ODS	DGTC		Porcentaje acumulado de motoristas, gestores y operadores capacitados	(N° de motoristas, gestores y operadores capacitados/N° total de motoristas, gestores y operadores)*100%	Porcentaje	100%	0%		33%	33%	34%	100%

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
	OE.3. Objetivo Estratégico 3: Desarrollar infraestructura y medidas en materia de transporte, que mejoren la movilidad y potencien alternativas de desplazamiento sostenibles, con el fin de reducir la necesidad de movilización en vehículo privado y elevar la calidad de vida de la población.													
R.3.1.18.	Propuesta de Lineamientos para una Conectividad Turística Sostenible	<ul style="list-style-type: none"> • ODS • PIML. Política Integrada de Movilidad y Logística. • PNLOG. Plan Nacional de Logística de Cargas El Salvador 2018-2032. • PMOT-ATP. Planes de Ordenamiento Territorial de Áreas Turísticas Prioritarias). • Política Nacional de Turismo 	DIIS	DPOP- DGTT- DGT- DIPIL- DACGER- MIVI - FOVIAL - CONAMYPE - MITUR - MAG - FONAT - CONASEVI - ALCALDIAS	Porcentaje de avance en elaboración de lineamientos	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	20%	20%	20%	20%	20%
R.3.1.19.	Manual de Criterios de Estaciones de Descanso sobre caminos y carreteras	<ul style="list-style-type: none"> • ODS • PIML. Política Integrada de Movilidad y Logística. • PNLOG. Plan Nacional de Logística de Cargas El Salvador 2018-2032. • PMOT-ATP. Planes de Ordenamiento Territorial de Áreas Turísticas Prioritarias). • Política Nacional de Turismo 	DIIS	DGTT- DGTC - DGT - FOVIAL - CONAMYPE - MITUR - MAG - FONAT - CONASEVI - ALCALDIAS	Manual finalizado	Manual finalizado	Manual	1	0	1				
R.3.1.20.	12 anteproyectos de diseño de estaciones de descanso sobre caminos y carreteras	ODS, Plan Cuscatlan	DIIS	DPOP - DGTT- DGTC - DGT - ALCALDIAS	Número de diseños realizados	Sumatoria de número de diseños realizados	Diseños	12	0		3	3	3	3
R.3.1.21.	Montaje de observatorio de información de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial	Política Integrada de Movilidad y Logística	DGPPT	DGTT, DGT, DGTC, PNC	Porcentaje de avance en conformación de observatorio	(% de avance desarrollado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	80%	20%	40%	40%			
R.3.1.22.	Plan Nacional de Ordenamiento Vial y Movilidad aprobado	ODS	DGPPT	DGTT, DGT, DGTC	Porcentaje de avance en elaboración del Plan	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	20%	80%			
R.3.1.23.	Ejecución del Plan Nacional de Ordenamiento Vial y Movilidad	ODS	DGPPT	DGTT, DGT, DGTC	Porcentaje de avance en ejecución del Plan	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%			33%	33%	34%
R.3.1.24.	2000 Paradas Inclusivas de transporte público construidas	ODS	DGPPT	DGTT	Número de paradas construidas	Sumatoria de paradas construidas	Unidades	2000	0		500	500	500	500

	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
CÓDIGO	OE.3. Objetivo Estratégico 3: Desarrollar infraestructura y medidas en materia de transporte, que mejoren la movilidad y potencien alternativas de desplazamiento sostenibles, con el fin de reducir la necesidad de movilización en vehículo privado y elevar la calidad de vida de la población.													
R.3.1.25.	5 Campañas de Sensibilización sobre Movilidad Sostenible	ODS	DIIS	DIIS-VMTI- CONASEVI- Subdirección General de Tránsito de la PNC - MUNICIPALIDADE CULTURA	Número de campañas realizadas	Sumatoria de número de campañas realizadas	Campañas	5	0	1	1	1	1	1
R.3.1.26.	Propuesta de Regulación Logística de uso de las vías en zonas urbanas	ODS	DIIS	DGT - DLVMT - GLI DPOP - Subdirección General de Tránsito de la PNC	% de avance en elaboración de Regulación	(% de avance en elaboración de la regulación/% de avance programado)x100	Porcentaje	100.0%	0%	20%	20%	20%	20%	20%
R.3.1.27.	Creación de Comisión de Movilidad Sostenible	ODS	DIIS		% de avance en conformación de comisión	(Número de etapas realizadas/ Número de etapas programadas) x100	Porcentaje	100.0%	10%	10%	20%	20%	20%	20%
R.3.1.28.	5 Foros de Movilidad Sostenible	ODS	DIIS	GLI - DGS - GCI	Número de foros Realizados	Sumatoria de número de foros realizados	Foros	5	0	1	1	1	1	1
R.3.1.29.	Formulación de Política de Movilidad Urbana	ODS	DGPPT	DGTT-DGT-DGTC- UGI-DIIS	Porcentaje de avance en formulación de política	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	20%	20%	20%	20%	20%
R.3.1.30.	Estudio para la Implementación de medios masivos de transporte a nivel nacional	ODS	DGTT	DGPPT	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	20%	20%	20%	20%	20%
Eje E.3.2. Movilidad no Motorizada														
R.3.2.1.	Incrementar a 80 km. la Red Vial no motorizada	ODS - NDC	DIIS	DCMOP- DIOP- DGT - DGTT- Municipalidades - PNC	Número de kilómetros acumulados de red vial no motorizada	Sumatoria acumulada de número de km. de red vial no motorizada	Kilometros	80	19.68	20	35	50	65	80
Eje E.3.3. Espacios Públicos														
R.3.3.1.	20 Diseños de proyectos de Redes Ambientales Peatonales y Seguras (raps)	ODS	DIIS	DPOP	Número de diseños realizados	Sumatoria de número de diseños realizados	Diseños	20	0		5	5	5	5
R.3.3.2.	28 Anteproyectos de Diseño de Cubos (Componentes del Plan Control Territorial Fase II)	• ODS • Plan Control Territorial	DIIS	DPOP, DIDOP, DACGER	Número de anteproyectos de diseño finalizados	Sumatoria de número de anteproyectos de diseño finalizados	Anteproyectos	28	2	2	6	6	6	6

	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
CÓDIGO	OE.3. Objetivo Estratégico 3: Desarrollar infraestructura y medidas en materia de transporte, que mejoren la movilidad y potencien alternativas de desplazamiento sostenibles, con el fin de reducir la necesidad de movilización en vehículo privado y elevar la calidad de vida de la población.													
R.3.3.3.	20 Anteproyectos de Diseño de Infraestructura de Espacios Públicos y comunitarios (Componentes del Plan Control Territorial Fase II)	<ul style="list-style-type: none"> • ODS • PIML. Política Integrada de Movilidad y Logística. • PNLOG. Plan Nacional de Logística de Cargas El Salvador 2018-2032. • PMOT-ATP. Planes de Ordenamiento Territorial de Áreas Turísticas Prioritarias). • Política Nacional de Turismo • Plan Control Territorial 	DIIS	DPOP, DIDOP	Número de anteproyectos de diseño finalizados	Sumatoria de número de anteproyectos de diseño finalizados	Anteproyectos	28	2	2	6	6	6	6
Eje E.3.4. Promoción y Comunicación														
R.3.4.1.	100% de Ejecución del Campaña de Comunicación de mediano plazo para socializar las mejoras en materia de Transporte y las iniciativas de Movilidad Sostenible del MOPT	ODS	GCI	DGTT-DGT-DGTC-DIIS	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%			33%	33%	34%
Eje E.3.5. Atención Ciudadana														
R.3.5.1.	Diseño de instrumento de medición de percepción ciudadana sobre el impacto de las intervenciones en la Obra Pública y el Transporte desarrollada por el MOPT.	ODS	GCI	DGS - DGPPT	Instrumento de medición finalizado	Instrumento de medición finalizado	Instrumento de medición	1	0		1			
R.3.5.2.	Desarrollar 10 encuestas sobre la satisfacción de usuarios del Transporte Colectivo y Masivo a nivel nacional	ODS	DGPPT	DGTT	Número de encuestas realizadas	Sumatoria de número de encuestas realizadas	Encuestas	10	0		3	3	2	2
R.3.5.3.	Desarrollar 5 encuestas de satisfacción de usuarios de Trámites VMT	ODS	DGPPT	DGTT-DGTC-DGT	Número de encuestas realizadas	Sumatoria de número de encuestas realizadas	Encuestas	5	0		2	1	1	1
R.3.5.4.	Protocolo de atención a denuncias ciudadanas sobre el mal estado y la operación del Transporte Colectivo, de Carga y Tránsito	ODS	IG	DGTT-DGT-DGTC-DGPPT-DL VMT	Porcentaje de avance en elaboración de protocolo	(% de avance realizado /% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%			50%	50%	
Eje E.3.6. Gestión Integral del Riesgo en Comunidades														
R.3.6.1.	Ejecución de programa de atención a puntos vulnerables prioritarios identificados en el país	ODS / Plan Social	DE VMOP	DPOP-DIOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GL-DACGER	Número de puntos vulnerables prioritarios atendidos por MOPT	Sumatoria de número de puntos vulnerables prioritarios atendidos por MOPT	Puntos vulnerables	64	11	13	10	10	10	10
R.3.6.2.	Ejecución de programa de "Adaptación Urbana al Cambio Climático en Centroamérica – Componente El Salvador"	ODS	DACGER	DE VMOP	Porcentaje de avance en ejecución del programa	(% de avance ejecutado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	60%	0%			20%	20%	20%
R.3.6.3.	Mejoramiento del sistema de alcantarillado de aguas lluvias, e implementación de sistemas urbanos de drenajes sostenibles (SUDS), en sectores del barrio Candelaria y Ciudad Merliot, área metropolitana de San Salvador	Plan Social	DIOP	DE VMOP	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	100%				

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Linea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
	OE.4. Objetivo Estratégico 4: Elevar la condición de la red vial del MOPT categorizada en estado transitable, priorizando la relacionada con el desarrollo productivo y social, para coadyuvar a mejorar las condiciones de vida y la movilidad de las personas, los tiempos y costos de traslado de bienes y la competitividad del país.													
Eje E.4.1. Infraestructura para la Movilidad Sostenible y Competitividad Logística														
R.4.1.1.	Estudio de preinversión del proyecto: "Construcción de viaducto y ampliación de carretera a 8 carriles en CA01W (Tramo Los Chorros), entre autopista Monseñor Romero y CA01W; Municipios de Santa Tecla, Colón y San Juan Opico, departamento de La Libertad"	Plan Cuscatlán, PIML, ODS	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.4.1.2.	Ejecución del proyecto: "Construcción de viaducto y ampliación de carretera a 8 carriles en CA01W (Tramo Los Chorros), entre autopista Monseñor Romero y CA01W; Municipios de Santa Tecla, Colón y San Juan Opico, departamento de La Libertad"	Plan Cuscatlán, PIML, ODS	DIOP	DPOP-DE VMOP- DIDOP-DGC- GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%			50%	50%	
R.4.1.3.	Estudio de preinversión del proyecto: "Ampliación de carretera CA02W, desde playa El Obispo hasta playa El Zonte, sobre vía turística costera SURF CITY (Fase I), departamento de La Libertad"	Plan Cuscatlán, PIML, ODS	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.4.1.4.	Ejecución del proyecto: "Ampliación de carretera CA02W, desde playa El Obispo hasta Playa El Zonte, sobre vía turística costera SURF CITY (Fase I), departamento de La Libertad"	Plan Cuscatlán, PIML, ODS	DIOP	DPOP-DE VMOP- DIDOP-DGC- GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%			50%	50%	
R.4.1.5.	Ejecución de proyecto "Construcción del Bypass en la ciudad de San Miguel".	ODS, Plan Cuscatlán	UEP MOP-JICA	DE VMOP	Porcentaje de avance en ejecución de obra	(% de avance ejecutado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	13%	27%	30%	30%	
R.4.1.6.	Estudio de preinversión del proyecto: "Construcción puente General Manuel José Arce, frontera la Hachadura - Pedro de Alvarado, municipio de San Francisco Menéndez, departamento de Ahuachapán"	Plan Maestro de Infraestructura	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	50%	50%				
R.4.1.7.	Ejecución del proyecto: "Construcción puente General Manuel José Arce, frontera la Hachadura - Pedro de Alvarado, municipio de San Francisco Menéndez, departamento de Ahuachapán"	Plan Maestro de Infraestructura	DIOP	DPOP-DE VMOP- DIDOP-DGC- GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%		
R.4.1.8.	Estudio de preinversión del proyecto: Construcción del Corredor Norte Metropolitano, tramo: Int. Autopista SAL38E, C. San Antonio Abad, Blvd. de Los Héroes y 25 Av. Norte - Autopista SAL38E, municipios del Gran San Salvador, departamento de San Salvador	ODS,Plan Cuscatlán	DPOP	DIPIL	Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	50%	50%				
R.4.1.9.	Ejecución del proyecto: Construcción del Corredor Norte Metropolitano, tramo: Int. Autopista SAL38E, C. San Antonio Abad, Blvd. de Los Héroes y 25 Av. Norte - Autopista SAL38E, municipios del Gran San Salvador, departamento de San Salvador	ODS,Plan Cuscatlán	DIOP	DPOP-DE VMOP- DIDOP-DGC- GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%		

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Linea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
	OE.4. Objetivo Estratégico 4: Elevar la condición de la red vial del MOPT categorizada en estado transitable, priorizando la relacionada con el desarrollo productivo y social, para coadyuvar a mejorar las condiciones de vida y la movilidad de las personas, los tiempos y costos de traslado de bienes y la competitividad del país.													
R.4.1.10.	Estudio de preinversión del proyecto: "Construcción del Corredor Poniente del Área Metropolitana de San Salvador".	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP	DIPIL	Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.4.1.11.	Ejecución del proyecto: "Construcción del Corredor Poniente del Área Metropolitana de San Salvador".	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%			50%	50%	
R.4.1.12.	Ejecución de programa: "Caminos Rurales Progresivos y mejoramiento de Caminos a nivel nacional"	PIML	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de programa	(Numero de proyecto ejecutados/No de proyectos programados)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.4.1.13.	Estudio de preinversión del proyecto: "Rehabilitación carretera CA01E, tramo: Sirama-desvío a Santa Rosa de Lima, municipio de La Unión, San Alejo y Pasaquina, departamento de La Unión"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%		
R.4.1.14.	Ejecución del proyecto: "Rehabilitación carretera CA01E, tramo: Sirama-desvío a Santa Rosa de Lima, municipio de La Unión, San Alejo y Pasaquina, departamento de La Unión"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%
R.4.1.15.	Estudio de preinversión del proyecto: "Ampliación a 4 carriles de la carretera desde la salida este de San Miguel hasta Sirama (CA01E)"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%		
R.4.1.16.	Ejecución del proyecto: "Ampliación a 4 carriles de la carretera desde la salida este de San Miguel hasta Sirama (CA01E)"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%
R.4.1.17.	Estudio de preinversión del proyecto: "Ampliación a 4 carriles de la carretera desde San Miguel hasta Pasaquina"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%		
R.4.1.18.	Ejecución del proyecto: "Ampliación a 4 carriles de la carretera desde San Miguel hasta Pasaquina"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024	
	OE.4. Objetivo Estratégico 4: Elevar la condición de la red vial del MOPT categorizada en estado transitable, priorizando la relacionada con el desarrollo productivo y social, para coadyuvar a mejorar las condiciones de vida y la movilidad de las personas, los tiempos y costos de traslado de bienes y la competitividad del país.														
R.4.1.19.	Estudio de preinversión del proyecto: "Ampliación a 4 carriles de carretera Panamericana CA01E, desde desvío de San Vicente hasta el desvío de Moncagua, departamentos de San Vicente, Usulután y San Miguel"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%			
R.4.1.20.	Ejecución del proyecto: "Ampliación a 4 carriles de carretera Panamericana CA01E, desde desvío de San Vicente hasta el desvío de Moncagua, departamentos de San Vicente, Usulután y San Miguel"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%	
R.4.1.21.	Estudio de preinversión del proyecto: "Construcción del Nuevo Trazado desde El Delirio hasta El Carmen para unir la CA2 con la CA1"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%			
R.4.1.22.	Ejecución del proyecto: "Construcción del Nuevo Trazado desde El Delirio hasta El Carmen para unir la CA2 con la CA1"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%	
R.4.1.23.	Estudio de preinversión del proyecto: "Ampliación a 4 carriles de la carretera Troncal del Norte hasta la Frontera El Poy"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%			
R.4.1.24.	Ejecución del proyecto: "Ampliación a 4 carriles de la carretera Troncal del Norte hasta la Frontera El Poy"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%	
R.4.1.25.	Estudio de preinversión del proyecto: "Ampliación a 4 carriles de la carretera desde La Hachadura hasta el Puerto de Acajutla"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%			
R.4.1.26.	Ejecución del proyecto: "Ampliación a 4 carriles de la carretera desde La Hachadura hasta el Puerto de Acajutla"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%	
R.4.1.27.	Estudio de preinversión del proyecto: "Ampliación a 4 carriles del tramo Acajutla - Sonsonate-La cuchilla-Santa Ana - Angiatú"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%			

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Linea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
	OE.4. Objetivo Estratégico 4: Elevar la condición de la red vial del MOPT categorizada en estado transitable, priorizando la relacionada con el desarrollo productivo y social, para coadyuvar a mejorar las condiciones de vida y la movilidad de las personas, los tiempos y costos de traslado de bienes y la competitividad del país.													
R.4.1.28.	Ejecución del proyecto: "Ampliación a 4 carriles del tramo Acajutla – Sonsonate-La cuchilla-Santa Ana - Anguiatú"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP- DIDOP-DGC- GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%
R.4.1.29.	Estudio de preinversión del proyecto: "Ampliación a 4 carriles del CA01W San Cristóbal - Santa Ana"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.4.1.30.	Ejecución del proyecto: "Ampliación a 4 carriles del CA01W San Cristóbal - Santa Ana"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP- DIDOP-DGC- GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%
R.4.1.31.	Estudio de preinversión del proyecto: "Mejoramiento del tramo Valle San Andrés - Nueva Concepción"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.4.1.32.	Ejecución del proyecto: "Mejoramiento del tramo Valle San Andrés - Nueva Concepción"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP- DIDOP-DGC- GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%
R.4.1.33.	Estudio de preinversión del proyecto: "Ampliación a 3 carriles del tramo RN04E San Vicente - CA01E"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.4.1.34.	Ejecución del proyecto: "Ampliación a 3 carriles del tramo RN04E San Vicente - CA01E"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP- DIDOP-DGC- GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%
R.4.1.35.	Estudio de preinversión del proyecto: "Mejoramiento de camino rural SAV27N: tramo Tecoluca - El Playón (CA02E), municipio de Tecoluca, departamento de San Vicente"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	50%	50%				
R.4.1.36.	Ejecución del proyecto: "Mejoramiento de camino rural SAV27N: tramo Tecoluca - El Playón (CA02E), municipio de Tecoluca, departamento de San Vicente"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP- DIDOP-DGC- GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%		100%			
R.4.1.37.	Estudio de preinversión del proyecto: "Pavimentación de calle de acceso a Playa Metalio, en ruta SON24S y calle principal Playa Metalio, municipio de Acajutla, departamento de Sonsonate"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	50%	50%				

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Linea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
	OE.4. Objetivo Estratégico 4: Elevar la condición de la red vial del MOPT categorizada en estado transitable, priorizando la relacionada con el desarrollo productivo y social, para coadyuvar a mejorar las condiciones de vida y la movilidad de las personas, los tiempos y costos de traslado de bienes y la competitividad del país.													
R.4.1.38.	Ejecución del proyecto: "Pavimentación de calle de acceso a Playa Metalio, en Ruta SON24S y calle principal Playa Metalio, municipio de Acajutla, departamento de Sonsonate"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%		100%			
R.4.1.39.	Estudio de preinversión del proyecto: "Construcción de puente sobre Río Ceniza, ruta Pedro Oidor Ramírez de Quiñonez, CA08W, tramo desde By Pass Norte hasta by Pass Sur, Limite Intermunicipal de Sonzacate e Izalco, Departamento de Sonsonate"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DPOP		Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	100%				
R.4.1.40.	Ejecución del proyecto: "Construcción de puente sobre Río Ceniza, ruta Pedro Oidor Ramírez de Quiñonez, CA08W, tramo desde By Pass Norte hasta by Pass Sur, Limite Intermunicipal de Sonzacate e Izalco, Departamento de Sonsonate"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Numero de kilometros ejecutados/No de kilometros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%		100%			
R.4.1.41.	Reducir a 20 minutos los tiempos de traslados en la zona de afectación del proyecto Bypass en la ciudad de San Miguel	Plan Cuscatlán	UEP MOP-JICA	DE VMOP	Tiempo de traslado	Tiempo de traslado	Minutos	20 min	45 min	35 min	25 min	20 min		
R.4.1.42.	Ejecución de proyecto:"Construcción de Tramo III de By Pass de La Libertad entre KM 31.86 (carretera CA04S) - KM 35 (carretera CA02W), Departamento de La Libertad, estaciones: 0+00 A 4+873.59".	ODS Plan Cuscatlán	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de obra	(% de avance ejecutado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	50%	36%	14%			
R.4.1.43.	Propuesta para el establecimiento de tres terminales de carga y descarga (zona del Valle San Andrés; corredor Nejapa y corredor carretera Comalapa)	ODS Plan Cuscatlán	DGTC	DGPPT	Porcentaje de avance	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0.00%			33%	33%	34%
R.4.1.44.	Plan para la pavimentación de las vías de acceso a las cabeceras municipales	Plan Cuscatlán	DPOP	DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%				33%	33%	34%
R.4.1.45.	Estudio Vial y la planificación de nuevas carreteras y pasos a desnivel para reducir el caos vial diario	Plan Cuscatlán	DPOP		Porcentaje de avance	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%			####	25%	25%	25%
Eje E.4.2. Mantenimiento de Infraestructura para la movilidad sostenible y competitividad logística														
R.4.2.1.	Intervención en 825 kilometros de red vial Municipal con los Gobiernos Locales, Comunidades y otras Instituciones del Estado.	ODS,Plan Cuscatlán	DCMOP	Oficinas Regionales de DCMOP	Número de kilometros intervenidos	Sumatoria de número de Kilometros intervenidos	Kilometros	825	75	150	150	150	150	150
R.4.2.2.	1155 km. con mantenimiento Preventivo y Correctivo en la red vial correspondencia del MOPT	ODS,Plan Cuscatlán	DCMOP	Oficinas Regionales de DCMOP	Número de kilometros intervenidos	Sumatoria de número de Kilometros intervenidos	Kilometros	1155	105	210	210	210	210	210

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
	OE.4. Objetivo Estratégico 4: Elevar la condición de la red vial del MOPT categorizada en estado transitable, priorizando la relacionada con el desarrollo productivo y social, para coadyuvar a mejorar las condiciones de vida y la movilidad de las personas, los tiempos y costos de traslado de bienes y la competitividad del país.													
R.4.2.3.	33 km. de red vial correspondencia del MOPT o Gobiernos Municipales rehabilitada a partir de la priorización y seguimiento de las demandas locales de obra pública.	ODS, Plan Cuscatlán	DCMOP	Oficinas Regionales de DCMOP	Número de kilómetros intervenidos	Sumatoria de número de Kilómetros intervenidos	Kilometros	33	3	6	6	6	6	6
R.4.2.4.	Adquisición de 15 equipos para producción de Mezcla asfáltica en caliente para proyectos institucionales.	ODS, Plan Cuscatlán	DCMOP	GCLI	Número de Equipos adquiridos	Sumatoria de número de Equipos adquiridos	Equipos	15	0		3	4	4	4
R.4.2.5.	Adquisición de 75 equipos para ejecución de proyectos institucionales.	ODS, Plan Cuscatlán	DCMOP	GCLI	Número de Equipos adquiridos	Sumatoria de número de Equipos adquiridos	Equipos	75	0		18	19	19	19
R.4.2.6.	Construcción de 22 obras de paso.	ODS, Plan Cuscatlán	DCMOP		Número de puentes ejecutados	Sumatoria de número de puentes ejecutados	Puentes	22	2	4	4	4	4	4
R.4.2.7.	220 mantenimientos rutinario a obras de paso.	ODS, Plan Cuscatlán	DCMOP		Número de mantenimientos realizados	Sumatoria de número de mantenimientos realizados	Mantenimientos	220	20	40	40	40	40	40
R.4.2.8.	Adquisición de 3 nuevas basculas móviles de pesaje en movimiento para el monitoreo del peso de los vehículos de carga en los principales corredores logísticos del país	ODS	DGTC	GCLI	Número de basculas adquiridas	Sumatoria de número de basculas adquiridas	Básculas	3	0				2	1
Eje E.4.3. Infraestructura Pública y Social														
R.4.3.1.	Ejecución de proyecto: "Construcción de Complejo Turístico en Punta Chiquirín, Fase I: Construcción de muelle artesanal Punta Chiquirín, municipio de Conchagua, departamento de La Unión"	Plan Maestro de Infraestructura	DIOP	DPOP-DE VMOP	Porcentaje de avance en elaboración de estudio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.4.3.2.	Ejecución de proyecto: "Construcción de Complejo Turístico en Isla Conchaguita, Fase I: Construcción de muelle artesanal Isla Conchaguita, municipio de Meanguera del Golfo, departamento de La Unión"	Plan Maestro de Infraestructura	DIOP	DPOP-DE VMOP	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.4.3.3.	Ejecución de proyecto: "Construcción de Complejo Turístico en Isla Zacatillo, Fase I: Construcción de muelle Artesanal Isla Zacatillo, municipio de La Unión, departamento de La Unión"	Plan Maestro de Infraestructura	DIOP	DPOP-DE VMOP	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.4.3.4.	Ejecución de proyecto: "Construcción de Complejo Turístico en Isla Punta Chiquirín, Conchaguita e Isla Zacatillo (Fase II): Infraestructura productiva y turística complementaria"	Plan Maestro de Infraestructura	DIOP	DPOP-DE VMOP	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%			100%		
R.4.3.5.	Ejecución de proyecto: "Mejoramiento de Muelle Artesanal de Acajutla, departamento de Sonsonate"	Plan Maestro de Infraestructura	DIOP	DPOP-DE VMOP	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		100%			

CODIGO	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Linea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
	OE.4. Objetivo Estratégico 4: Elevar la condición de la red vial del MOPT categorizada en estado transitable, priorizando la relacionada con el desarrollo productivo y social, para coadyuvar a mejorar las condiciones de vida y la movilidad de las personas, los tiempos y costos de traslado de bienes y la competitividad del país.													
R.4.3.6.	Ejecución de proyecto: "Construcción de Hospital de Especialidades para atención de la emergencia por COVID-19, San Salvador"	ODS	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de obra	(% de avance ejecutado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	80%	20%			
R.4.3.7.	Ejecución del proyecto: "Construcción de Ciclovía y Obras complementarias en Avenida Jerusalén; tramo: Redondel de Las Naciones Unidas - ET, calle Las Jacarandas, departamentos de San Salvador y La Libertad"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Número de kilómetros ejecutados/No de kilómetros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.4.3.8.	Ejecución del proyecto: "Construcción del Centro de Memorias en caserío El Mozote, cantón Guacamaya, municipio de Meanguera, departamento de Morazán"	Plan Cuscatlán: Infraestructura Pública.	DIOP	DPOP-DE VMOP-DIDOP-DGC-GACI-GFI-GLI - DACGER	Porcentaje de avance en ejecución de proyecto	(Número de kilómetros ejecutados/No de kilómetros programados)x100%	Porcentaje	100%	0%	100%				
Eje E.4.4. Promoción y Comunicación														
R.4.4.1.	100% de ejecución de Campaña de Comunicación de mediano plazo para para socializar los avances y mejoras en materia de Movilidad y Logística	ODS	GCI	DEML - DE VMOP	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%			33%	33%	34%
Eje E.4.5. Adaptación de la Infraestructura Pública al Cambio Climático y Gestión Integral del Riesgo														
R.4.5.1.	Desarrollo de 2 Manuales y/o Lineamientos relacionados a la Adaptación de la Infraestructura Pública al Cambio Climático y Gestión Integral del Riesgo	Marco de acción de SENDAI 2015-2030 y ODS 13	DACGER		Número de manuales y/o lineamientos finalizados	Sumatoria de número de manuales y/o lineamientos	manuales y/o Lineamientos	2	0		1	1		
R.4.5.2.	Elaboración de Reglamento de Diseño y Construcción	Marco de acción de SENDAI 2015-2031 ODS 11	DACGER	DE VMOP -GLI	Porcentaje de avance en elaboración de reglamento	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	10	10%	20%	20%	20%	20%
R.4.5.3.	5 Transferencias de conocimiento sobre experiencias adquiridas en Vulnerabilidad y Riesgo en la infraestructura pública	Marco de acción de SENDAI 2015-2032	DACGER	GENSAI II	Número de experiencias transferidas	Sumatoria de número de experiencias transferidas	Experiencias transferidas	5	0	1	1	1	1	1
Eje E.4.6. Gestión de Recursos														
R.4.6.1.	3 Convenios de Cooperación relacionadas a Infraestructura para la conectividad, integración y competitividad logística	ODS, Plan Cuscatlán	GCLI	DCMOP - DGTC	Número de convenios realizados	Sumatoria de número de convenios realizados	Convenios	3	0		2	1		

	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Formula de cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Linea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
CÓDIGO	OE.5. Objetivo Estratégico 5: Aumentar el porcentaje de satisfacción del clima laboral por parte de los empleados del MOPT, a través de la ejecución de medidas de mejora, que contrarresten las debilidades institucionales existentes e incrementen la productividad laboral.													
Eje E.5.1. Fortalecimiento Institucional														
R.5.1.1.	Plan Quinquenal de mantenimiento preventivo y de modernización de los planteles del MOPT	Plan Cuscatlán	GAI		Plan finalizado	Plan finalizado	Plan	1	0		1			
R.5.1.2.	Ejecutar el 100% del Plan Quinquenal de mantenimiento preventivo y de modernización de los planteles del MOPT	Plan Cuscatlán	GAI		Porcentaje de avance	$\frac{\% \text{ de avance realizado}}{\% \text{ de avance programado}} \times 100\%$	Porcentaje	100%	0	20%	20%	20%	20%	20%
R.5.1.3.	Renovación de 52 equipos de aires acondicionados del MOPT categorizados obsoletos o con vida útil terminada en uso	Plan Cuscatlán	GAI		Número de equipos renovados	Sumatoria de número de equipos renovados	Equipos	52	0	3	10	16	13	10
Eje E.5.2. Cultura y Clima Laboral														
R.5.2.1.	Incrementar a 90% el porcentaje de satisfacción del clima laboral categorizado como bueno y excelente	Plan Cuscatlán e Instrumento de Evaluación de Clima Laboral Institucional.	GDTHCI	MOPT	Porcentaje de satisfacción de clima laboral categorizado como bueno y excelente	$\frac{\% \text{ de satisfacción de clima laboral categorizado como bueno y excelente}}{\% \text{ de satisfacción de clima laboral categorizado como bueno y excelente}} \times 100\%$	Porcentaje	90%	78%	80%	82%	85%	87%	90%
R.5.2.2.	Plan Quinquenal de fortalecimiento del clima laboral institucional		GDTHCI	DE VMOP, DGPPT, GDPI	Plan finalizado	Plan finalizado	Plan	1	0		1			
R.5.2.3.	100% de ejecución del Plan Quinquenal de fortalecimiento del clima laboral institucional		GDTHCI	MOPT	Porcentaje de avance realizado	$\frac{\% \text{ de avance realizado}}{\% \text{ de avance programado}} \times 100\%$	Porcentaje	100%	0%		25%	25%	25%	25%
R.5.2.4.	Protocolo institucional de actitud laboral entre los servidores públicos del MOPT		GDTHCI	GDPI	Protocolo finalizado	Protocolo finalizado	Protocolo	1	0			1		
R.5.2.5.	10 Campañas internas para detectar y denunciar las manifestaciones de Discriminación y Acoso Sexual en el lugar del trabajo		UGI	GDTHCI	Número de campañas realizadas	Sumatoria de número de campañas realizadas	Campañas	10	0	2	2	2	2	2
Eje E.5.3. Formación y Desarrollo del Talento Humano														
R.5.3.1.	Plan Quinquenal de formación especializada y fortalecimiento de capacidades del MOPT		GDTHCI	DE VMOP - DGTT - DGT - DGTC - DGPPT - GDPI - GCLI	Plan finalizado	Plan finalizado	Plan	1	0		1			
R.5.3.2.	100% de ejecución del Plan Quinquenal de formación especializada y fortalecimiento de capacidades del MOPT		GDTHCI	DE VMOP - DGTT - DGT - DGTC - DGPPT - GCLI	Porcentaje de avance realizado	$\frac{\% \text{ de avance realizado}}{\% \text{ de avance programado}} \times 100\%$	Porcentaje	100%	0%			33%	33%	34%
R.5.3.3.	Metodología para la identificación de brechas de conocimiento del Talento Humano del MOPT	Plan Cuscatlán	GDTHCI	GDPI	Metodología finalizada	Metodología finalizada	Metodología	1	0			1		
R.5.3.4.	Plan quinquenal para la reducción de brechas de conocimiento del talento humano del MOPT	Plan Cuscatlán	GDTHCI	DE VMOP, DGPPT, GDPI, GCLI	Plan finalizado	Plan finalizado	Plan	1	0			1		
R.5.3.5.	100% de ejecución del plan quinquenal para la reducción de brechas de conocimiento del talento humano del MOPT	Plan Cuscatlán	GDTHCI	DE VMOP, DGPPT, GDPI, GCLI	Porcentaje de avance realizado	$\frac{\% \text{ de avance realizado}}{\% \text{ de avance programado}} \times 100\%$	Porcentaje	100%	0%			10%	45%	45%
R.5.3.6.	Plan de carrera institucional	Plan Cuscatlán	GDTHCI	DE VMOP, DGPPT, GDPI, GCLI	Porcentaje de avance realizado	$\frac{\% \text{ de avance realizado}}{\% \text{ de avance programado}} \times 100\%$	Porcentaje	100%	0%				50%	50%
R.5.3.7.	Programa de voluntariado de transferencia de conocimientos orientado al crecimiento profesional y personal		GDTHCI		Porcentaje de avance realizado	$\frac{\% \text{ de avance realizado}}{\% \text{ de avance programado}} \times 100\%$	Porcentaje	100%	0%			50%	50%	

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Formula de cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Linea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024	
	OE.5. Objetivo Estratégico 5: Aumentar el porcentaje de satisfacción del clima laboral por parte de los empleados del MOPT, a través de la ejecución de medidas de mejora, que contrarresten las debilidades institucionales existentes e incrementen la productividad laboral.														
Eje E.5.4. Promoción y Comunicación															
R.5.4.1.	4 Campañas de comunicación para socializar la mística de trabajo y los avances en materia de clima laboral y fortalecimiento institucional.		GCI	GDPI-GDTHCI-GAI-DE VMOP-UGI-DGS-DGPPT	Número de campañas de comunicación realizadas	Número de campañas de comunicación por año	Campañas	4	0		1	1	1	1	
Eje E.5.5. Conciliación de la Vida Laboral, Familiar y Personal															
R.5.5.1.	Plan Quinquenal de Integración Familiar para los empleados del MOPT		GDTHCI	UGI	Plan finalizado	Plan finalizado	Plan	1	0			1			
R.5.5.2.	100% de ejecución del Plan Quinquenal de integración familiar para los empleados del MOPT	Plan Cuscatlán	GDTHCI	UGI	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado) x 100%	Porcentaje	100%	0%			33%	33%	34%	
R.5.5.3.	Plan de implementación de espacios de participación para los servidores públicos del MOPT	ODS	DGS	Despacho Ministerial	Plan finalizado	Plan finalizado	Plan	1	0		1				
Eje E.5.6. Gestión de Recursos															
R.5.6.1.	3 convenios de cooperación para el fortalecimiento institucional		GCLI	GDTHCI	No de convenios realizados	Sumatoria de convenios realizados	Convenios	3	0			2	1		

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de planificación nacional, regional o mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Formula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Linea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024	
	OE.6. Objetivo Estratégico 6: Modernizar la gestión de la institución mediante la implementación de estrategias de innovación y tecnología, que aumenten la productividad y mejoren aspectos institucionales de competitividad, buena gestión, transparencia y calidad del servicio, con el fin de obtener un mayor rendimiento y satisfacción de las expectativas ciudadanas.														
Eje E.6.1. Estrategias de Innovación															
R.6.1.1.	Metodología institucional para el establecimiento de Asocios público - privado	ODS, Plan Cuscatlan	UEC	GCLI	Metodología elaborada	Metodología elaborada	Documento	1	0		1				
R.6.1.2.	Estrategia para el incremento del flujo de ayuda de cooperantes en la institución	ODS, Plan Cuscatlan	GCLI		Porcentaje de avance en elaboración de documento	(% de avance realizado/% de avance programado) x 100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%			
R.6.1.3.	Metodología de articulación de Instrumentos de Planificación y programación financiera	Plan Cuscatlán	GDPI	GFI	Metodología elaborada	Metodología elaborada	Metodología	1	0			1			
R.6.1.4.	Lineamientos para la prevención de la violencia contra las mujeres y el acoso sexual en la obra pública	ODS	UGI	DPOP-DGS-DIOP-DCMOP	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado) x 100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%			
R.6.1.5.	3 Propuestas para mejorar la calidad en la ejecución de la obra pública	Plan Cuscatlán	DIDOP	DPOP	Número de propuestas finales elaboradas	Sumatoria de número de propuestas finales elaboradas	Propuestas	3	0		1	2			
R.6.1.6.	Guia para formulación de TDR del VMOP		DE-VMOP	GACI - DPOP - DIOP DCMOP - DIIS- UGI	Guia realizada	Guia realizada	Guia	1	0		1				
R.6.1.7.	Herramienta de seguimiento a Convenios Interinstitucionales del VMOP		DE VMOP	DCMOP-GCLI-GLI	Herramienta finalizada	Herramienta finalizada	Herramienta	1	0		1				

	Productos/Resultados	Instrumento de planificación nacional, regional o mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Formula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
CÓDIGO	OE.6. Objetivo Estratégico 6: Modernizar la gestión de la institución mediante la implementación de estrategias de innovación y tecnología, que aumenten la productividad y mejoren aspectos institucionales de competitividad, buena gestión, transparencia y calidad del servicio, con el fin de obtener un mayor rendimiento y satisfacción de las expectativas ciudadanas.													
R.6.1.8.	1 Estrategia institucional para mejorar la coordinación y dialogo con FOVIAL para la planificación y priorización del mantenimiento preventivo y rutinario de la red vial	ODS	DPOP	DE VMOP-FOVIAL	Porcentaje de avance en creación de mecanismo	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.6.1.9.	Creación de observatorio institucional de eventos hidrometeorológicos, sísmicos y volcánicos que han afectado la obra pública	Plan Técnico Sectorial de Infraestructura y Servicios Básicos	COEMOPT		Porcentaje de avance en creación de observatorio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0			100%		
R.6.1.10.	3 Presupuestos por programas con enfoque a resultados	Plan Cuscatlán	GFI	DE VMOP-DGPPT-GDI	Número de presupuestos realizados	Número de presupuestos realizados	Presupuestos	3	0			1	1	1
R.6.1.11.	Lineamientos para construcción de presupuestos institucionales sensibles al género	ODS	UGI	GDPI-GFI	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0				50%	50%
R.6.1.12.	Lineamientos para incorporar el enfoque de género en la comunicación institucional	ODS; plan de igualdad del ISDEMU	UGI	GCI	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado /% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.6.1.13.	Plan de fortalecimiento del Sistema de Control Interno institucional	Plan Cuscatlán	GAI	GDPI	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%		50%	50%		
R.6.1.14.	Montaje de observatorio estadístico del MOPT	Plan Cuscatlán	GDPI	DE VMOP - DGPPT	Porcentaje de avance realizado	(% de avance realizado /% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%			20%	30%	50%
R.6.1.15.	Modernización de Sistema de Información Territorial SIT-DACGER	ODS, Marco de Acción de SENDAI Y Plan Cuscatlán	DACGER		Porcentaje de avance en modernización de sistema	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Sistema	100%	50%	10%	40%			
R.6.1.16.	Creación de una herramientas de Planificación con enfoque de Cambio Climático y de Gestión Integral de Riesgo	ODS, Marco de Acción de SENDAI Y Plan Cuscatlán	DACGER		Porcentaje de avance en diseño de herramienta	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Herramienta	100%	10%			45%	50%	
Eje E.6.2. Estrategias para la Productividad														
R.6.2.1.	Diagnostico de capacidad instalada del MOPT		DE VMOP-DGPPT-Jefe del Despacho	GDPI-GDTHCI-GAI-GII	Porcentaje de avance en elaboración de diagnostico	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%			100%		
R.6.2.2.	Plan de optimización de carga laboral y de capacidad instalada del MOPT		DE VMOP-DGPPT-Jefe del Despacho	GDPI-GDTHCI-GAI-GII	Porcentaje de avance en elaboración de plan	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%			50%	50%	
Eje E.6.3. Estrategias para la Atención Ciudadana														
R.6.3.1.	Protocolo institucional para la prestación de servicios y la atención brindada por los servidores públicos a la ciudadanía	Plan Cuscatlán	GDTHCI	DGPPT - DE VMOP - GDPI	Protocolo aprobado	Protocolo aprobado	Protocolo	1	0		1			
R.6.3.2.	Instrumento de medición de la prestación de servicios y la atención brindada por los servidores públicos a la ciudadanía	Plan Cuscatlán	GDTHCI	DGPPT - DE VMOP - GDPI	Instrumento aprobado	Instrumento aprobado	Instrumento	1	0		1			
R.6.3.3.	3 procesos de servicio de la Dirección General de Tránsito certificados	ODS	DGT	OSA-OMR	Número de procesos de servicio certificados	Sumatoria de número de procesos de servicio certificados	Procesos certificados	3	0			1	1	1

	Productos/Resultados	Instrumento de planificación nacional, regional o mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Formula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
CÓDIGO	OE.6. Objetivo Estratégico 6: Modernizar la gestión de la institución mediante la implementación de estrategias de innovación y tecnología, que aumenten la productividad y mejoren aspectos institucionales de competitividad, buena gestión, transparencia y calidad del servicio, con el fin de obtener un mayor rendimiento y satisfacción de las expectativas ciudadanas.													
R.6.3.4.	3 Informes de Costos Económicos Sociales de trámites de VMT	Ley de Mejora Regulatoria	DGPPT	GLI, DGC, DGTT,DGT,DGTC, GDPI	Número de informes	Número de informes	Informes	3	0			1	1	1
R.6.3.5.	Plan Quinquenal para implementar la Ley de Mejora Regulatoria en el MOPT	Ley de Mejora Regulatoria	GLI	GDPI, DGC, DGTT,DGT,DGTC	Porcentaje de avance realizado	(Porcentaje de avance realizado/ Porcentaje de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%	100%				
R.6.3.6.	Ejecución de Plan Quinquenal para la implementación de la Ley de Mejora Regulatoria	Ley de Mejora Regulatoria	GLI	GDPI, DGC, DGTT,DGT,DGTC	Porcentaje de avance realizado	(Porcentaje de avance realizado/ Porcentaje de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%			33%	33%	34%
R.6.3.7.	Metodología de medición de la percepción de la eficacia de los espacios y mecanismos de participación ciudadana del MOPT	ODS	DGS		Metodología elaborada	Metodología elaborada	Metodología	1	0%				1	
Eje E.6.4. Tecnología														
R.6.4.1.	Mejora en la aplicación del banco de proveedores institucional para que este registre todos los contratos realizados por cada proveedor	LACAP	GII	GACI	Empresas a las que se les ha adjudicado contratos del mismo rubro en un año	Cantidad de procesos adjudicados a una empresa en un año	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
R.6.4.2.	100% de Modernización del Sistema Informático de la Dirección General de Tránsito y sus dependencias	ODS	GII	DGT	% avance en la modernización del sistema informático de la Dirección General de Tránsito y sus dependencias y % avance programado en el trimestre	(% avance en la modernización del sistema informático de la Dirección General de Tránsito y sus dependencias / % avance programado en trimestre) x100	Porcentaje	100%	0%	25%	25%	25%	25%	
R.6.4.3.	Plataforma de seguimiento a procesos administrativos institucionales (activo fijo, control de transporte, mantenimiento e instalaciones)	Plan cuscatlán	GII	GAI	Porcentaje de avance en conformación de plataforma informática	(Numero de modulos realizados/3)*100	porcentaje	100%	0%			50%	50%	
R.6.4.4.	Plataforma de control de solicitudes de usuarios y procesos de DGC	Ley General de Carreteras y Caminos Vecinales, Constitución de la República de El Salvador, Ley de Procedimientos Administrativos, Código Civil y Normativa Interna Aplicable	GII	DGC	Porcentaje de avance en conformación de plataforma informática	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%			50%	50%	
R.6.4.5.	3 Procesos de planificación automatizados en la plataforma del Sistema Institucional de Gestión de la Planificación Estratégica y Operativa diseñada (SIGPEO)	N/A	GII	GDPI	N° de procesos automatizados	No de procesos automatizados	Procesos	3	0	1	1	1		
R.6.4.6.	Plataforma de gestión de espacios y mecanismos de participación ciudadana.	Plan Cuscatlán	GII	DGS	Porcentaje de avance en conformación de plataforma informática	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%			50%	50%	
R.6.4.7.	Plataforma de control y seguimiento a los 7 principales procesos judiciales y administrativos del VMT	Plan Cuscatlán	GII	DL VMT	Porcentaje de avance en conformación de plataforma informática	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%				50%	50%

	Productos/Resultados	Instrumento de planificación nacional, regional o mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Formula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
CÓDIGO	OE.6. Objetivo Estratégico 6: Modernizar la gestión de la institución mediante la implementación de estrategias de innovación y tecnología, que aumenten la productividad y mejoren aspectos institucionales de competitividad, buena gestión, transparencia y calidad del servicio, con el fin de obtener un mayor rendimiento y satisfacción de las expectativas ciudadanas.													
R.6.4.8.	100% de vehículos livianos y pesados del MOPT aptos para su colocación con GPS instalado	Plan Cuscatlan	GAI	-	Porcentaje de vehículos con GPS instalado	(Número de vehículos con GPS instalado/Número de vehículos aptos para colocación)x100%	Porcentaje	100%	0%		10%	40%	50%	
R.6.4.9.	Plan de actualización de software, hardware e infraestructura tecnológica institucional	Reglamento para el uso y control de las tecnologías de información y comunicación en las entidades del sector público / Normas Técnicas de Control Interno /Políticas Institucionales en Materia de Informática	GII		Plan elaborado	Plan elaborado	Plan	1	0		1			
R.6.4.10.	50% de ejecución del plan de actualización de software, hardware e infraestructura tecnológica institucional	Reglamento para el uso y control de las tecnologías de información y comunicación en las entidades del sector público / Normas Técnicas de Control Interno /Políticas Institucionales en Materia de Informática	GII	GCLI-GFI-Despacho Ministerial	Porcentaje de ejecución del plan	(No de software, hardware e infraestructura tecnológica adquirida /No de software, hardware e infraestructura tecnológica programada) *100	Porcentaje	50%	0%		5%	5%	20%	20%
R.6.4.11.	10 Servicios institucionales en línea en el marco de la implementación del Gobierno Electrónico	firma electrónica, Ley de Acceso a la Información Pública, Reglamento para el uso y control de las tecnologías de información y comunicación en las entidades del sector público / Normas Técnicas de Control Interno /Políticas Institucionales en Materia de Informática	GII	Jefatura del despacho, DGGT-DGT-DGTC	Número acumulado de servicios en línea del MOPT	Número acumulado de servicios en línea del MOPT	Servicios en línea	10	5	1	1	1	1	1
Eje E.6.5. Prevención y Lucha contra la corrupción														
R.6.5.1.	Comisión institucional de Prevención y Lucha contra la corrupción instaurada		GLI	Asesores del Despacho Ministerial	Porcentaje de avance en creación de comisión	(% de avance realizado/% de avance programado) *100%	Porcentaje	100%	0%	50%	50%			
Eje E.6.6. Transparencia														
R.6.6.1.	500 Servidores públicos formados en LAIP	Ley de Acceso a la Información Pública	UAIP	GDTHCI	Número de servidores públicos capacitados en LAIP	Sumatoria de número de servidores públicos capacitados en LAIP	Servidores públicos	500	0	100	100	100	100	100
R.6.6.2.	4 encuestas de percepción para evaluar el nivel de satisfacción de los usuarios atendidos en la UAIP del MOPT	Ley de Acceso a la Información Pública	UAIP		Encuesta realizada	Encuesta realizada	Encuesta	4	0		1	1	1	1
R.6.6.3.	Alcanzar un 75% de nivel de satisfacción de los usuarios atendidos en la UAIP del MOPT	Ley de Acceso a la Información Pública	UAIP		Porcentaje de satisfacción categorizada como buena o muy buena	Porcentaje de satisfacción categorizada como buena o muy buena	Porcentaje	75%	SR		60%	65%	70%	75%
Eje E.6.7. Gestión de Recursos														
R.6.7.1.	Gestión de recursos para el desarrollo de 6 Sistemas informáticos	Plan Cuscatlán	GCLI	IG, DGGT, DGT, DGT, DGT, DGPPT, DE VMOP, COEMOPT, DCMOP, DPOP, DIOP, GACI, GFI, GDI	No de convenios realizados	Sumatoria de convenios realizados	Convenios	1	0				1	

	Productos/Resultados	Instrumento de planificación nacional, regional o mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Formula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Linea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
CÓDIGO	OE.6. Objetivo Estratégico 6: Modernizar la gestión de la institución mediante la implementación de estrategias de innovación y tecnología, que aumenten la productividad y mejoren aspectos institucionales de competitividad, buena gestión, transparencia y calidad del servicio, con el fin de obtener un mayor rendimiento y satisfacción de las expectativas ciudadanas.													
R.6.7.2.	Gestión de recursos para la ejecución del plan de actualización de software, hardware e infraestructura tecnológica institucional	Reglamento para el uso y control de las tecnologías de información y comunicación en las entidades del sector público / Normas Técnicas de Control Interno /Políticas Institucionales en Materia de Informática	GCLI	GII-GFI-Despacho Ministerial	No de convenios realizados	Sumatoria de convenios realizados	Convenios	1	0			1		
Eje E.6.8. Gestión Documental y Archivo														
R.6.8.1.	Lineamientos institucionales para migrar a una gestión documental electrónica del MOPT		UGDAI	-	Documento realizado	Documento realizado	Documento	1	0	1				
R.6.8.2.	500 Servidores públicos capacitados en el Sistema Integrado de Gestión Documental y Archivo		UGDAI	GDTHCI	Número de servidores públicos capacitados en SIGDA	Sumatoria de número de servidores públicos capacitados en SIGDA	Servidores públicos	500	0	100	100	100	100	100
Eje E.6.9. Comunicación														
R.6.9.1.	12 Campañas informativas dirigidas a la institución sobre amenazas y protocolos de atención del Sistema Nacional de Protección Civil	Política Nacional de Protección Civil, Prevención de Riesgos y Mitigación de Desastres, Plan Nacional de Protección Civil, Prevención y Mitigación de Desastres y Plan Técnico Sectorial de Infraestructura y Servicios Básicos	COEMOPT	GDTHCI	Número de campañas informativas realizadas	Sumatoria de número de campaña informativas realizadas	Campañas	12	0		3	3	3	3
Eje E.6.10. Gestión de Calidad														
R.6.10.1.	Actualización del Sistema de Gestión de la Calidad del Laboratorio de Suelos y Materiales de la DIDOP, con base en la ISO 17025:2017	Plan Cuscatlán	DE VMOP	DIDOP	Porcentaje de avance en actualización de sistema	(% de avance en actualización de sistema/% de avance programado)x100	Porcentaje	100%	0%			100%		
R.6.10.2.	Acreditación de cinco (5) nuevos ensayos del Laboratorio de Suelos y Materiales de la DIDOP, con base en la ISO 17025:2017	Plan Cuscatlán	DE VMOP	DIDOP	Número de ensayos de laboratorio acreditados	número de ensayos de laboratorio acreditados	Ensayos acreditados	5	0			2		3
R.6.10.3.	Manuales de los procesos de Pre inversión e Inversión para los proyectos del VMOP		GDPI	DE VMOP, DPOP, GACI, GFI, DIOP, DIDOP, DIPIL, GLI	Número de manuales elaborados	Sumatoria del número de manuales elaborados	Manuales	2	0		1	1		



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTE

3.3 Anexos

LISTADO Y PROGRAMACIÓN DE CONVENIOS DE COOPERACIÓN A GESTIONAR POR GERENCIA DE COOPERACIÓN Y LOGISTICA INSTITUCIONAL PARA EJECUCIÓN DE INICIATIVAS Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de planificación nacional, regional o mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo de gestión de cooperación para ejecución de producto/resultado	Responsable de ejecución de producto/resultado	Meta Quinquenal de gestión de cooperación	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
--------	----------------------	--	--	--	---	-----------------------	------	------	------	------	------

OE.1. Objetivo Estratégico 1: Reducir la tasa de mortalidad y la tasa de lesionados ocasionados por siniestros de tránsito, a través de la implantación de una adecuada estrategia de seguridad vial en carreteras que, acompañada de una aplicación firme y constante de la legislación, permita reducir el número de muertes y heridos por accidentes de tránsito en El Salvador.

E.1.3. Fortalecimiento de la Seguridad Vial (Infraestructura segura)

R.1.3.9.	Creación de centro de monitoreo GPS, Fase 2: Unidades de transporte de carga	ODS	GCLI	DGTC	1	0				1	
R.1.3.12.	Intervención en 20 Intersecciones categorizadas con alta accidentabilidad a nivel nacional	ODS -PIML	GCLI	DIIS	1	0		1			
R.1.3.15.	100% de la señalización vial y electrónica del país modernizada	ODS	GCLI	DGT	1	0			1		
R.1.3.16.	100% del sistema semafórico modernizado	ODS	GCLI	DGT	1	0		1			
R.1.3.17.	Sistema de foto multa instalado en AMSS	ODS, PMRML	GCLI	DGT	1	0			1		

OE.4. Objetivo Estratégico 4: Elevar la condición de la red vial del MOPT categorizada en estado transitable, priorizando la relacionada con el desarrollo productivo y social, para coadyuvar a mejorar las condiciones de vida y la movilidad de las personas, los tiempos y costos de traslado de bienes y la competitividad del país.

E.4.2. Mantenimiento de Infraestructura para la movilidad sostenible y competitividad logística

R.4.2.4.	Adquisición de 15 equipos para producción de Mezcla asfáltica en caliente para proyectos institucionales.	ODS, Plan Cuscatlán	GCLI	DCMOP	1	0		1			
R.4.2.5.	Adquisición de 75 equipos para ejecución de proyectos institucionales.	ODS, Plan Cuscatlán	GCLI	DCMOP	1	0		1			
R.4.2.8.	Adquisición de 3 nuevas basculas móviles de pesaje en movimiento para el monitoreo del peso de los vehículos de carga en los principales corredores logísticos del país	ODS	GCLI	DGTC	1	0			1		

LISTADO Y PROGRAMACIÓN DE CONVENIOS DE COOPERACIÓN A GESTIONAR POR GERENCIA DE COOPERACIÓN Y LOGISTICA INSTITUCIONAL PARA EJECUCIÓN DE INICIATIVAS Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES

CÓDIGO	Productos/Resultados	Instrumento de planificación nacional, regional o mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo de gestión de cooperación para ejecución de producto/resultado	Responsable de ejecución de producto/resultado	Meta Quinquenal de gestión de cooperación	Linea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
OE.5. Objetivo Estratégico 5: Aumentar el porcentaje de satisfacción del clima laboral por parte de los empleados del MOPT, a través de la ejecución de medidas de mejora, que contrarresten las debilidades institucionales existentes e incrementen la productividad laboral.											
E.5.3. Formación y Desarrollo del Talento Humano											
R.5.3.4.	Plan quinquenal para la reducción de brechas de conocimiento del talento humano del MOPT	Plan Cuscatlán	GCLI	GDTHCI	1	0			1		
R.5.3.5.	100% de ejecución del plan quinquenal para la reducción de brechas de conocimiento del talento humano del MOPT	Plan Cuscatlán	GCLI	GDTHCI	1	0			1		
R.5.3.6.	Plan de carrera institucional	Plan Cuscatlán	GCLI	GDTHCI	1	0				1	
OE.6. Objetivo Estratégico 6: Modernizar la gestión de la institución mediante la implementación de estrategias de innovación y tecnología, que aumenten la productividad y mejoren aspectos institucionales de competitividad, buena gestión, transparencia y calidad del servicio, con el fin de obtener un mayor rendimiento y satisfacción de las expectativas ciudadanas.											
Eje 6.7. Gestión de Recursos											
R.6.7.1.	Gestión de recursos para el desarrollo de 6 Sistemas informáticos		GCLI	Unidades solicitantes: IG, DGTT, DGT, DGTC, DGPPT, DE VMOP, COEMOPT, DCMOP, DPOP, DIOP, GACI, GFI, GDPI con acompañamiento de la GII	1	0				1	
R.6.7.2.	Gestión de recursos para la ejecución del plan de actualización de software, hardware e infraestructura tecnológica institucional	Reglamento para el uso y control de las tecnologías de información y comunicación en las entidades del sector público / Normas Técnicas de Control Interno / Políticas Institucionales en Materia de Informática	GCLI con acompañamiento de GFI y Despacho Ministerial	GII	1	0				1	

LISTADO Y PROGRAMACIÓN DE LOS 6 SISTEMAS INFORMATICOS INSTITUCIONALES A DESARROLLAR MEDIANTE CONVENIOS DE COOPERACIÓN GESTIONADOS POR LA GERENCIA DE COOPERACIÓN Y LOGISTICA INSTITUCIONAL

Productos/Resultados	Instrumento de Planificación Nacional, Regional o Mundial al cual se vincula el producto o resultado	Responsable Directo	Responsable Indirecto	Indicador	Fórmula de Cálculo	Unidad de Medida	Meta Quinquenal	Línea Base (Año 2019)	2020	2021	2022	2023	2024
OE.6. Objetivo Estratégico 6: Modernizar la gestión de la institución mediante la implementación de estrategias de innovación y tecnología, que aumenten la productividad y mejoren aspectos institucionales de competitividad, buena gestión, transparencia y calidad del servicio, con el fin de obtener un mayor rendimiento y satisfacción de las expectativas ciudadanas.													
Eje E.6.7. Gestión de Recursos													
R.6.7.1. Gestión de recursos para el desarrollo de 6 Sistemas informáticos													
Plataforma de denuncia ciudadana sobre el mal estado y la operación del transporte colectivo, de carga y tránsito (#YO DENUNCIO)	ODS	DGPPT	IG-DGTT-DGT-DGTC, Gil, GCLI, GII	Porcentaje de avance en desarrollo de plataforma	(% de avance en desarrollo de plataforma/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%					100%
Plataforma de observatorio institucional de eventos Hidrometeorológicos, Sísmicos y Volcánicos que han afectado la obra pública	Plan Técnico Sectorial de Infraestructura y Servicios Básicos	COEMOPT	GII, GCLI	Porcentaje de avance en creación de observatorio	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%					100%
Plataforma integral de seguimiento al ciclo de proyectos de la obra pública		GDPI	DPOP, DIOP, DCMOP, GACI, GFI, DE VMOP, GII, GCLI				100%	0%					100%
Plataforma de registro y monitoreo en tiempo real del pesaje de las basculas fijas del VMT	ODS	DGTC	GII, GCLI	Porcentaje de avance en conformación de plataforma informática	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%					100%
Plataforma de observatorio de Información de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial	Política Integrada de Movilidad y Logística	DGPPT	GII, GCLI, DGT, DGTT	Porcentaje de avance en conformación de plataforma informática	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%					100%
Plataforma del observatorio estadístico del MOPT	N/A	GDPI	GII, GCLI	Porcentaje de avance en conformación de plataforma informática	(% de avance realizado/% de avance programado)x100%	Porcentaje	100%	0%					100%



GOBIERNO DE
EL SALVADOR



GOBIERNO DE
EL SALVADOR