

Resolución Ministerial

N° 54-2025-MINCETUR

Lima, 26 NOV. 2025

VISTOS, el Informe N° 0294-2025/MINCETUR/SG/OGPPM/OPP de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y el Memorandum N° 529-2025-MINCETUR/SG/OGPPM, de la Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, y;

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos (en adelante, el Decreto Legislativo N° 1362) establece que dicho Decreto Legislativo tiene por objeto regular el marco institucional y los procesos para el desarrollo de proyectos de inversión bajo las modalidades de Asociación Público Privada (en adelante, APP) y de Proyectos en Activos (en adelante, PA);

Que, el numeral 31.1 del artículo 31 del Decreto Legislativo N° 1362 establece que la fase de Planeamiento y Programación comprende la planificación de los proyectos y de los compromisos, firmes o contingentes, correspondientes a Asociaciones Público Privadas; asimismo, indica que dicha planificación se articula con la Programación Multianual de Inversiones y se materializa en el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas (en adelante, IMIAPP), el cual incluye los proyectos a ejecutarse mediante las modalidades de APP y de PA;

Que, el numeral 40.2 del artículo 40 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, aprobado por Decreto Supremo N° 240-2018-EF (en adelante, el Reglamento), establece que el IMIAPP es el instrumento de gestión elaborado por cada entidad pública titular del proyecto, que tiene como finalidad identificar los potenciales proyectos de APP y de PA, a fin de ser incorporados al Proceso de Promoción en los siguientes tres (3) años a su elaboración. Dicho informe tiene una vigencia de tres (3) años contados a partir de su aprobación;

Que, el numeral 40.3 del artículo 40 del Reglamento establece que la propuesta del IMIAPP es formulada por el órgano encargado de planeamiento de la entidad pública titular del proyecto, para lo cual debe considerar que los proyectos cofinanciados se encuentren en su Programación Multianual de Inversiones elaborada en el marco de las normas que regulan el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, y cumplir con los lineamientos para el desarrollo del IMIAPP que emite el MEF. Para ello, la Oficina de Presupuesto o la que haga sus veces incorpora la declaración de uso de recursos públicos en el IMIAPP considerando todos los proyectos de APP y PA, de corresponder, que se encuentran a su cargo, bajo responsabilidad del titular de la entidad pública titular del proyecto;



Que, asimismo, el numeral 40.4 del artículo 40 del Reglamento, señala que, el Órgano de Coordinación, es responsable de que el órgano encargado del planeamiento elabore el IMIAPP, para lo cual da conformidad a la propuesta presentada por dicho órgano;

Que, de conformidad con lo previsto en los numerales 40.5 y 40.8 del artículo 40 del Reglamento, el IMIAPP y sus modificaciones y actualizaciones, son aprobadas mediante Resolución Ministerial del sector; estableciendo el contenido mínimo del IMIAPP; y que, en un plazo de cinco (5) días hábiles posteriores a la aprobación del IMIAPP, la entidad pública titular del proyecto debe publicar el mismo en su portal institucional y remitirlo a la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada del Ministerio de Economía y Finanzas;

Que, de acuerdo a lo previsto en el artículo 22 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo aprobado por la Resolución Ministerial N° 216-2025-MINCETUR, la Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización, es el órgano de asesoramiento responsable de conducir los sistemas administrativos de planeamiento estratégico, presupuesto público, programación multianual y gestión de inversiones y modernización de la gestión pública; así como de orientar la cooperación técnica internacional, de acuerdo a la normativa vigente;

Que, mediante los documentos de vistos, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto de la Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización propone la aprobación del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo para el periodo 2025 – 2027, propuesta que cuenta con la conformidad de la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior del Viceministerio de Comercio Exterior, y de la Dirección General de Estrategia Turística del Viceministerio de Turismo, en calidad de órganos de coordinación;

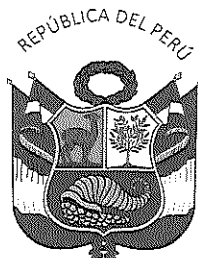
Que, en tal sentido, resulta necesario emitir el acto resolutivo que apruebe el referido Informe;

De conformidad con la Ley N° 27790, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo; el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 240-2018-EF; y la Resolución Ministerial N° 216-2025-MINCETUR, que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobar el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas (IMIAPP) 2025 - 2027 del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, documento que como Anexo forma parte de la presente Resolución.

Artículo 2.- Remitir una copia de la presente Resolución y su Anexo a la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada del Ministerio de Economía y Finanzas, dentro del plazo de cinco (5) días hábiles posteriores a la aprobación de la presente Resolución.



Resolución Ministerial

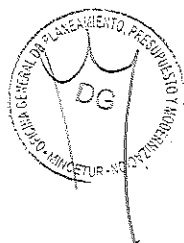


Artículo 3.- Disponer la publicación de la presente Resolución y su Anexo en el Portal Web Institucional del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (www.gob.pe/mincetur).

Regístrese y comuníquese.



TERESA STELLA MERA GÓMEZ
Ministra de Comercio Exterior y Turismo





PERÚ

Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo

Secretaría General

Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización



INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS DEL MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO 2025 – 2027

SUMILLA

Instrumento de Gestión del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo que identifica los potenciales proyectos de Asociaciones Público Privadas (APP), a fin de ser incorporados al Proceso de Promoción de Inversión Privada en el periodo 2025 – 2027
Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General****Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización**

Contenido

SECCIÓN 1: PLANEAMIENTO	3
I. DIAGNÓSTICO DE LA INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS	3
I.1. Diagnóstico del Subsector Turismo	3
I.2. Diagnóstico del Subsector Comercio Exterior	6
I.3. Indicadores Claves de Desempeño	10
II. ESTRATEGIAS PARA EL LOGRO DE OBJETIVOS DE CORTO Y MEDIANO PLAZO VINCULADOS AL CIERRE DE LA BRECHA DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA Y DE SERVICIOS PÚBLICOS	13
II.1. Proyección de cómo las Asociaciones Público Privadas contribuyen al logro de los objetivos sectoriales	20
III. IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE POTENCIALES PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA Y PROYECTOS EN ACTIVOS	24
III.1. Potenciales Proyectos	24
SECCIÓN 2. PROGRAMACIÓN	32
I. GESTIÓN DE RECURSOS PÚBLICOS	32
I.1. Elaboración del reporte de uso de recursos públicos	32
I.2. Estimación de los Indicadores de gasto presupuestal	35
ANEXOS	37

Lista de Ilustraciones

<i>Ilustración 1. Perú: Exportación de Servicios</i>	7
<i>Ilustración 2. Perú: Balanza Comercial de Bienes y Servicios</i>	8
<i>Ilustración 3. Perú Enterprise Survey 2023: Porcentaje de empresas exportadoras e importadoras</i>	9
<i>Ilustración 4. Articulación de Políticas, Planes e Instrumentos de Gestión del Sector, en el marco del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico, del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada</i>	13
<i>Ilustración 5: Articulación de las Sub Temáticas del Sector Comercio Exterior y Turismo a los Lineamientos Estratégicos del PEDN 2050</i>	14

Lista de Tabla

<i>Tabla 1. Recursos turísticos inventariados por categorías (2025)</i>	4
<i>Tabla 2. Recursos turísticos inventariados y priorizados, por regiones y categorías (2025)</i>	4
<i>Tabla 3. Brechas de los Servicios Turísticos Públicos, por regiones (febrero, 2025)</i>	5
<i>Tabla 4. Indicadores de Desempeño</i>	10
<i>Tabla 5. Articulación de la Plan Estratégico Sectorial Multianual y el Plan Estratégico Institucional con los Indicadores de Desempeño</i>	11
<i>Tabla 6. Resumen del diagnóstico de la situación actual de la infraestructura o del acceso a los servicios públicos (2023-2025)</i>	12
<i>Tabla 7. Articulación del Acuerdo Nacional con los Servicios Públicos del Sector</i>	14
<i>Tabla 8. Articulación de la Política General de Gobierno con los Servicios Públicos del Sector</i>	15
<i>Tabla 9. Política Nacional en Comercio Exterior – PENX 2025</i>	16
<i>Tabla 10. Articulación de la Política Nacional en Comercio Exterior con los Servicios Públicos del Sector</i>	16
<i>Tabla 11. Política Nacional en Turismo – PENTUR 2025</i>	17
<i>Tabla 12. Articulación de la Política Nacional en Turismo con los Servicios Públicos del Sector</i>	17
<i>Tabla 13. Política Nacional en Desarrollo de Artesanía – PENDAR 2019 - 2029</i>	18
<i>Tabla 14. Articulación de la Política Nacional de Competitividad y Productividad con los Servicios Públicos del Sector</i>	19
<i>Tabla 15. Articulación del Plan Estratégico Sectorial Multianual con los Servicios Públicos del Sector</i>	19

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General****Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización**

<i>Tabla 16. Articulación del Plan Estratégico Institucional con los Servicios Públicos del Sector</i>	20
<i>Tabla 17. Proyección del impacto de la Cartera de Proyectos sobre los objetivos estratégicos sectoriales (2025)</i>	23
<i>Tabla 18. Proyección del impacto de la Cartera de Proyectos sobre los objetivos estratégicos sectoriales (2024)</i>	24
<i>Tabla 19. Ficha de Proyecto: Mejoramiento de los servicios turísticos públicos del Parque Arqueológico Choquequirao</i>	29
<i>Tabla 20. Ficha de Proyecto: Desarrollo e implementación del Sistema de Comunidad Portuaria</i>	30
<i>Tabla 21. Información obtenida del Informe de Capacidad Presupuestal y su correspondencia en el IMIAPP</i>	32
<i>Tabla 22. Proyección Multianual de Gasto Corriente en proyectos de APP del Pliego MINCETUR: 2026 – 2035</i>	34
<i>Tabla 23. Proyección Multianual de Gasto de Capital en proyectos APP del Pliego MINCETUR: 2025 – 2034</i>	34
<i>Tabla 24. Proyección de los Indicadores Gastos de Capital y Gastos Corriente</i>	35
<i>Tabla 25. Proyección de los Indicadores Gastos de Capital y Gastos Corriente</i>	36

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General****Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización**

SECCIÓN 1: PLANEAMIENTO

I. DIAGNÓSTICO DE LA INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS

En la presente sección se desarrolla el diagnóstico de las condiciones actuales de la infraestructura pública y prestación de servicios públicos tanto del subsector comercio exterior como del subsector turismo.

I.1. Diagnóstico del Subsector Turismo

El diagnóstico de este subsector está relacionado principalmente con los atractivos y recursos turísticos inventariados, sobre todo aquellos que muestran un mayor potencial para desarrollar proyectos de inversión pública o pública-privada y contribuir con el objetivo del cierre de brechas en los servicios turísticos públicos.

En la Ley N° 32392, Nueva Ley General de Turismo, publicada el 27 de junio del 2025; se establece que los recursos turísticos deben ser registrados, categorizados y jerarquizados en el Inventario Nacional de Recursos Turísticos.

De otro lado, en los Lineamientos generales para el desarrollo de inversiones en turismo, aprobados mediante Resolución Ministerial N° 206-2024-MINCETUR, publicado el 19 de julio del 2024; se define “servicios turísticos públicos” como *“Es el conjunto de instalaciones turísticas, equipos, mobiliario e intangibles para el desarrollo de la secuencia de visita en un recurso, atractivo, circuito o producto turístico en el ámbito de un destino turístico, con la finalidad de satisfacer las necesidades del visitante mejorando su experiencia.* Está conformado por una serie de sub-servicios turísticos como: orientación turística, información turística, de embarque y desembarque, de estacionamiento de uso turístico, de boletería, de interpretación turística, de recorrido interno, de disfrute del paisaje, de descanso, de exposición de muestras artesanales y gastronómicas, de auxilio y atención al visitante, de exposición de flora y fauna, de exposición, de descanso de animales de carga que están vinculados a la actividad turísticas, de acceso directo al recurso turístico y de monitoreo, de seguridad y de vigilancia, entre otros.

En consecuencia, el indicador de brecha identificado corresponde al *“Porcentaje de recursos turísticos priorizados que brindan servicios turísticos en condiciones inadecuadas”*. Esta brecha refleja la necesidad de implementar intervenciones que permitan mejorar las condiciones de accesibilidad, seguridad, información, interpretación y experiencia del visitante, conforme a los estándares definidos en los Lineamientos Generales para el Desarrollo de Inversiones en Turismo.

El cierre de esta brecha constituye una prioridad sectorial, en tanto contribuye directamente a incrementar la competitividad del destino, diversificar la oferta turística y promover un aprovechamiento sostenible del patrimonio turístico del país. Asimismo, representa una oportunidad para estructurar proyectos de inversión pública y asociaciones público-privadas que generen valor agregado en los territorios, dinamizando las economías locales y fortaleciendo el posicionamiento del Perú como un destino turístico de calidad.

En atención a lo señalado en los párrafos precedentes, las intervenciones del Sector orientadas a cerrar esta brecha deben cumplir con los siguientes supuestos:

- Deben realizarse sobre recursos turísticos inventariados¹ (categorizado y jerarquizado del 1 al 4), registrados en el SIGMINCETUR.
- El ámbito de intervención debe ubicarse en una o más Zonas de Desarrollo Turístico (ZDT).

¹ De acuerdo a lo señalado en el PMI 2025-2027, “Los recursos turísticos priorizados que son considerados como parte de la Unidad Productora de los servicios turísticos públicos, corresponderá exclusivamente a las categorías: i) sitios naturales; ii) manifestaciones culturales; iii) realizaciones técnicas, científicas, o artísticas contemporáneas. Se excluyen los de carácter y propiedad privada, tales como templos/conventos/otros, espacio físico de carácter religioso, agua termo mineral, museos privados, cite privados, entre otros similares.”

Finalmente, se precisa que brindar el servicio turístico en “condiciones adecuadas” implica lo siguiente:

- La implementación de aspectos tangibles: instalaciones turísticas que cumplan con las normas técnicas vigentes, generales y específicas aplicables a la inversión.
- La implementación de intangibles: herramientas de gestión y de fortalecimiento de capacidades de los distintos actores vinculados a la gestión del recurso turístico, así como a la promoción.

A partir de lo señalado en los párrafos precedentes, a continuación, se presenta información sobre los recursos turísticos inventariados.

Sobre el Inventario Nacional de Recursos Turísticos

El Inventario Nacional de Recursos Turísticos organiza los recursos turísticos en cinco (05) categorías: a) Sitios Naturales, b) Manifestaciones Culturales, c) Folclore, d) Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas, y e) Acontecimientos programados.

A agosto de 2025, de acuerdo al Inventario Nacional de Recursos Turísticos de la Plataforma de Datos Abiertos se han registrado 4,981 recursos turísticos distribuidos en las cinco (05) categorías distribuidas en las 25 regiones del país, de acuerdo a lo siguiente:

(<https://datosabiertos.gob.pe/dataset/inventario-nacional-de-recursos-tur%C3%ADsticos>)

Tabla 1. Recursos turísticos inventariados por categorías (2025)

Categoría	N° De Recursos Turísticos
Sitios Naturales	1,773
Manifestaciones Culturales	1,714
Folclore	662
Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	238
Acontecimientos programados	594
TOTAL	4,981

Fuente: Inventario Nacional de Recursos Turísticos de la Plataforma de Datos Abiertos Agosto
(<https://datosabiertos.gob.pe/dataset/inventario-nacional-de-recursos-tur%C3%ADsticos>)

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

El Sector ha priorizado 1,382 recursos turísticos, a octubre del 2025. La distribución regional de los recursos turísticos inventariados, priorizados, y categorizados se pueden apreciar en la siguiente Tabla 2.

Tabla 2. Recursos turísticos inventariados y priorizados, por regiones y categorías (2025)

Departamento	Jerarquía					Total
	-	01	02	03	04	
AMAZONAS	2	11	23	1	0	37
ÁNCASH		72	94	17	0	183
APURÍMAC		30	14	2	0	46
AREQUIPA	2	33	57	2	2	96
AYACUCHO		41	18	3	0	62
CAJAMARCA		7	13	5	0	25
CALLAO		2	7	3	0	12
CUSCO	2	16	37	9	2	66
HUANCAVELICA		10	11		0	21
HUÁNUCO	1	37	21	3	0	62
ICA		14	34	4	1	53
JUNÍN	2	16	21	3	0	42
LA LIBERTAD	2	6	12	5	1	26
LAMBAYEQUE		18	16	1	1	36
LIMA	1	41	87	7	1	137
LORETO		21	12	2	1	36
MADRE DE DIOS		9	20	6	0	35
MOQUEGUA	0	27	28	3	0	58

Departamento	Jerarquía					Total
	-	01	02	03	04	
PASCO		16	35	4		55
PIURA		19	21	7		47
PUNO		62	58	9	1	130
SAN MARTÍN	2	18	22	5		47
TACNA		12	10	1		23
TUMBES		17	10	3		30
UCAYALI	2	13	2			17
TOTAL	16	568	683	105	10	1,382

Fuente: Dirección General de Estrategia Turística

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

A partir de la información presentada es posible evaluar y/o diagnosticar el avance del Sector en el cierre de brechas de los servicios turísticos públicos, cuyos resultados se presentan en la siguiente Tabla.

Tabla 3. Brechas de los Servicios Turísticos Públicos, por regiones (febrero, 2025) Actualizar

Nº	Departamento	Total de Recursos Turísticos Priorizados	Recursos Turísticos Priorizados Adecuados	Recursos turísticos priorizados que brindan servicios turísticos públicos en condiciones inadecuadas	Brecha por Departamento en %
1	Amazonas	37	4	33	89.2%
2	Áncash	183	2	181	98.9%
3	Apurímac	46	0	46	100.0%
4	Arequipa	96	1	95	99.0%
5	Ayacucho	62	8	54	87.1%
6	Cajamarca	25	2	23	92.0%
7	Callao	12	0	12	100.0%
8	Cusco	66	0	66	100.0%
9	Huancavelica	21	0	21	100.0%
10	Huánuco	62	0	62	100.0%
11	Ica	53	1	52	98.1%
12	Junín	42	1	41	97.6%
13	La Libertad	26	2	24	92.3%
14	Lambayeque	36	2	34	94.4%
15	Lima	137	5	132	96.4%
16	Loreto	36	0	36	100.0%
17	Madre de Dios	35	0	35	100.0%
18	Moquegua	58	1	57	98.3%
19	Pasco	55	1	54	98.2%
20	Piura	47	2	45	95.7%
21	Puno	130	2	128	98.5%
22	San Martín	47	3	44	93.6%
23	Tacna	23	1	22	95.7%
24	Tumbes	30	0	30	100.0%
25	Ucayali	17	3	14	82.4%
Total		1382	41	1341	97.03%

Fuente: Dirección General de Estrategia Turística

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

Es importante señalar que el Programa Multianual de Inversiones del Sector Comercio Exterior y Turismo 2026–2028 (PMI 2026–2028), aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 049-2025-MINCETUR/DM, de fecha 21 de febrero, ha utilizado como base de datos el Inventario de Recursos Turísticos actualizado a agosto de 2024, en el cual se registró 1,058 recursos turísticos priorizados.

Tanto el PMI 2026–2028 como el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público-Privadas 2025–2027 (IMIAPP 2025–2027) se han elaborado a partir de esta misma fuente. Sin embargo, es necesario tener en cuenta que el Inventario de Recursos Turísticos es dinámico y está en constante actualización.

Por ello, pueden encontrarse diferencias entre los resultados del diagnóstico de brechas presentados en la Tabla 3 del IMIAPP y los que aparecen en el PMI 2026–2028.

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

I.2. Diagnóstico del Subsector Comercio Exterior

Sobre la Situación Actual del Subsector Comercio Exterior

El desarrollo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y el incremento de acuerdos comerciales regionales – que pasaron de 83 en el año 2000 a 367 en 2023-² han facilitado significativamente la liberalización del comercio a nivel mundial. Según el Banco Mundial, esta liberalización contribuye al crecimiento económico, al aumentar los ingresos en un 10-20% en el transcurso de una década y también a la reducción de la pobreza a nivel global

Para el Perú, el comercio exterior constituye un pilar fundamental para el crecimiento y desarrollo de su economía, participando activamente tanto en el comercio de bienes como en el de servicios.

Respecto del comercio de bienes, el Perú presenta una marcada dependencia de las exportaciones tradicionales o de materias primas, como minerales, productos agropecuarios y pesqueros. Por su parte, las importaciones se concentran principalmente en insumos, bienes intermedios y bienes de capital. En los últimos años, el país ha experimentado un crecimiento notable en sus exportaciones, que pasaron de USD 6,883 millones en 2001 a USD 64,582 millones en 2023, alcanzando un récord histórico³.

Las exportaciones no tradicionales, es decir, aquellas con mayor valor agregado, también han mostrado un crecimiento significativo, alcanzando los USD 18,500 millones en 2023, lo que representa un incremento del 34% respecto a los niveles previos a la pandemia de 2019.

Este crecimiento general en las exportaciones se explica por el aumento de la oferta exportable, producto de la apertura comercial del país y la entrada en vigor de diversos tratados de libre comercio⁴ en los últimos años, además de una mejora de los precios internacionales de los minerales.

Por otro lado, las importaciones también han registrado un crecimiento, alcanzando los USD 48,780 millones en 2023, con una alta participación de insumos (50%) y bienes de capital (28%), fundamentales para el desarrollo de la actividad productiva del país⁵.

Respecto del comercio de servicios, el Perú participa principalmente en la exportación de servicios vinculados al turismo y en la importación de servicios relacionados con el turismo emisor, fletes y otros servicios no tradicionales. En particular, los servicios turísticos han incrementado notablemente su participación en el comercio de servicios durante las últimas dos décadas, pasando de representar el 55% en 2001 al 63% en 2023.⁶

² FMI Elaboración: MINCETUR-VCE-DGIECE - Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

³ SUNAT- Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

⁴ El Perú tiene vigentes 22 Tratados de Libre Comercio (TLC) que abarcan a 58 economías a nivel mundial y 15 acuerdos comerciales en diferentes etapas de avance: algunos ya firmados, pero aún no en vigor, otros en negociación, pendientes de retomarse o considerados potenciales.

⁵ SUNAT- Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

⁶ SUNAT, BCRP- Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

Ilustración 1. Perú: Exportación de Servicios



Fuente: BCRP; MINCETUR, Viceministerio de Comercio Exterior (Entregable 1 de la POLÍTICA MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR)

Como se puede apreciar la participación del Perú en el comercio exterior ha venido evolucionando favorablemente. Tal es así que, a inicios del siglo XXI, el Perú venía con una baja participación en el comercio mundial (0.11% del comercio global) y una reducida contribución del comercio exterior a su economía (34% del PBI). Siendo que para 2023, estas cifras han mejorado significativamente, pues su participación del comercio mundial se ha incrementado a 0.21% y su contribución al PBI nacional alcance el 49%. Este es un avance considerable, tomando en cuenta que el comercio exterior se vio muy afectado por los efectos de la pandemia del COVID 19⁷.

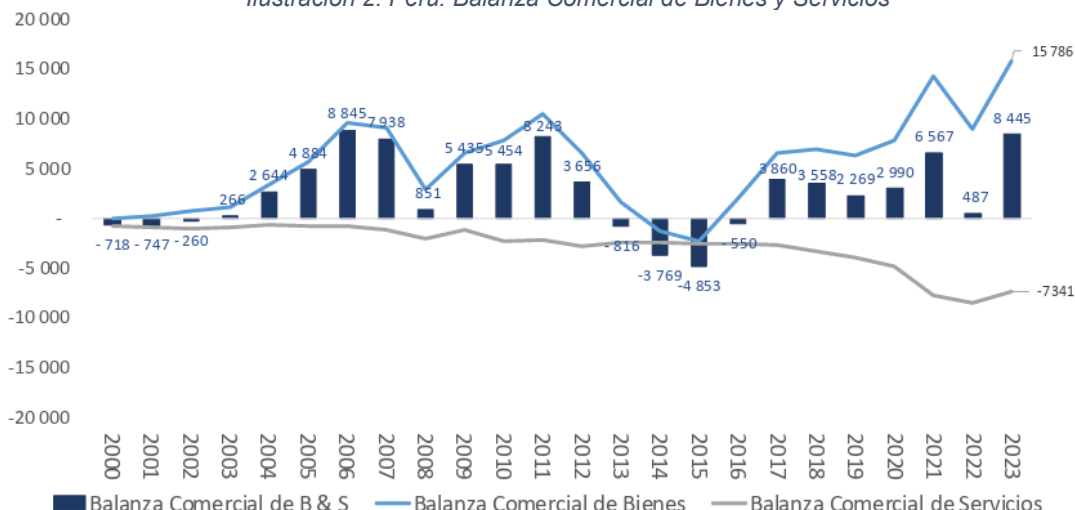
Este crecimiento ha sido impulsado principalmente por el comercio de bienes, que pasó de USD 13,696 millones en 2001 a USD 113,379 millones en 2023. Mientras tanto, el comercio de servicios también creció, aunque a un ritmo más bajo, aumentando de USD 3,837 millones en 2001 a USD 18,958 millones en 2023⁸.

No obstante, la balanza comercial de bienes ha sido históricamente superavitaria, registrando un superávit de USD 8,445 millones en 2023⁹. Sin embargo, la balanza de servicios es estructuralmente deficitaria, con importaciones que superan a las exportaciones. Este déficit se acentuó durante la pandemia debido a la caída en los ingresos por turismo.

⁷ SUNAT, ITC- Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

⁸ SUNAT, ITC- Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

⁹ SUNAT, ITC- Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

Ilustración 2. Perú: Balanza Comercial de Bienes y Servicios


Fuente: SUNAT – BCRP; MINCETUR, Viceministerio de Comercio Exterior (Entregable 1 de la POLÍTICA MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR)

Asimismo, el comercio exterior electrónico ha experimentado un crecimiento acelerado en los últimos años, impulsado por la digitalización y la expansión del comercio electrónico global. En el Perú, las exportaciones digitales han aumentado, especialmente en sectores como servicios y productos con alto valor agregado.

Se refleja un aumento constante de las ventas online de US \$109,1 millones el 2005 hasta alcanzar los US \$13 mil millones el 2023 (MINCETUR/VMCE, 2024¹⁰). Este crecimiento se atribuye a la facilidad de uso de las redes sociales, la mayor confianza de los consumidores en las transacciones con tarjetas de crédito y débito, y un cambio en los métodos de venta impulsado por la pandemia. Durante la pandemia, se observó un aumento generalizado en el uso de pagos digitales en el comercio electrónico a nivel mundial, y en Perú, el número de pagos digitales por persona mostró un crecimiento constante, alcanzando un promedio de 266 pagos digitales por persona en 2023¹¹

Sobre las limitaciones del Subsector del Comercio Exterior

Se puede presenciar como problema público latente el “**Insuficiente desarrollo del comercio exterior en el país**”, esto quiere decir que, aunque se perciba un desarrollo en esta materia, persiste el desaprovechamiento de las potencialidades generadas durante la pandemia, lo cual desfavorece o limita el crecimiento económico en el Perú.

Con respecto a los bienes, en el 2023 el potencial no explotado es de 72% de las exportaciones totales de los mismos. Según el ITC¹², el Perú tiene un potencial exportador sin explotar de aproximadamente US \$47 mil millones; el cual necesita la implementación de políticas nacionales que contribuyan a mejorar la competitividad de la economía, reducir costos logísticos, barreras no arancelarias, y arancelarias que enfrenta la oferta exportable peruana, promover un mayor aprovechamiento de los acuerdos comerciales vigentes, y abrir nuevos y más mercados en el exterior.

Uno de los desafíos es promover un crecimiento sostenido de las empresas exportadoras. El nivel de las exportaciones en el sector privado en la materia de manufactura y servicios es bajo; según Enterprise Survey el porcentaje de actividad comercial de estas alcanza el 6,3% de 987 empresas entrevistadas, este porcentaje aumenta si agregamos a las empresas de

¹⁰ SUNAT, ITC- Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

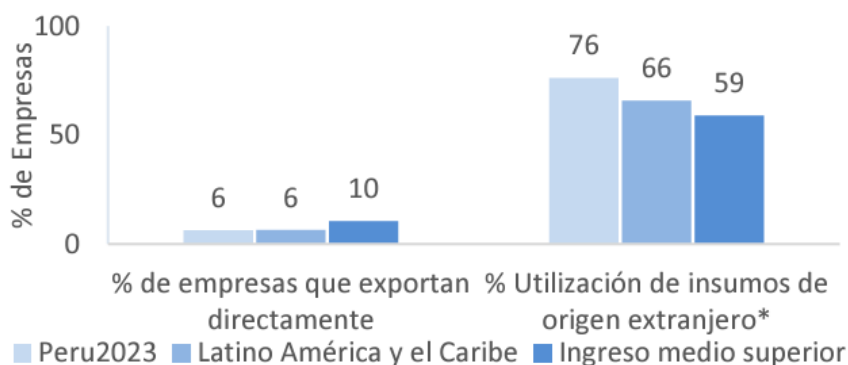
¹¹ Entregable 02 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

¹² International Trade Center

exportaciones indirectas, al alcanzar un 12,9%, pero manteniéndose debajo de los países de ingreso medio superior, los cuales alcanzan los 14,3%.¹³

Escenario distinto se presenta en la importación de insumos extranjeros, los porcentajes varían, siendo más intensivo el comercio en el Perú (76,2%) que en Latinoamérica y el Caribe (65,7%) y que en los países de ingreso medio superior (58,9%). En ambos casos, se observa que el comercio exterior es mayor en las empresas grandes, frente a las empresas medianas y pequeñas¹⁴.

Ilustración 3. Perú Enterprise Survey 2023: Porcentaje de empresas exportadoras e importadoras



* Solo para empresas manufactureras.

Fuente: BCRP. MINCETUR, Viceministerio de Comercio Exterior (Entregable 1 de la POLÍTICA MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR)

Las razones que explican los resultados son la falta de información de mercados y oportunidades comerciales, los bajos niveles de productividad, falta de adecuación de la oferta exportable a los requisitos técnicos exigidos por los mercados internacionales, desconocimiento de los procesos de comercio exterior, inexperiencia internacional de los directivos, limitados recursos humanos y débil posición financiera que limitan su capacidad y disposición para comprometerse con un proyecto de exportación, y desafíos asociados a la logística y facilitación de comercio, entre otros¹⁵.

En el 2021, el grado de avance del Perú, según la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas, en la Facilitación del Comercio Digital y Sostenible era del 83,9%. A pesar de los diversos avances, persisten brechas significativas que afectan su eficiencia y competitividad¹⁶.

La falta de interoperabilidad entre sistemas logísticos y aduaneros limita la automatización de procesos, generando demoras y costos adicionales en la gestión del comercio. Aunque iniciativas como la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y el programa FAST han contribuido a la digitalización, muchas operaciones aún dependen de documentos en papel y procedimientos manuales, lo que retrasa la integración del Perú en la economía digital global.

La adopción de tecnologías en las cadenas de suministro se ve limitada por factores como los bajos costos laborales, la falta de tecnologías adecuadas, la escasez de servicios de implementación y mantenimiento, la resistencia cultural, la falta de conocimiento gerencial y la escasez de talento especializado.

¹³ Encuesta Empresarial (Enterprise Survey) del Banco Mundial (2023) - Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

¹⁴ Enterprise Survey, Banco Mundial - Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

¹⁵ Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

¹⁶ Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible - Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

El Perú se encuentra en el puesto 76 del ranking del Índice Mundial de Innovación 2023, desarrollado por la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual, de un total de 132 economías analizadas¹⁷.

En consecuencia, el insuficiente desarrollo de la innovación e inversión tecnológica para el comercio exterior en Perú puede atribuirse a varios factores¹⁸, entre ellos:

- Falta de colaboración entre el sector público y privado
- Limitaciones en infraestructura tecnológica y digitalización
- Falta de acceso a información y capacitación sobre tecnología
- Escasez de capital humano capacitado
- Falta de incentivos y políticas gubernamentales
- Falta de acceso a financiamiento para la innovación
- Dependencia de sectores tradicionales con baja inversión en tecnología
- Incertidumbre política y económica
- Baja inversión en investigación y desarrollo
- Falta de una cultura empresarial innovadora
- Desafíos en la protección de la propiedad intelectual
- Brechas en la educación y formación técnica
- Falta de políticas de promoción de exportaciones tecnológicas

I.3. Indicadores Claves de Desempeño

A partir del Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024-2030 del Sector Comercio Exterior y Turismo, se han podido identificar dos (02) Indicadores de Desempeño, de acuerdo a lo siguiente:

Tabla 4. Indicadores de Desempeño

Comercio Exterior	Turismo
1. Índice de Desempeño Logístico (Banco Mundial).	1. Porcentaje de recursos turísticos priorizados que brindan servicios turísticos públicos en condiciones adecuadas.

Fuente: MINCETUR. Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024-2030 del Sector Comercio Exterior y Turismo.
Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

A continuación, en la siguiente tabla, presentamos la articulación de los dos (02) indicadores.

Tabla 5. Articulación de los Indicadores de Desempeño al Plan Estratégico Sectorial Multianual y el Plan Estratégico Institucional

Sub Sector	Indicador	PESEM 2024 - 20230		PEI 2025-2030	
		OES	AES	OEI	AEI
Comercio Exterior	Índice de Desempeño Logístico ¹⁹ (Banco Mundial).	OES 1. Incrementar la participación del Perú en el comercio internacional de bienes y servicios	AES 1.2. Mejorar la competitividad en la cadena logística y en la facilitación del comercio exterior	OEI 3. Mejorar la competitividad de la cadena logística y la facilitación del comercio exterior	AEI 3.1. Medidas articuladas y/o atendidas para aprovechar los corredores interoceánicos, que se conectan con la infraestructura logística para llegar a los principales mercados internacionales, en beneficio de las empresas AEI 3.2. Medidas articuladas y/o atendidas para la facilitación del comercio exterior, en el marco de la

¹⁷ Organización Mundial de la Propiedad Intelectual - Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

¹⁸ ENTREGABLE 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

¹⁹ El Índice de Desempeño Logístico (LPI) es un indicador elaborado por el Banco Mundial, que mide la eficiencia de la logística en más de 100 países, con el objetivo de identificar fortalezas y debilidades en las cadenas de suministro nacionales y facilitar comparaciones internacionales. Para lo cual aplica una encuesta a expertos logísticos sobre la experiencia en operaciones internacionales y nacionales en la que se evalúan, los siguientes componentes: Aduanas, Infraestructura, Embarques internacionales, Servicios logísticos, Seguimiento y rastreo y Puntualidad en la entrega.

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

Sub Sector	Indicador	PESEM 2024 - 20230		PEI 2025-2030	
		OES	AES	OEI	AEI
					Comisión Multisectorial para la Facilitación del Comercio Exterior (COMUFAL), en beneficio de las empresas AEI 3.6. Procedimientos administrativos seguros y accesibles incorporados a las plataformas digitales para los operadores de comercio exterior
Turismo	Porcentaje de recursos turísticos priorizados que brindan servicios turísticos públicos en condiciones adecuadas	OES 2. Consolidar un turismo competitivo, sostenible e inclusivo que contribuya a mejorar la calidad de vida en el Perú	AES 2.2. Incrementar la oferta turística, a través de la diversificación, consolidación e innovación de los productos turísticos	OEI 5. Incrementar la oferta turística del Perú, a través de la diversificación, consolidación e innovación de los productos turísticos	AEI 5.1. Desarrollo de proyectos de inversión y/o IOARR para mejorar los servicios turísticos públicos en destinos priorizados por el Sector AEI 5.2. Fomento de la inversión privada en la actividad turística AEI 5.3. Desarrollo de Productos Turísticos Especializados para la diversificación y mejora de la experiencia del visitante. AEI 5.4. Inventario nacional de recursos turísticos jerarquizados en beneficio del sector turismo AEI 5.5. Experiencias turísticas accesibles e inclusivas para visitantes con discapacidad, adultos mayores y con movilidad reducida
			AES 2.1. Fortalecer la promoción de los destinos turísticos e imagen del país a nivel nacional e internacional		

Fuente: MINCETUR: Plan Estratégico Sectorial Multianual del Sector Comercio Exterior y Turismo (PESEM) 2024 – 2030; Plan Estratégico Institucional (PEI) 2025 - 2030 del Pliego 035: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

Por lo tanto, uno de los aspectos a tomar en cuenta en la priorización de las inversiones es su contribución a ofrecer los servicios públicos identificados; y a través de ellos, coadyuven con el logro de objetivos institucionales y sectoriales trazados, lo cual se refleja en la mejora de los indicadores presentados.

De otro lado, es necesario comentar que la Iniciativa Estatal que será materia de análisis en la siguiente sección; forma parte de la Cartera de Inversiones de la Programación Multianual de Inversiones – PMI 2026-2028 y se intervendrá un Recurso Turístico Inventariado y Priorizado en el Departamento de Cusco que aportará en el cierre de brechas de servicios turísticos.

Finalmente, a continuación, se presenta una tabla resumen sobre los resultados obtenidos en el diagnóstico de la situación actual de la infraestructura o del acceso a los servicios públicos

Tabla 6. Resumen del diagnóstico de la situación actual de la infraestructura o del acceso a los servicios públicos (2023-2025)

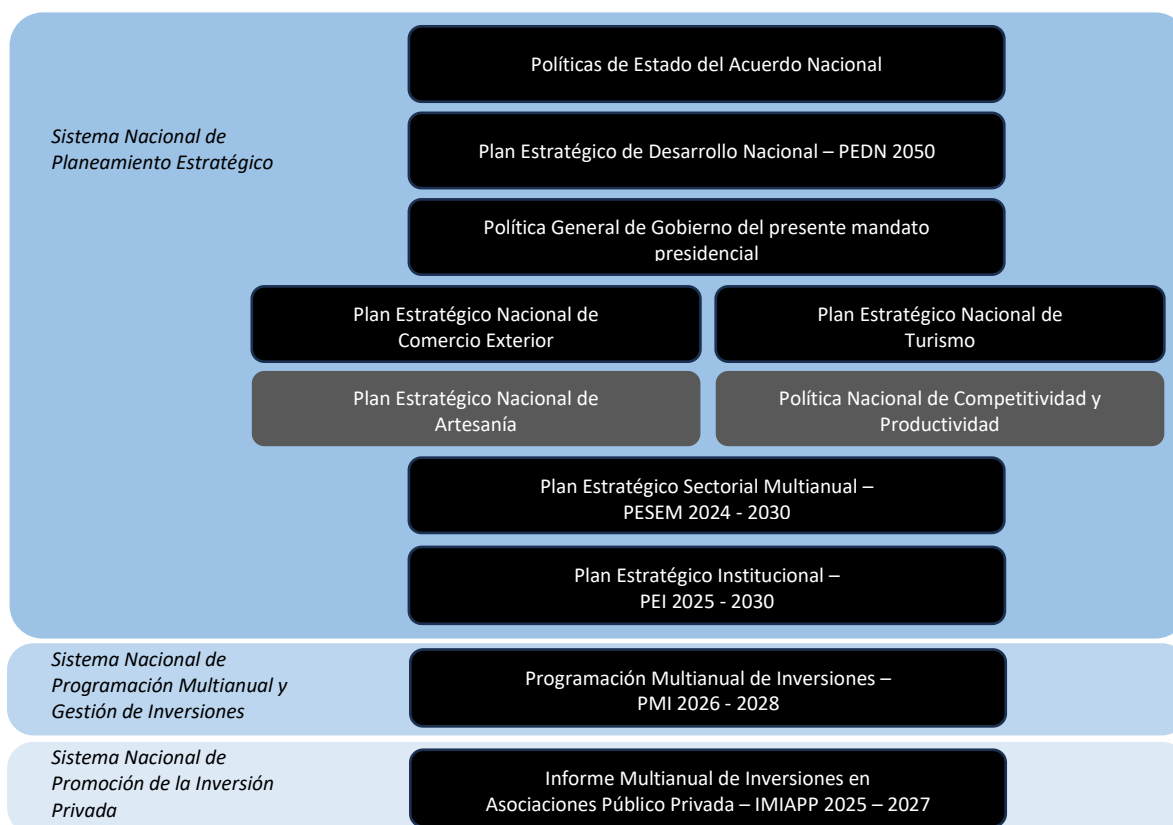
Servicio	Diagnóstico
Servicios turísticos públicos	<ul style="list-style-type: none">● A agosto de 2025, se tienen 4,981 recursos turísticos inventariados “tangibles” registrados en el Inventario Nacional de Recursos Turísticos.● El Sector a octubre de 2025 ha “priorizado” y “jerarquizado” 1,382 recursos turísticos inventariados “tangibles”● A febrero de 2025, el Sector ha intervenido 39 recursos turísticos inventariados priorizados.● A febrero de 2025, el porcentaje de recursos turísticos priorizados que brindan servicios turísticos públicos en condiciones adecuadas es de 3.21%.
Servicios públicos en comercio exterior	<ul style="list-style-type: none">● El ranking del LDI es publicado cada dos años.● En el año 2023, el Perú obtuvo los siguientes resultados:<ul style="list-style-type: none">▪ Ranking global: puesto 61 (mejora de 22 posiciones respecto a 2018).▪ Puntaje general: 3.0 / 5.0, por encima del promedio de Sudamérica (2.7).▪ Mejoras notables: en seguimiento y rastreo (+67 posiciones) e infraestructura (+31 posiciones).▪ Retroceso: leve caída en puntualidad de entregas (de 3.5 a 3.4).

Fuente: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (diciembre 2024)

II. ESTRATEGIAS PARA EL LOGRO DE OBJETIVOS DE CORTO Y MEDIANO PLAZO VINCULADOS AL CIERRE DE LA BRECHA DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA Y DE SERVICIOS PÚBLICOS.

El Sector Comercio Exterior y Turismo ha establecido sus objetivos estratégicos sectoriales en correspondencia y alineadas a las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional, al Plan Estratégico de Desarrollo Nacional – PEDN 2050, la Política General de Gobierno del presente mandato presidencial, a las Políticas Nacionales; así como con los documentos de planeamiento estratégico sectorial e institucional de la entidad, en el marco del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico.

Ilustración 4. Articulación de Políticas, Planes e Instrumentos de Gestión del Sector, en el marco del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico²⁰, del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada



Fuente: Instrumentos de planeamiento estratégico y de gestión vigentes (febrero 2025)
Elaboración: –Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

En el proceso de elaboración del presente Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privada del Sector Comercio Exterior y Turismo, para el periodo 2025-2027, se analiza la articulación de los servicios turísticos públicos del Sector con los instrumentos de planeamiento estratégico vigentes, y a través de ellos su articulación con los proyectos a ser ejecutados bajo la modalidad de asociación público privada que se presentan en este documento.

A continuación, se presentan los resultados del análisis realizado.

²⁰ Estructura según D.S. N° 029-2018-PCM que aprueba el Reglamento que regula las Políticas Nacionales

● **POLÍTICA DE ESTADO: Acuerdo Nacional²¹**

Las Políticas de Estado propuestas en este documento, se agrupan en cuatro grandes objetivos: a) Democracia y Estado de Derecho, b) Equidad y Justicia Social, c) Competitividad del País y d) Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado.

El Sector Comercio Exterior y Turismo contribuye con el objetivo “Competitividad del País” a través del cumplimiento y promoción de las siguientes Políticas de Estado.

Tabla 7. Articulación del Acuerdo Nacional con los Servicios Públicos del Sector

Objetivo	Políticas De Estado	Servicios Públicos De Responsabilidad Funcional Del Sector
Competitividad del País	PE 18: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica	Servicio de innovación tecnológica en artesanía y turismo
		Servicio de información en el Sector Comercio Exterior y Turismo
	PE 21: Desarrollo en infraestructura y vivienda	Servicios turísticos públicos
	PE 22: Comercio Exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad.	Servicios públicos en comercio exterior

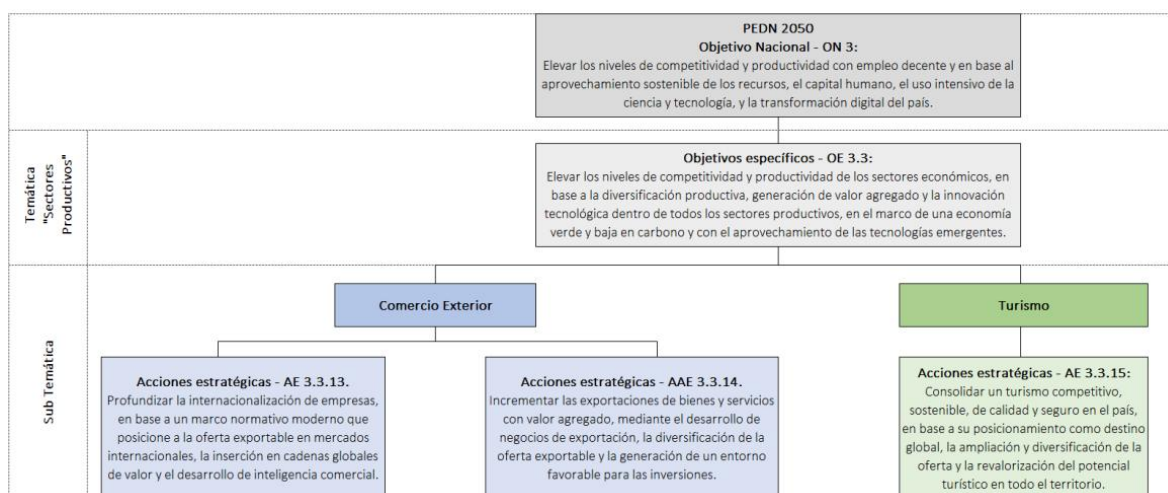
Fuente: Acuerdo Nacional

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

● **PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO NACIONAL – PEDN 2050**

El Sector Comercio Exterior y Turismo contribuye a la “Visión del Perú al 2050” y al Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (PEDN) al 2050, a través del tercer *Objetivo Nacional* – “**ON 3: Elevar los niveles de competitividad y productividad con empleo decente y en base al aprovechamiento sostenible de los recursos, el capital humano, el uso intensivo de la ciencia y tecnología, y la transformación digital del país**”, el cual se articula al **Objetivo Específico 3.3** y sus **Acciones Estratégicas**, específicamente a las sub temáticas **Comercio Exterior (AE 3.3.13 y 3.3.14)** y **Turismo (AE 3.3.15)**, tal como se muestra en el siguiente:

Ilustración 5: Articulación de las Sub Temáticas del Sector Comercio Exterior y Turismo a los Lineamientos Estratégicos del PEDN 2050



Fuente: PESEM 2024-2030 del Sector.

²¹ Aprobado bajo consenso el 29.04.2019

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

La articulación al PEDN 2050 se evidencia en el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 204-2030 del sector, lo cual se desarrolla en los siguientes apartados.

- **POLÍTICA GENERAL DE GOBIERNO PARA EL PRESENTE MANDATO PRESIDENCIAL (2023-2026)²²**

El presente mandato presidencial ha establecido el desarrollo de diez ejes interrelacionados: 1) Paz social y gobernabilidad, 2) Concertación y diálogo nacional, 3) Protección social para el desarrollo, 4) Reactivación económica, 5) Impulso al desarrollo de los departamentos, 6) Lucha contra la corrupción, orden público y seguridad, y defensa de la soberanía nacional, 7) Buen año escolar con recuperación de los aprendizajes, 8) La salud como derecho humano, 9) Más infraestructura y servicios para una mejor calidad de vida, y 10) Conducción de una política exterior reforzada al servicio de los intereses permanentes del Perú.

El Sector desarrolla actividades y promueve proyectos que contribuyen a la provisión de los servicios turísticos públicos, los cuales se alinean al Eje Cuatro “Reactivación económica”.

Tabla 8. Articulación de la Política General de Gobierno con los Servicios Públicos del Sector

Eje	Lineamientos	Servicios Públicos De Responsabilidad Funcional Del Sector
Eje 4: Reactivación económica	Lineamiento 4.5: Implementar medidas de reactivación, con énfasis en los sectores agricultura, producción, cultura, ambiente y transportes y comunicaciones.	Servicios turísticos públicos
		Servicio de innovación tecnológica en Artesanía y Turismo

Fuente: Política General de Gobierno para el presente mandato presidencial.

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

- **POLÍTICA NACIONAL:**

En concordancia con el artículo 13 del Reglamento que regula las Políticas Nacionales: *“la rectoría de una política nacional sectorial es la potestad exclusiva de un Ministerio para priorizar la atención de problemas o necesidades públicas y disponer medidas sectoriales nacionales, que permitan alinear la actuación de los tres niveles de gobierno y de los ciudadanos, según corresponda, a efectos de alcanzar los objetivos de la política nacional sectorial adoptada, en beneficio de la ciudadanía”*.

Con Resolución Ministerial N° 295-2019-MINCETUR, se aprobó lista sectorial de Políticas Nacionales bajo rectoría o conducción del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, las cuales se detallan a continuación:

- 1) Política Nacional en Comercio Exterior - PENX
- 2) Política Nacional en Turismo - PENTUR

Es preciso señalar que, a la fecha de elaboración del presente documento, las referidas políticas se encuentran en proceso de actualización^{23 24}, de acuerdo a la metodología establecida en la “Guía de Políticas Nacionales (actualizada)²⁵ del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN); encontrándose vigentes el Plan Estratégico Nacional Exportador – PENX y el Plan Estratégico Nacional en Turismo – PENTUR, respectivamente.

²² Aprobado mediante DS N° 042-2023-PCM, modificado con DS N° 075-2024-PCM, del 18.07.2024

²³ Resolución Ministerial N° 034-2024-MINCETUR del 09.02.2024, que formaliza el inicio del proceso de actualización de la **Política Nacional en Comercio Exterior**.

²⁴ Resolución Ministerial N° 129-2024-MINCETUR del 03.05.2024, que formaliza el inicio del proceso de actualización de la **Política Nacional en Turismo**.

²⁵ Aprobada con Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 113-2024/CEPLAN/PCD del 12.10.2024.

○ **Política Nacional en Comercio Exterior – PENX²⁶**

El PENX formula los lineamientos de acción, programas e instrumentos de soporte para el sector empresarial y el fortalecimiento de las capacidades institucionales, con el objetivo de impulsar la consolidación e internacionalización de la empresa peruana en el exterior en el largo plazo.

Tabla 9. Política Nacional en Comercio Exterior – PENX 2025

Objetivo General: Consolidación de la presencia global del Perú mediante la internacionalización de la empresa peruana.			
Objetivo Estratégico 1:	Objetivo Estratégico 2:	Objetivo Estratégico 3:	
Pilar 1: Internacionalización de la empresa y diversificación de mercados	Pilar 2: Oferta exportable diversificada, competitiva y sostenible	Pilar 3: Facilitación del comercio exterior y eficiencia de la cadena logística internacional	Pilar 4: Generación de capacidades para la internacionalización y consolidación de una cultura exportadora
1.1 Desarrollar el marco normativo	2.1 Fomentar el desarrollo de la exportación de servicios.	3.1 Mejorar la logística y el transporte internacional.	4.1 Impulsar la red nacional de apoyo al desarrollo de comercio exterior
1.2 Promover la internacionalización de las empresas	2.2 Diversificar la oferta exportable.	3.2 Optimizar la gestión aduanera y fronteriza.	4.2 Generar competencias en comercio exterior
1.3 Impulsar la inserción en cadenas globales de valor	2.3 Generar un entorno favorable para las inversiones.	3.3 Desarrollar herramientas de financiamiento del comercio exterior.	
1.4 Desarrollo de inteligencia comercial		3.4 Mejorar el marco regulatorio, la optimización de procesos y la implementación de soluciones tecnológicas	
1.5 Consolidar la presencia y promoción comercial del Perú en el exterior			4.3 Fomentar la transferencia tecnológica e innovación para la competitividad internacional

Fuente: Plan Estratégico Nacional de Comercio Exterior – PENX 2025.

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

En esa línea, se han identificado las líneas de acción de los Pilares del PENX 2025 que se relacionan con la provisión adecuada de servicios públicos de responsabilidad funcional del sector Comercio Exterior.

Tabla 10. Articulación de la Política Nacional en Comercio Exterior con los Servicios Públicos del Sector

Pilar	Línea De Acción	Servicios De Responsabilidad Funcional Del Sector
Pilar 3: Facilitación del comercio exterior y eficiencia de la cadena logística internacional	3.4: Mejora del marco regulatorio, optimización de procesos y soluciones tecnológicas	Servicios de información del Sector Comercio Exterior y Turismo
Pilar 4: Generación de capacidades para la internacionalización y consolidación de una cultura exportadora	4.1: Red Nacional de Apoyo al Desarrollo de Comercio Exterior.	Servicios públicos en comercio exterior

Fuente: Plan Estratégico Nacional de Comercio Exterior – PENX 2025.

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

● **Política Nacional en Turismo – PENTUR²⁷**

²⁶ Resolución Ministerial N°377-2015-MINCETUR. Artículo 1, Aprobación del Plan Nacional Exportador 2025 y Artículo 2 de la Resolución Ministerial N°295-2019-MINCETUR

²⁷ Resolución Ministerial N° 231-2016-MINCETUR. Artículo 1, aprobación de la actualización del Plan Estratégico Nacional de Turismo 2025 (julio 2016)

El PENTUR 2025 propone una serie de acciones con el objetivo de permitir al país flexibilidad y adaptabilidad a cambios y nuevos escenarios, de modo tal que pueda tener el soporte necesario para continuar con el fortalecimiento del turismo con inclusión social.

Tabla 11. Política Nacional en Turismo – PENTUR 2025

Visión Estratégica: El Perú es reconocido, a nivel mundial, como destino turístico sostenible, competitivo, de calidad y seguro				
Objetivo General: Consolidar al Perú como destino turístico competitivo, sostenible, de calidad y seguro, donde a partir de una oferta diversa, lograda con participación de los actores del sector, el turista viva experiencias únicas para que se contribuya al desarrollo económico y social del país.				
Pilar 1: Diversificación y consolidación de mercados		Pilar 2: Diversificación y consolidación de la oferta	Pilar 3: Facilitación turística	Pilar 4: Institucionalidad del sector
Desarrollo de estrategias de mercadeo digital	1.1 Priorización de la inteligencia turística	2.1 Desarrollo de destinos competitivos	3.1 Desarrollo de la conectividad y de las comunicaciones	4.1 Fomento de la cultura turística
	1.2 Desarrollo de estrategias diferenciadas por mercados emisores	2.2 Desarrollo de productos turísticos especializados	3.2 Optimización de la gestión migratoria y del desplazamiento interno	4.2 Fortalecimiento de la gestión para la seguridad turística
	1.3 Desarrollo de nuevos mercados	2.3 Inversión focalizada y sostenible	3.3 Optimización de las relaciones internacionales	4.3 Fortalecimiento de la gestión pública
	1.4 Priorización de segmentos especializados	2.4 Desarrollo del capital humano	3.4 Desarrollo de un sistema uniforme y confiable de información turística a nivel nacional	4.4 Fortalecimiento de la articulación público-privado en la actividad turística
		2.5 Mejora de la calidad de los servicios y productos turísticos	3.5 Simplificación administrativa	4.5 Consolidación de la gestión de los destinos

Fuente: Plan Estratégico Nacional de Turismo – PENTUR 2025.

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

En esa línea, se han identificado los componentes y líneas de acción de los Pilares del PENTUR 2025 que se relacionan con la provisión adecuada de servicios públicos de responsabilidad funcional del sector Turismo.

Tabla 12. Articulación de la Política Nacional en Turismo con los Servicios Públicos del Sector

Pilar	Componente	Línea De Acción	Servicios Públicos De Responsabilidad Funcional Del Sector
Pilar 2: Diversificación y consolidación de la oferta	C.2.2 Desarrollo de productos turísticos especializados	2.2.3: Promoción de la oferta artesanal local como parte del producto turístico.	Servicio de innovación tecnológica en artesanía y turismo
	C.2.3 Inversión focalizada y sostenible	2.3.1: Identificación y priorización de necesidades de inversión en destinos y productos especializados prioritarios.	Servicios turísticos públicos

Fuente: Plan Estratégico Nacional de Turismo 2025 – PENTUR 2025.

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

● **Plan Estratégico Nacional de Artesanía – PENDAR²⁸**

²⁸ Aprobado mediante Resolución Ministerial N°309-2019-MINCETUR del 06.09.2019. Fuente: <https://www.gob.pe/institucion/mincetur/normas-legales/294033-309-2019-mincetur>

El PENDAR tiene como objetivo formular una visión de largo plazo en la implementación de políticas y metas para el sector artesanal para los próximos diez (10) años, que propone áreas de acción para fomentar diversos factores de competitividad de la artesanía, a través del cual, los artesanos, las instituciones públicas, instituciones privadas, sociedad civil, y demás actores de la cadena de producción y comercialización, son convocados a participar de manera coordinada y articulada para su implementación.

En tal sentido, ocho (08) de los once (11) Objetivos Estratégicos del PENDAR, se encuentran articulados al servicio de Innovación Tecnológica en Artesanía y Turismo, y al servicio para la Productividad y Competitividad de los Artesanos, de la siguiente manera:

Tabla 13. Plan Estratégico Nacional de Artesanía – PENDAR 2019 - 2029

Visión: La Artesanía peruana posicionada en el mercado nacional e internacional por su calidad, identidad cultural e innovación, con artesanos competitivos y protagonistas de un cambio constante hacia el crecimiento sostenible.		
Misión: Organizar, orientar y articular las acciones que promueven en desarrollo de una oferta con visión empresarial, que accede a mercados rentables y aseguren su sostenibilidad con la participación concertada de actores públicos, privado y la sociedad civil.		
Objetivo Estratégico	Acción Estratégica	Servicios Públicos De Responsabilidad Funcional Del Sector
OE 1: Desarrollar productos atractivos para los mercados	AE 1.1: Conocimiento de mercados AE 1.2: Diseño y desarrollo de productos	Servicio de innovación tecnológica en artesanía y turismo
OE 2: Desarrollar una articulación rentable de la artesanía con el mercado	AE 2.1: Fomento de canales de comercialización para el mercado nacional y turístico AE 2.2: Fomento de canales de comercialización para el mercado internacional	
OE 3: Fortalecer el posicionamiento del valor de la artesanía peruana	AE 3.1: Promoción de la artesanía en el mercado nacional AE 3.2: Promoción de la artesanía para el mercado internacional	
OE4: Impulsar la productividad, calidad, tecnificación y profesionalización de la artesanía	AE 4.1: Asistencia técnica a unidades productivas relacionadas a la actividad artesanal AE 4.2: Capacitación en mejora de la productividad y calidad a unidades productivas relacionadas a la actividad artesana	
OE5: Promover la actitud empresarial en la artesanía	AE 5.1 Fomento de la asociatividad con fines comerciales AE 5.2 Fortalecimiento de capacidades empresariales para la actividad artesanal AE 5.3 Consolidación de la actividad empresarial de la artesanía	
OE 7: Promover el uso de las técnicas tradicionales	AE 7.1: Fomento de la investigación de las técnicas tradicionales AE 7.3: Fomento de la artesanía tradicional	
OE 8: Promover la actitud de innovación en la cadena de valor de la artesanía	AE 8.1. Sensibilización respecto a la innovación AE 8.2: Desarrollo de espacios para fomentar la innovación AE 8.3: Incentivo a la innovación en la producción artesanal	
OE 10: Promover el financiamiento para la artesanía	AE 10.1: Desarrollo de proyectos de inversión pública AE 10.2: Promoción de la cooperación internacional AE 10.3: Promoción de la inversión privada AE 10.4: Participación en fondos concursables	

Fuente: Plan Estratégico Nacional de Artesanía – PENDAR 2019-2029

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

● **Política Nacional de Competitividad y Productividad (2024-2030)**²⁹

La política nacional de competitividad y productividad comprende nueve (09) objetivos prioritarios, treinta y seis (36) lineamientos de política y ha establecido 434 hitos o metas, con la finalidad de articular al sector público con el sector privado. La rectoría se encuentra a cargo del Ministerio de Economía y Finanzas. En esa línea, el MINCETUR contribuye con el Objetivo Prioritario N°7:

²⁹ Aprobado mediante DS N°345-2018-EF y actualizado con DS N°203-2024-EF, del 26.10.2024.

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

“Facilitar las condiciones para el comercio exterior de bienes y servicios”, de acuerdo a lo siguiente:

Tabla 9. Articulación de la Política Nacional de Competitividad y Productividad con los Servicios Públicos del Sector

Objetivo Prioritario	Lineamientos De Política	Servicios Públicos De Responsabilidad Funcional Del Sector
OP 7: Facilitar las condiciones para el comercio exterior de bienes y servicios	LP 7.1. Desarrollar una oferta exportable diversificada y competitiva, incluyendo la asociatividad y el desarrollo productivo con estándares internacionales de calidad, con la participación de la micro, pequeña y mediana empresa. LP 7.3 Consolidar el sistema de facilitación del comercio y la coordinación entre las entidades involucradas, así como los mecanismos de lucha contra los delitos aduaneros	Servicios de información del Sector Comercio Exterior y Turismo
	LP7.4: Generar capacidades para la internacionalización de las empresas y la diversificación de mercados, mediante la inserción y escalamiento en las cadenas globales y regionales de valor, así como la promoción de diversas modalidades de internacionalización.	Servicios públicos en comercio exterior

Fuente: Política Nacional de Competitividad y Productividad

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

En cuanto a los documentos de gestión sectorial de mediano a largo plazo y su articulación con los servicios públicos del sector, podemos mencionar:

- **PLAN SECTORIAL: Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) del Sector Comercio Exterior y Turismo 2024-2030³⁰**

El PESEM establece los Objetivos Estratégicos y Acciones Estratégicas del Sector Comercio Exterior y Turismo; identificándose aquellos que se relacionan con la provisión adecuada de servicios públicos de responsabilidad funcional del Sector, de acuerdo a lo siguiente:

Tabla 15. Articulación del Plan Estratégico Sectorial Multianual con los Servicios Públicos del Sector

Visión: Perú, país exportador de una oferta de bienes y servicios con valor agregado, competitiva, diversificada y consolidada en los mercados internacionales; reconocido internacionalmente como destino turístico sostenible; donde el Comercio Exterior y Turismo contribuyen a la inclusión social y a mejorar los niveles de vida de la población			
Sub Sector	Objetivo Estratégico Sectoriales	Acción Estratégica Sectorial	Servicios De Responsabilidad Funcional Del Sector
Comercio Exterior	OES 1. Incrementar la participación del Perú en el comercio internacional de bienes y servicios	AES 1.2 Mejorar la competitividad en la cadena logística y en la facilitación del comercio exterior.	Servicios de información del Sector Comercio Exterior y Turismo
Turismo	OES 2. Consolidar un turismo competitivo, sostenible e inclusivo que contribuya a mejorar la calidad de vida en el Perú	AES 2.2. Incrementar la oferta turística, a través de la diversificación, consolidación e innovación de los productos turísticos	Servicios turísticos públicos

Fuente: Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024 – 2030 del Sector Comercio Exterior y Turismo.

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

- **PLAN INSTITUCIONAL: Plan Estratégico Institucional (PEI) del MINCETUR 2025-2030³¹**

³⁰ Resolución Ministerial N°081-2024-MINCETUR, que aprobó el PESEM 2024 – 2030 del Sector Comercio Exterior y Turismo

³¹ Resolución Ministerial N° 375-2024-MINCETUR, que aprobó el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2025 - 2030 del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

El PEI MINCETUR 2025 - 2030 es un instrumento de planificación oficial, articulado y coherente, que incorpora un conjunto de indicadores que facilita la rendición de cuentas de la gestión; como resultado del análisis realizado a continuación se presentan los objetivos estratégicos y acciones estratégicas institucionales alineadas al presente documento.

Tabla 16. Articulación del Plan Estratégico Institucional con los Servicios Públicos del Sector

Misión: Dirigir, ejecutar, coordinar y supervisar la política del Sector Comercio Exterior y Turismo en beneficio del país, profundizando la internacionalización de las empresas de manera competitiva, consolidando al Perú como un destino turístico competitivo, sostenible, seguro e inclusivo.			
Sub Sector	Objetivo Estratégico Institucional	Acción Estratégica Institucional	Servicios De Responsabilidad Funcional Del Sector
Comercio Exterior	OEI 3. Mejorar la competitividad de la cadena logística y la facilitación del comercio exterior	AEI 3.1. Medidas articuladas y/o atendidas para aprovechar los corredores interoceánicos, que se conectan con la infraestructura logística para llegar a los principales mercados internacionales, en beneficio de las empresas	Servicios públicos de comercio exterior
		AEI 3.2 Medidas articuladas y/o atendidas para la facilitación del comercio exterior, en el marco de la Comisión Multisectorial para la Facilitación del Comercio Exterior (COMUFAL), en beneficio de las empresas	
		AEI 3.6 Procedimientos administrativos seguros y accesibles incorporados a las plataformas digitales para los operadores de comercio exterior	
Turismo	OEI 5. Incrementar la oferta turística del Perú; a través de la diversificación, consolidación e innovación de los productos turísticos.	AEI 5.1. Desarrollo de proyectos de inversión y/o IOARR para mejorar los servicios turísticos públicos en destinos priorizados por el Sector.	Servicios turísticos públicos
		AEI 5.2 Fomento de la inversión privada en la actividad turística	
		AEI 5.3 Desarrollo de Productos Turísticos Especializados para la diversificación y mejora de la experiencia del visitante	
		AEI 5.4 Inventario nacional de recursos turísticos jerarquizados en beneficio del sector turismo	
		AEI 5.5. Experiencias turísticas accesibles e inclusivas para visitantes con discapacidad, adultos mayores y con movilidad reducida	

Fuente: Plan Estratégico Institucional (PEI) 2025 – 2030 del Pliego MINCETUR.

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

II.1. Proyección de cómo las Asociaciones Público Privadas contribuyen al logro de los objetivos sectoriales

TURISMO:

Las Asociaciones Público Privadas tienen el potencial de impulsar el desarrollo turístico en el Perú mediante la mejora de la infraestructura y la optimización de los servicios. Su adecuada implementación permitirá incrementar la competitividad del sector, fortalecer la oferta turística y mejorar la experiencia de los visitantes. Para alcanzar estos objetivos, es fundamental abordar diversos factores que inciden en su efectividad y sostenibilidad. A continuación, se citan algunos aspectos clave que deben ser considerados según el documento Política Nacional en Turismo 2025³².

- **ACCESIBILIDAD A LOS RECURSOS TURÍSTICOS** La gran mayoría de los recursos turísticos de este grupo presentan accesibilidad básica, lo que facilita la llegada y salida de los turistas. Según los datos del inventario, el 97,4% de estos atractivos cuentan con acceso, lo que garantiza una experiencia inicial favorable para los visitantes. Sin embargo, el 2,4% restante

³² Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE TURISMO

carece de accesibilidad, siendo una oportunidad para intervenciones en regiones como Ayacucho, Loreto y Huánuco, donde se identifican las mayores carencias.

- **SEÑALIZACIÓN EN LOS RECURSOS TURÍSTICOS** La señalización juega un papel crucial en la experiencia del visitante, especialmente para garantizar la orientación y la seguridad durante los recorridos. En los recursos turísticos incluidos en este grupo, aproximadamente el 46,4% cuenta con algún nivel de señalización, mientras que un 53,6% no dispone de este recurso. Las regiones de Lambayeque, Loreto y Ayacucho destacan por tener las mayores brechas en este aspecto, lo que representa una barrera para el disfrute autónomo de los visitantes.
- **INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS HIGIÉNICOS** La disponibilidad de servicios higiénicos es indispensable para el confort y la salud de los turistas y trabajadores. En este caso, el 47,5% de los recursos turísticos incluidos en este grupo dispone de esta infraestructura básica. Sin embargo, el 52,0% aún carece de servicios higiénicos, lo que afecta principalmente a regiones como Tacna, Huancavelica y Pasco. Esta deficiencia resalta la necesidad de inversiones específicas para cubrir esta brecha.
- **INSTALACIONES TURÍSTICAS EN LOS RECURSOS TURÍSTICOS** Las instalaciones turísticas permiten mejorar la experiencia del visitante, ya que permiten ofrecer orientación e información oficial. El 35,3% de los recursos turísticos incluidos en este grupo cuenta con instalaciones turísticas, mientras que el 67,4% carece de ellas. Regiones como Lambayeque, Madre de Dios y Huancavelica tienen una menor cobertura, destacándose como áreas prioritarias para mejorar este aspecto.
- **COMERCIALIZACIÓN DE LOS RECURSOS TURÍSTICOS** La comercialización es fundamental para atraer visitantes. En los recursos turísticos incluidos en este grupo, el 25,2% cuenta con actividades de comercialización, mientras que el 74,5% no dispone de estrategias de comercialización activa. Regiones como Ayacucho, Loreto y San Martín presentan brechas importantes en este ámbito, limitando su visibilidad en el mercado turístico.

Estos valores evidencian las oportunidades de mejora en los recursos turísticos no incluidos en la delimitación de los destinos turísticos, como parte del potencial turístico a nivel nacional. Aunque muestran un progreso significativo en ciertos aspectos, como accesibilidad y comercialización, las brechas en señalización, infraestructura básica e instalaciones turísticas limitan su desarrollo pleno. Esto subraya la importancia de un enfoque integral para maximizar su potencial y fomentar su inclusión en el panorama turístico nacional.

- **ARTICULACIÓN INTERINSTITUCIONAL PÚBLICO-PRIVADA** Como evidencia de la limitada articulación intersectorial en las regiones se destaca que solo el 40% de las regiones encuestadas en el 2024, indicaron que las instituciones que conforman el Comité Consultivo Regional de Turismo (CCRT) reportan acciones en el marco de sus competencias. La gobernanza implica un grupo de interrelaciones entre los actores del sector público y privado por lo cual es importante conocer su nivel de involucramiento y compromiso.

Las Asociaciones Público Privadas (APP) pueden coadyuvar al cierre de brechas del sector turismo, configurándose como una alternativa viable para mejorar la accesibilidad a los recursos turísticos, así como algunas instalaciones turísticas.

COMERCIO:

Las Asociaciones Público Privadas tienen el potencial de fortalecer el comercio exterior peruano mediante la modernización de la infraestructura, la digitalización de procesos y la promoción de la innovación. Su correcta implementación mejorará la competitividad del país en los mercados

internacionales y facilitará la adopción de nuevas tecnologías que buscan optimizar y automatizar procesos relacionados a la operatividad del comercio exterior. Para lograr estos objetivos, es importante considerar diversos factores que influyen en su desarrollo y efectividad. A continuación, se citan algunos aspectos clave que deben ser abordados para optimizar el impacto de las APP según el documento Política Nacional Multisectorial de Comercio Exterior 2025³³.

- **COLABORACIÓN ENTRE EL SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO:** De acuerdo con el estudio del Instituto Peruano de Economía (IPE, 2020), la falta de colaboración efectiva entre el sector público y privado en Perú ha obstaculizado los esfuerzos para fomentar la innovación y la inversión tecnológica para el comercio exterior.
- **INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA Y DIGITALIZACIÓN:** De acuerdo con Izvorski et al. (2020), el Perú aún enfrenta desafíos significativos en términos de infraestructura digital y tecnológica, lo que obstaculiza su capacidad para participar plenamente en el comercio electrónico y aprovechar las oportunidades de exportación.
- **ACCESO A INFORMACIÓN Y CAPACITACIÓN SOBRE TECNOLOGÍA:** De acuerdo con INEI (2018), la falta de acceso a información y capacitación sobre tecnología como un desafío importante para las empresas peruanas, especialmente las pequeñas y medianas empresas (PYMEs), lo que puede limitar su capacidad para adoptar innovaciones tecnológicas para el comercio exterior.
- **CAPITAL HUMANO CAPACITADO:** De acuerdo con el BID (BID, 2018), la falta de mano de obra capacitada en tecnología en Perú es uno de los principales obstáculos para el desarrollo de la innovación y la inversión tecnológica en el comercio exterior.
- **INCENTIVOS Y POLÍTICAS GUBERNAMENTALES:** De acuerdo con la OECD (2019), el Perú carece de políticas sólidas que fomenten la innovación y la inversión tecnológica, lo que desalienta a las empresas a invertir en tecnología para mejorar su competitividad en el comercio exterior.
- **ACCESO A FINANCIAMIENTO PARA LA INNOVACIÓN:** De acuerdo con el Banco Central de Reserva del Perú (2020), las PYME enfrentan dificultades para acceder a financiamiento para actividades de innovación y desarrollo tecnológico, lo que limita su capacidad para competir en el comercio exterior.
- **DEPENDENCIA DE SECTORES TRADICIONALES CON BAJA INVERSIÓN EN TECNOLOGÍA:** De acuerdo con el INEI, (2018), la economía del país sigue siendo altamente dependiente de sectores tradicionales como la minería y la agricultura, los cuales históricamente han invertido poco en tecnología e innovación, lo que limita el impulso tecnológico en el comercio exterior.
- **INCERTIDUMBRE POLÍTICA Y ECONÓMICA:** De acuerdo con el Banco Mundial (2021a) se sugiere que la incertidumbre política y económica en Perú puede desalentar la inversión en tecnología e innovación, ya que las empresas pueden ser reacias a comprometer recursos en un entorno inestable.
- **INVERSIÓN EN INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO:** De acuerdo con CEPAL (2020), en el Perú se invierte una proporción baja de su PBI en investigación y desarrollo en comparación con otros países de la región, lo que limita su capacidad para generar innovación y tecnología aplicada al comercio exterior.
- **CULTURA EMPRESARIAL INNOVADORA:** Un estudio del Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico (2018) señala que en Perú aún prevalece una cultura empresarial

³³ Entregable 01 POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE COMERCIO EXTERIOR

orientada hacia la eficiencia operativa en lugar de la innovación, lo que puede resultar en una menor inversión en tecnología para el comercio exterior.

- **DESAÍOS EN LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL:** Según la OMPI (2020), el Perú enfrenta desafíos significativos en términos de protección de la propiedad intelectual, lo que puede disuadir a las empresas de invertir en innovación y tecnología para el comercio exterior.
- **BRECHAS EN LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN TÉCNICA:** De acuerdo con el BID (2019b), las brechas en la educación y la formación técnica en Perú como un obstáculo importante para el desarrollo de la innovación y la inversión tecnológica en el comercio exterior.
- **POLÍTICAS DE PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES TECNOLÓGICAS:** De acuerdo con el estudio del Instituto Peruano de Economía (IPE, 2020), la falta de colaboración efectiva entre el sector público y privado en Perú ha obstaculizado los esfuerzos para fomentar la innovación y la inversión tecnológica para el comercio exterior.

Las Asociaciones Público Privadas (APP) pueden desempeñar un papel fundamental en la reducción de las deficiencias identificadas en el sector comercio exterior peruano, asociadas a la falta de uso de tecnologías en las operaciones de comercio exterior. Asimismo, puede aportar a mejorar la colaboración e intercambio eficiente de datos entre todos los operadores de comercio exterior, fomentando un entorno colaborativo, competitivo, eficiente reduciendo así los tiempos y costos en las operaciones de comercio exterior, mejorando la productividad de los puertos, los tiempos de despacho para el ingreso y salida de las mercancías, haciendo así un país más atractivo para el intercambio de bienes y servicios.

A continuación, se presenta las proyecciones de cómo las asociaciones público privadas contribuirán al logro de los objetivos institucionales:

Tabla 17. Proyección del impacto de la Cartera de Proyectos sobre los objetivos estratégicos sectoriales (2025)

Objetivo Estratégico Sectorial	Acción Estratégica Sectorial	Indicador	Metas
OES 1. Incrementar la participación del Perú en el comercio internacional de bienes y servicios	AES 1.2 Mejorar la competitividad en la cadena logística y en la facilitación del comercio exterior.	A. Índice de Desempeño Logístico (Banco Mundial).	<ul style="list-style-type: none">● Reducir en 30% el tiempo promedio del proceso administrativo de importación y exportación para carga contenerizada en puertos claves de aquí a 2032.● Lograr que al menos el 80% de las cargas internacionales estén integradas a plataformas digitales de trazabilidad interoperables en tiempo real, a partir del 2032.● Reducir en 15% los costos logísticos (como porcentaje del valor FOB y/o CIF) en exportaciones e importaciones, a partir del 2032.● Automatizar al menos el 90% de los trámites portuarios y aduaneros para carga regular en los principales terminales del país, a partir del 2032.
OES 2. Consolidar un turismo competitivo, sostenible e inclusivo que contribuya a mejorar la calidad de vida en el Perú	AES 2.2. Incrementar la oferta turística, a través de la diversificación, consolidación e innovación de los productos turísticos	A. Porcentaje de recursos turísticos priorizados que brindan servicios turísticos públicos en condiciones adecuadas.	<ul style="list-style-type: none">● Incrementar en un (01) recurso turístico priorizado que brinda servicios turísticos públicos en condiciones adecuadas.

Fuente: Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024 – 2030 del Sector Comercio Exterior y Turismo.

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

En razón a ello, los proyectos turísticos a ser priorizados para su ejecución vía APP, deberán estar relacionados con la mejora de los accesos a los recursos turísticos priorizados y a través de ello incentivar la demanda y visita a los atractivos turísticos, tanto nuevos como conocidos.

De otro lado, los proyectos del sector comercio exterior deben estar relacionados a mejorar la competitividad de la cadena logística, la mejora de los tiempos de despacho relacionados al ingreso y salida de mercancías, reducción de costos en los procesos operativos de comercio exterior, mejoramiento de la productividad de las empresas prestadoras de servicios logísticos y la atención de mercados internos y externos de manera oportuna.

Ahora bien, respecto de la contribución al logro de objetivos estratégicos sectoriales de los proyectos de la cartera bajo evaluación, se tiene lo siguiente:

Tabla 18. Proyección del impacto de la Cartera de Proyectos sobre los objetivos estratégicos sectoriales (2024)

Proyecto	Variables	Proyección ³⁴			
Sistema de Comunidad Portuaria del Perú o Port Community System (PCS)	Año	2025	2026	2027	2028
	Índice de Desempeño Logístico (Banco Mundial) ³⁵ .		3.09		3.17
Mejoramiento de los servicios turísticos del Parque Arqueológico Choquequirao	Año	2031	2032	2033	2034
	Porcentaje de recursos turísticos priorizados que brindan servicios turísticos públicos en condiciones adecuadas	6.24%	6.68%	7.13%	7.57%
Sistema de Telecabinas Kuélap	Año	2025	2026	2027	2028
	Porcentaje de recursos turísticos priorizados que brindan servicios turísticos públicos en condiciones adecuadas	3.2%	3.8%	4.3%	4.9%

Fuente: Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024 - 2030 del Sector Comercio Exterior y Turismo.

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

Finalmente, se debe comentar que los proyectos potenciales a ser ejecutados bajo APP antes referidos se enmarcan y coadyuvan en el logro de los objetivos sectoriales y nacionales, los cuales han sido mencionados y descritos en la sección I del presente documento. En esa línea, contribuirán en el mediano y largo plazo a mejorar la oferta turística atrayendo un mayor número de turistas y divisas al país, así como a mejorar la competitividad de la cadena logística, en beneficio de los operadores del comercio exterior.

III. IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE POTENCIALES PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA Y PROYECTOS EN ACTIVOS.

Como primer punto, resulta importante comentar que la entidad cuenta con experiencia en la ejecución de proyectos bajo la modalidad de Asociaciones Público Privadas; pues actualmente gestiona el Contrato de Concesión Proyecto Sistema de Telecabinas Kuélap, el cual se encuentra en etapa de Ejecución Contractual, específicamente en la Operación Comercial del Servicio de Telecabinas.

III.1. Potenciales Proyectos

Se han identificado dos proyectos que podrían ser ejecutados bajo la modalidad de Asociación Público Privada (APP), los cuales son:

³⁴ Información tomada del Plan Estratégico Sectorial Multianual 2024-2030

³⁵ Los indicadores del Banco Mundial y de la OECD se actualizan cada dos años

- Mejoramiento de los servicios turísticos públicos del Parque Arqueológico Choquequirao (en adelante Choquequirao)
- Desarrollo e implementación del Sistema de Comunidad Portuaria (en adelante, PCS)

A. Criterios de Elegibilidad

Cabe mencionar que los criterios de elegibilidad son un instrumento metodológico cualitativo para analizar el principio de valor por dinero, cuyo objeto es evaluar y determinar, con un enfoque cualitativo, los beneficios de desarrollar un proyecto como APP en comparación al régimen general de contratación pública.

Conforme al numeral 44.8 del artículo 44 del Reglamento, los criterios básicos de elegibilidad deben considerar: 1) el nivel de transferencia de riesgos; 2) la capacidad de medición o verificación de la disponibilidad y calidad del servicio; 3) las ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional; 4) el tamaño del proyecto que justifique los costos del Proceso de Promoción de APP; 5) la competencia por el mercado; 6) los factores relacionados al éxito del proyecto; y 7) el financiamiento por usuarios.

De acuerdo con la metodología de Criterios de Elegibilidad, si se obtiene:

- Menos de 11.50, frente al régimen general de contratación pública y con la información disponible, el proyecto no está en condiciones de contemplar la modalidad de APP para su desarrollo.
- Más de 11.50, frente al régimen general de contratación pública y con la información disponible, el proyecto está en condiciones de contemplar la modalidad de APP para su desarrollo.

A continuación, presentamos el análisis preliminar realizado para los proyectos identificados:

Tabla 19. Resultados de la Aplicación de los Criterios de Elegibilidad. Proyectos Turísticos

N°	Proyecto	Iniciativa	Financiamiento	C-1	C-2	C-3A	C-3B	C-4	C-5	C-6	Puntaje Ponderado	C-7	Puntaje
				15%	10%	20%	20%	20%	10%	5%		(0-1)	Final
1	Mejoramiento de los servicios turísticos del Parque Arqueológico Choquequirao	Estatul	Cofinanciada	2	3	1	3	2	1	2	13.70	1	14.70
2	PCS Nacional	Estatul	Cofinanciada	2	2	3	3	1	1	1	13.80	1	14.80

Fuente: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización

En atención a los resultados obtenidos en el análisis preliminar se puede decir que el proyecto IEC Choquequirao supera el puntaje mínimo de 11.50 para ser seleccionado, priorizado y continuar con su evaluación bajo la modalidad de APP; ha obtenido un puntaje de 14.70.

Del mismo modo el IEC PCS, supera el puntaje mínimo de 11.50 para ser seleccionados, priorizado y continuar con su evaluación bajo la modalidad de APP, al haber obtenido una puntuación% de 14.80.

B. Selección y Priorización de Proyectos

Los criterios de priorización, los cuales sustentarán la selección de proyectos a ser incorporados en el IMIAPP en los próximos 3 años, son:

1. Vinculación a los planes sectoriales y aporte al logro de objetivos y estrategias.

Como se ha descrito y sustenta en el numeral I.1.3, los proyectos potenciales a ser evaluados y ejecutados bajo la modalidad de Asociaciones Público Privada, están vinculados a los Planes Sectoriales y aportan al logro de sus objetivos. Con esto, todos los proyectos de la Cartera se encuentran alineados a los planes sectoriales y aportarán al logro de los objetivos sectoriales.



En esa línea, el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024 - 2030 del Sector Comercio Exterior y Turismo establece los lineamientos fundamentales para el fortalecimiento de estos sectores, con el objetivo de consolidar al Perú como un actor clave en el comercio internacional y un destino turístico competitivo. Este plan define objetivos estratégicos sectoriales (OES) y acciones estratégicas sectoriales (AES) que orientan la formulación e implementación de políticas y proyectos. En este marco, las Asociaciones Público-Privadas desempeñan un papel fundamental al facilitar la inversión en infraestructura y servicios estratégicos, promoviendo la modernización y la eficiencia en ambos sectores.

En el sector de comercio exterior, el Desarrollo e implementación del Sistema de Comunidad Portuaria (PSC) representa una iniciativa clave para incrementar la participación del Perú en el comercio internacional de bienes y servicios (OES 1). Su implementación permitirá mejorar la competitividad en la cadena logística y la facilitación del comercio exterior (AES 1.2) mediante la digitalización de procesos, la reducción de tiempos operativos y la optimización de costos en las operaciones de exportación e importación.

Asimismo, el PCS fomentará la implementación de estándares internacionales y mejores prácticas comerciales, lo que contribuirá a generar capacidades para la internacionalización y consolidar una cultura exportadora (AES 1.5). De esta manera, el proyecto fortalecerá la competitividad del país en los mercados globales y facilitará un entorno más eficiente y transparente para el comercio exterior.

En el sector turismo, el proyecto de Mejoramiento de los servicios turísticos del Parque Arqueológico Choquequirao y el Contrato de Concesión de Sistema de Telecabinas Kuélap tienen como objetivo Consolidar un turismo competitivo, sostenible e inclusivo que contribuya a mejorar la calidad de vida en el Perú (OES 2). A través de la modernización de la infraestructura, la mejora en la accesibilidad y la optimización de servicios turísticos, estas iniciativas permitirán fortalecer la promoción de estos destinos a nivel nacional e internacional (AES 2.1) aumentando su visibilidad y atracción de visitantes. Además, al integrar soluciones innovadoras como sistema de Telecabinas en Kuélap o teleféricos en Choquequirao, se busca incrementar la oferta turística a través de la diversificación y consolidación de nuevos productos turísticos (AES 2.2) posicionando al país como referente en turismo cultural y de aventura. La ejecución de estos proyectos mediante APP garantiza una gestión eficiente y sostenible generando un impacto positivo en las comunidades locales y contribuyendo al desarrollo del sector turístico en el país.

2. Desarrollo o generación de información base, estudios base o de detalle respecto del proyecto y su avance en el marco del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada

Criterio asociado al avance y/o profundidad de análisis y evaluación respecto de cada uno de los proyectos potenciales. Respecto de los proyectos potenciales, se puede comentar:

- Mejoramiento de los servicios turísticos públicos del Parque Arqueológico Choquequirao, ha sido propuesto como una Iniciativa Estatal Cofinanciada, actualmente se cuenta con la Versión Inicial del Contrato (VIC) aprobado por el Sector, lo cual ha permitido la publicación de la Convocatoria a Concurso, con fecha 28 de marzo del 2025, es decir se ubica en la Fase de Transacción, en el marco del SNPIP. (en adelante, IEC Choquequirao)
- El desarrollo e implementación del Sistema de Comunidad Portuaria, es un componente del Estudio de Preinversión denominado “Mejoramiento de los Servicios de Facilitación de Comercio Exterior a través de la Ventanilla Única del Comercio Exterior (VUCE). Segunda Etapa San Isidro-Lima-Lima” - CUI N° 2325802, el cual se encuentra en etapa de ejecución en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y de Gestión de Inversiones, así como el Informe técnico del área usuaria que sustenta la viabilidad de ejecutar este proyecto mediante una asociación pública privada. (en adelante, IEC PCS)

3. Impacto del proyecto sobre el cambio climático u otros negativos sobre su ámbito de ejecución.

Criterio asociado a la generación de impactos negativos, tales como contaminación del agua, suelo y aire, de corresponder.

Sobre este aspecto, se puede señalar que los proyectos turísticos potenciales, materia de análisis, consisten en la implementación de tecnologías de transporte por cable (Teleféricos, telecabinas y/o telesillas o similares); que es considerado una alternativa de transporte sostenible, ya que operan con energía eléctrica, lo que permite reducir el consumo de combustibles fósiles y cuyo impacto sobre el cambio climático y paisajísticos o respecto de la generación de contaminación acústica son menores en comparación con otros medios de transporte. No obstante, a medida que se profundice en la evaluación se deberá buscar plantear alternativas que mitiguen otros potenciales impactos negativos.

De otro lado, respecto del proyecto en materia de comercio exterior, se trata de la implementación de una plataforma digital que permitirá optimizar la coordinación entre los actores del sector portuario, reducir los tiempos de espera de las embarcaciones y mejorar la eficiencia logística. Así, la digitalización de procesos administrativos y la integración de tecnologías inteligentes pueden reducir el uso de papel y optimizar el flujo de carga, lo que minimiza la congestión en los puertos donde será empleado. De igual forma, a medida que se profundice en la evaluación se deberá buscar plantear alternativas que mitiguen otros potenciales impactos negativos.

4. Impacto económico sobre el presupuesto del sector y el impacto social y su contribución a la zona de influencia del proyecto.

Criterio consta de dos subcriterios, el primero asociado a la demanda de recursos financieros que deben ser aportados por el Sector y el segundo asociado al impacto socioeconómico del proyecto sobre su área de influencia. Respecto de los proyectos potenciales, se puede comentar:

- IEC Choquequirao, se puede mencionar que los estudios y evaluación realizadas hasta el momento, demuestran que el Estado tendría de asumir compromisos firmes, asociados tanto a las inversiones como la operación y mantenimiento; parte de los cuales podrá ser financiado por la recaudación de ingresos por tarifas. Respecto de su impacto socioeconómico, permitirá el desarrollo de nuevos negocios y servicios conexos en Apurímac, específicamente pueblos colindantes al recurso arqueológico, así como el retorno a través de impuestos.
- IEC PCS, se puede mencionar que los estudios y evaluación realizadas hasta el momento, demuestran que el Estado tendría de asumir compromisos firmes, asociados tanto a las inversiones como las operaciones y mantenimiento. Respecto de su impacto socioeconómico, permitirá el desarrollo de nuevos negocios y servicios conexos en las operaciones de exportación e importación.

Tabla 20. Cartera de Proyectos Priorizados.

N°	Nombre El Proyecto	Departamento	Provincia	C 1	C 2		C 3	C 4		Puntaje ³⁶
					2A.	2B.		4A.	4B.	
1	Sistema de Telecabinas Kuélap	Amazonas	Chachapoyas	5	5	5	3	3	5	26
2	Mejoramiento de los servicios turísticos del Parque Arqueológico Choquequirao	Cuzco	La Convención	5	2	2	3	3	5	20
3	PCS Nacional	Nacional	Varios	5	2	1	3	3	5	19

Elaboración: Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización (OGPPM)

En consecuencia, resulta adecuado continuar y priorizar la evaluación de ambos proyectos a fin de lograr la suscripción de los Contratos de Concesión respectivos. Por ello, a continuación, se presentan los resultados de aplicar la metodología de Criterios de Elegibilidad, según corresponde a los proyectos potenciales priorizados.

A continuación, presentamos las principales características de los proyectos priorizados:

³⁶ La puntuación que ha recibido cada proyecto, responde a los siguientes criterios:

Criterio 1

Vinculación a los planes sectoriales y aporte al logro de objetivos y estrategias.

Está vinculado completamente con planes nacionales y/o planes estratégicos sectoriales	5
Está vinculado parcialmente con planes nacionales y/o planes estratégicos sectoriales	3
No cuenta con ninguna vinculación con planes nacionales y/o planes estratégicos sectoriales	0

Criterio 2

Desarrollo o generación de información base, estudios base o de detalle respecto del proyecto

	2A
Contrato suscrito	5
	2B
Ejecución Contractual	5
Contrato y Base	4
Transacción	4
Informe de Evaluación Inicial	3
Estructuración	3
Estudio Pre inversión o similar	2
Formulación	2
Idea	1
Planeamiento y Programación	1

Criterio 3

Impacto del proyecto sobre el cambio climático u otros negativos sobre su ámbito de ejecución

Genera impactos positivos	5
No genera impactos positivos, ni negativos	3
Genera impactos negativos	0

Criterio 4

Impacto económico sobre el presupuesto del sector y el impacto social y su contribución a la zona de influencia del proyecto.

	4A
Autofinanciado, genera ingresos suficientes	5
	2B
Genera impactos positivos	5
Cofinanciado Parcial, genera ingresos insuficientes.	3
No genera impactos positivos, ni negativos	3
Cofinanciado Total, genera ingresos insuficientes.	0
Genera impactos negativos	0

**PERÚ**Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo**Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

Tabla 19. Ficha de Proyecto: Mejoramiento de los servicios turísticos públicos del Parque Arqueológico Choquequirao

PROYECTO	ENTIDAD COMPEPENTE
Mejoramiento de los servicios turísticos públicos del Parque Arqueológico Choquequirao	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo - MINCETUR
TIPO DE PROYECTO	DOCUMENTO INICIAL
Modalidad: APP Clasificación: Cofinanciada Iniciativa: Estatal INICIATIVA ESTATAL COFINANCIADA	1. Convenio Asistencia Técnica y/o Encargo: Convenio de Asistencia Técnica bajo la modalidad de Encargo entre MINCETUR y PROINVERSION N° 648-2017 2. LEY N° 30950: Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la elaboración del plan regional de acceso e integración de Choquequirao y Machupicchu, y la construcción e implementación de los anillos viales, caminos peatonales y sistema de teleféricos o telecabinas para el acceso al Monumento Arqueológico Nacional Choquequirao en los departamentos de Cusco y Apurímac. 3. Documento de Viabilidad del PIP CUI N° 2538795.
ÁREA DE INFLUENCIA	IMPORTANCIA Y CONSISTENCIA CON PRIORIDADES NACIONALES - SECTORIALES
DIRECTO: Los centros poblados de Huanipaca (Apurímac), de Kinualla (Apurímac) y Yanama (Cusco) INDIRECTO: Los distritos de Huanipaca (Abancay - Apurímac), San Pedro de Cachora (Abancay - Apurímac), Santa Teresa (La Convención - Cusco), Cusco, Santiago, San Sebastián, San Jerónimo, Wanchaq, (Cusco - Cusco) y Mollepata (Anta – Cusco)	PESEM 2024-2030. OES2: Consolidar un turismo competitivo, sostenible e inclusivo que contribuya a mejorar la calidad de vida en el Perú. PEI 2025-2030. OEI 5: Incrementar la oferta turística del Perú; a través de la diversificación, consolidación e innovación de los productos turísticos
OBJETIVO	
<p>Mejorar las instalaciones turísticas existentes y/o plantear nuevas propuestas de los servicios turísticos públicos, a su vez orientar una adecuada gestión del recurso turístico, puesto que ello conllevará al incremento del flujo turístico del Parque Arqueológico Choquequirao y la satisfacción del visitante. Por otro lado, ofrecerá mayores oportunidades de incremento del empleo relacionadas a las actividades turísticas y con ello mejoras en el nivel de ingresos económicos de la población.</p>	
BENEFICIARIOS	
<p>La ejecución del Proyecto permitirá superar las <i>inadecuadas facilidades turísticas de acceso al MACH</i>, originadas en la geomorfología accidentada de la zona que impiden la existencia de una vía de acceso vehicular directa al MACH, con lo cual los beneficiarios del Proyecto serán los turistas nacionales y extranjeros a los que se les brindará el servicio, así como los pobladores locales que podrán hacer uso del mismo.</p> <p>Por otro lado, de acuerdo al análisis de sostenibilidad social, se espera que los pobladores del área de influencia y de zonas aledañas obtengan puestos de trabajo con el desarrollo de actividades vinculadas al Proyecto, así como que se amplíe la oferta laboral de profesionales, técnicos y auxiliares a nivel nacional. En la preinversión se estimaron los beneficios sociales considerando el lado del excedente del consumidor, los mismos que ascienden a más de S/. 400 millones por año, importe que representa el 1.12% del PBI nominal de Cusco (2023) y el 2.77% del PBI nominal de Apurímac (2023) y no considera un posible efecto multiplicador del gasto en cada Departamento.</p>	
DIAGNÓSTICO SOBRE LA PROVISIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA O SERVICIO PÚBLICO IDENTIFICANDO LAS CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA Y OFERTA EXISTENTE EN TÉRMINOS DE COBERTURA Y CALIDAD	
DEMANDA: Actualmente, la demanda de este recurso turístico está conformado por turistas nacionales como extranjeros dispuestos o acostumbrados a realizar largas caminatas. Su cercanía a la ciudad de Cusco, representa una oportunidad para diversificar la oferta y atraer turistas hacia Apurímac.	

**PERÚ**Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo**Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

OFERTA: El actual acceso constituye una pista en regulares condiciones desde el Distrito de Cachora (Apurímac), para luego continuar con una trocha o camino peatonal; razón por la cual, actualmente los principales visitantes son turistas que disfrutan de los deportes extremos y/o largas caminatas.

MONTO ESTIMADO DE INVERSIÓN

S/ 943,731,116.73 (Cifra en Soles, sin IGV)

COSTO TOTAL DE INVERSIÓN REFERENCIAL - CTI

S/ 762,132,782.01 (Cifra en Soles que incluye IGV)

Nota

Dentro de los compromisos y obligaciones, asociados al presente Proyecto, que MINCETUR deberá asumir se debe mencionar:

- Adquisición de terrenos y liberación de interferencias, para lo cual se iniciará oportunamente el proceso administrativo asociado, de modo tal que, en cumplimiento de la normativa vigente, se llegue a la adjudicación del proyecto con los predios saneados.
- El pago del Cofinanciamiento a fin de retribuir la construcción, operación y mantenimiento del Proyecto.

Tabla 20. Ficha de Proyecto: Desarrollo e implementación del Sistema de Comunidad Portuaria

PROYECTO	ENTIDAD COMPEPENENTE
Port Community System (PCS) o Sistema de Comunidad Portuaria del Perú	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo - MINCETUR
TIPO DE PROYECTO	DOCUMENTO INICIAL
Modalidad: APP Clasificación: Cofinanciada Iniciativa: Estatal INICIATIVA ESTATAL COFINANCIADA	1. MEMORÁNDUM N° 683-2024-MINCETUR/VMCE 2. Informe N° 18-2024-MINCETUR/VMCE/DGFCF/DVUCEPT 3. Informe N°022-2024-MINCETUR/PROYECTO VUCE 2.0-AERCH
ÁREA DE INFLUENCIA	IMPORTANCIA Y CONSISTENCIA CON PRIORIDADES NACIONALES - SECTORIALES
DIRECTA: Puerto del Callao, Paita, Salaverry, Pisco, Matarani, Ilo y finalmente el Puerto de Chancay INDIRECTA: Todas las regiones del país que realizan operaciones de comercio exterior	PESEM 2024-2030. OES1: Incrementar la participación del Perú en el comercio internacional de bienes y servicios PEI 2025-2030. OEI 3: Mejorar la competitividad de la cadena logística y la facilitación del comercio exterior
OBJETIVO	
Facilitar y hacer más eficiente las operaciones logísticas y portuarias del comercio exterior peruano mediante la implementación y uso de la plataforma tecnológica PCS en el puerto del Callao y otros puertos en función de la demanda; permitiendo el intercambio inteligente y seguro de información en tiempo real entre todos los actores públicos y privados implicados en los procesos logísticos-portuarios (mar, puerto y tierra) del Puerto del Callao y otros puertos, generando servicios de valor en beneficio de todas la Comunidades Portuarias.	
BENEFICIARIOS	
Mas de 1 500 operadores de comercio exterior vinculados a la prestación de servicios logísticos, transporte, marítimo y portuarios y más de 40 mil micro, pequeñas, medianas y grandes empresas exportadoras e importadoras	
DIAGNÓSTICO SOBRE LA PROVISIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA O SERVICIO PÚBLICO IDENTIFICANDO LAS CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA Y OFERTA EXISTENTE EN TÉRMINOS DE COBERTURA Y CALIDAD	

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

DIAGNÓSTICO: Al respecto, es preciso indicar que en la actualidad no existe ningún puerto peruano que tenga implementando un Port Community System o Sistema de Comunidad Portuaria, sin embargo, en la región Sudamérica existen varios puertos referentes que ya vienen usando el PCS y otros que están en proceso de implementación, llámase el Puerto de Valparaíso con PCS implementando y el Puerto de San Antonio en Chile en proceso de implementación, al igual que el Puerto de Santos en Brasil, estos puertos nos vienen tomando ventaja competitiva en la región. A nivel mundial son cerca de 212 puertos que ya tienen un PCS en operación y cerca de 39 puertos que están en fase de planificación de acuerdo con el documento del Banco Mundial, "lecciones aprendidas de la experiencia global"¹

En los puertos referentes que ya vienen operando con PCS, estas plataformas tecnológicas brindan servicios a todos los operadores de comercio exterior que realizan operaciones de importación, exportación, tránsito, transbordo inclusive cabotaje en torno a una infraestructura portuaria y en el lado mar, puerto y tierra, en donde se atiende todo tipo de carga, llámase carga contenedorizada, carga a granel líquida y sólida y en general todo tipo de carga y, para homogeneizar el análisis, la cobertura del PCS estará en función al movimiento de TEU.

DEMANDA: La demanda tiene como uno de sus principales componentes el tráfico de contenedores en el Callao, el cual se vincula con los requerimientos de servicios del PCS y seguidamente puertos como Paita, Salaverry, Pisco, Matarani e Ilo y finalmente el Puerto de Chancay como un nuevo actor en el sistema portuario nacional y con proyecciones que podría igualar inclusive sobrepasar el nivel de movimiento de carga del Callao si consideramos que el Puerto de Chancay tendrá un fuere movimiento de carga en tránsito y transbordo.

Puertos y Terminales	Contenedores	Total TM (Año-23)	TOTAL TEUS (Año-22)	TOTAL TM (Año-22)	% VARIACIÓN TEUS (Año - 2023/2022)	% VARIACIÓN TM (Año - 2023/2022)
	TEUs (Año-23)					
TOTAL GENERAL	3,130,693	55,723,340	2,847,052	54,079,840	10.0%	3.0%
ALCANCE NACIONAL						
TOTAL	3,130,693	55,649,414	2,847,052	53,946,076	10.0%	3.2%
Marítimo	3,120,957	55,203,588	2,838,815	53,586,066	9.9%	3.0%
Paita	323,647	2,581,278	355,467	2,877,436	-9.0%	-10.3%
TP Paita - TPE	323,647	2,581,278	355,467	2,877,436	-9.0%	-10.3%
Salaverry	0	3,270,937	0	3,521,159	-	-7.1%
TP Salaverry - STI	0	3,270,937	0	3,521,159	-	-7.1%
Callao	2,757,429	38,560,720	2,461,193	37,256,466	12.0%	3.5%
TNM Callao - APMT	1,115,030	18,053,825	997,695	18,574,527	11.8%	-2.8%
T Zona Sur Callao - DPWC	1,642,399	17,641,945	1,463,498	15,529,750	12.2%	13.6%
T Embarque Concentrado Mnerales - TC	0	2,864,950	0	3,152,188	-	-9.1%
Pisco	28,246	2,557,354	13,575	2,852,050	>100%	-10.3%
TP General San Martín - PARACAS	28,246	2,557,354	13,575	2,852,050	>100%	-10.3%
Matarani	7,280	7,552,462	5,209	6,430,921	39.8%	17.4%
TP Matarani - TISUR	7,280	7,552,462	5,209	6,430,921	39.8%	17.4%
Ilo	4,355	680,837	3,371	648,035	29.2%	5.1%
TP Ilo - ENAPU	4,355	680,837	3,371	648,035	29.2%	5.1%

Fuente: ENAPU, DPWC, APMT, TISUR, TPE, TC, TPP, GR, LPO, COPAM y STI.

Elaborado por el Área de Estadísticas - DOMA, enero 2024.

OFERTA: En la actualidad la comunidad portuaria no cuenta con un PCS, sin embargo, existe otro tipo de herramientas tecnológicas independientes que brindan servicios conexos a las operaciones portuarias, entre ellos, el terminal operator system (TOS) que se encuentra en operación para el concesionario portuario DP World Callao, APM Terminales, Transportadora del Callao S.A. sistemas propios de cada terminal, el componente portuario de la VUCE para realizar y autorizar el ingreso, y zarpe de buques y próximamente como parte de las mejoras que viene realizando el Proyecto VUCE 2.0., la estadía de los buques, sistema que viene siendo operado y mantenido por el MINCETUR, el sistema de tráfico marítimo o VTS Callao a cargo de la Dirección de Capitanías y Puertos (DICAPI), el componente de mercancías restringidas de la (VUCE) para trámites documentarios y permisos para el ingreso y salida de mercancías.

Asimismo, es importante traer a colación como parte del ecosistema del comercio exterior peruano, las plataformas tecnológicas relacionados a cumplir las obligaciones aduaneras, como lo es el sistema de despacho aduanero de la SUNAT para facilitar los procesos de ingreso, salida, tránsito y transbordo de mercancías y medios de transporte, así como también el programa de facilitación aduanera, seguridad y transparencia (FAST) que actualmente viene desarrollando la SUNAT, es una iniciativa que plantea facilitar, agilizar, automatizar y transparentar los procesos de entrada y salida de mercancías en las aduanas del país, así como en los procesos complementarios de control de operadores. Todos ellos integrados a los procesos transversales de gestión de riesgo y seguridad de la cadena logística.

En línea con la anterior, el PCS podrá interoperar con cerca de 5 plataformas electrónicas públicas que brindan soporte a las operaciones de ingreso y salida de mercancías y medios de transporte, además de interoperar con más de 100 plataformas privadas de operadores de comercio exterior.

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General****Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización**

Dicho lo anterior, el PCS permitirá el intercambio de información entre los sistemas de todos los actores portuarios, marítimos, logísticos, dueños de carga, operadores de comercio exterior en general y autoridades competentes relacionadas al comercio exterior peruano, generando visibilidad, y organizando, automatizando, optimizando y coordinando todos los procesos comerciales y logísticos de comercio exterior realizados en el lado mar, puerto y tierra, además de interoperar con las principales plataformas tecnológicas que posean las autoridades competentes relacionados al control del ingreso, salida y tránsito de mercancías y medios de transporte.

MONTO ESTIMADO DE INVERSIÓN

S/ 68,993,750.00 (Cifra en Soles, sin incluir IGV)

Para el monto de inversión se consideró al Puerto del Callao, así como otros puertos en operación como General San Martín, Salaverry, Matarani, Ilo. Además, se considera otro puerto con potencial de demanda como Chancay, con un factor de evaluación similar al Puerto del Callao.

COSTO TOTAL DE INVERSIÓN REFERENCIAL - CTI

S/ 53,703,414.65 (Cifra en Soles, que incluye IGV)

Es necesario comentar que en el Anexo 3, se presenta información de los proyectos priorizados a mayor detalle, tomando en consideración la información oficial disponible más actualizada.

SECCIÓN 2. PROGRAMACIÓN

I. GESTIÓN DE RECURSOS PÚBLICOS

I.1. Elaboración del reporte de uso de recursos públicos.

En atención a los Lineamientos para la presentación del sustento de Capacidad Presupuestal y sus cuatro anexos, aprobados mediante Resolución Directoral N° 019-2021-EF/50.01; en esta sección se presentan y describen los supuestos sobre los que se proyectan los compromisos de los proyectos APP y PA, ya sean de gasto corriente o de capital.

Como punto de partida, se toma en consideración los recursos, de las diferentes fuentes de financiamiento, con las que dispone el sector, y su programación multianual de gastos corrientes y gastos de capital.

Ahora bien, en atención a la emisión del Informe de Capacidad Presupuestal, emitido mediante informe de la Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización, en febrero 2025 y el cual fue aprobado por la Dirección General de Presupuesto Público del Ministerio de Economía y Finanzas en el marco del proceso de aprobación de la Versión Inicial del Contrato del Proyecto “Mejoramiento de los Servicios Turísticos Públicos del Parque Arqueológico Choquequirao”, se ha considerado pertinente tomar los flujos proyectados en el citado Informe de Capacidad.

A partir de la información de gasto de los proyectos, y la Ficha de Capacidad Presupuestal asociada, se obtienen los montos anuales de los conceptos el “Presupuesto de la Entidad en Gasto Corriente” y “Presupuesto de la Entidad en Gasto de Capital”, en consideración de lo siguiente:

Tabla 21. Información obtenida del Informe de Capacidad Presupuestal y su correspondencia en el IMIAPP

Ficha De Capacidad Presupuestal	IMIAPP 2025 - 2027
B1. PROYECCIÓN MULTIANUAL DE GASTO SEGÚN CATEGORÍA DE GASTO: <ul style="list-style-type: none"> ● GASTO CORRIENTE ● GASTO DE CAPITAL 	PROYECCIÓN DE LOS INDICADORES GASTOS DE CAPITAL Y GASTOS CORRIENTE <ul style="list-style-type: none"> ● Presupuesto de la Entidad en Gasto Corriente ● Presupuesto de la Entidad en Gasto de Capital

Ahora, corresponde estimar el concepto “Total de Obligaciones de APP en Gasto Corriente” y el concepto “Total de Obligaciones de APP en Gasto de Capital”, los cuales, como lo hemos mencionado en la sección anterior, están asociados a los siguientes proyectos:

- **Sistema Telecabinas Kuélap**, este Proyecto surge como una Iniciativa Estatal Cofinanciada, cuyo proceso de promoción fue liderado por Proinversión en el año 2013. El Contrato de Concesión fue suscrito, con fecha 15.10.2014, entre la Sociedad Concesionaria Telecabinas Kuélap S.A, (que cuenta con el respaldo del grupo POMAGALSKI de Francia) y MINCETUR, en su calidad de Concedente.

Dado que este proyecto se encuentra en Fase de Ejecución Contractual; la obligación de pago del Sector se asocia al compromiso asumir el cofinanciamiento la *Remuneración Por Mantenimiento y Operación – RPMO* y el *Honorario Anualizado por la Supervisión de la Etapa de Explotación – HASEX*; conceptos que califican como gastos corrientes.

- **Mejoramiento de los Servicios Turísticos del Parque Arqueológico Choquequirao**, en atención a experiencias pasadas y de acuerdo a su origen, se analiza este proyecto bajo una Iniciativa Estatal Cofinanciada, en el que el componente más atractivo a ser desarrollado bajo una APP, es la implementación de un Teleférico.

De acuerdo al Informe de Evaluación Integral, se asume un mecanismo mixto de pago por obra para un 25% de las inversiones estimadas y la diferencia a través de un pago diferido que permita garantizar la ejecución total del proyecto (gasto de capital); así como el inicio y continuidad de su operación (gastos corrientes), motivo por el cual se asume que los desembolsos a cargo del MINCETUR, se realizan a partir del año 2031.

- **Desarrollo e implementación del Sistema de Comunidad Portuaria**, para este proyecto se propone como Iniciativa Estatal, inicialmente Cofinanciada con posibilidad de recaudar ingresos provenientes del cobro de tarifa.

Tomando en cuenta la normativa y las recomendaciones de los diferentes lineamientos vigentes, preliminarmente se asume un mecanismo de pago diferido que permita garantizar la ejecución total del proyecto (gasto de capital); así como el inicio y continuidad de su operación (gastos corrientes), motivo por el cual se asume que los desembolsos a cargo del MINCETUR, se realizan a partir del año 2032. Es necesario comentar que en las próximas etapas del proyecto este escenario será analizado a mayor detalle, validado o modificado, lo cual se reflejaría en la actualización del presente documento.

A continuación, en las siguientes tablas se muestra, de forma preliminar, la proyección de gasto corriente y gasto de capital de los proyectos de APP del Pliego MINCETUR, entre los cuales se incluye el Contrato de Concesión Proyecto Sistema de Telecabinas Kuélap y los dos potenciales proyectos seleccionados y priorizados en la sección anterior.³⁷

Tabla 22. Proyección Multianual de Gasto Corriente en proyectos de APP del Pliego MINCETUR: 2026 – 2035

Proyecto	Proyección Multianual de Gasto									
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
CC. Kuélap (Componente: Operación y Mantenimiento - RPMO y Gastos de Supervisión – HASEX)	5,977,186	5,890,470	5,768,276	5,630,508	5,563,442	5,493,853	5,394,059	5,372,520	4,029,389	5,493,853
IEC. Choquequirao (Componentes: Supervisión, Operación y Mantenimiento)	0	0	0	0	0	67,612,731	99,800,650	101,796,663	70,067,729	34,343,339

³⁷ Fuente: Informe N° 51- 2025 - MINCETUR/SG/OGPPD/OPP, MEMORÁNDUM N° 136 - 2025 - MINCETUR/VMCE/DGFCE, Propuesta de IMIAPP 2025-2027.

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

Proyecto	Proyección Multianual de Gasto									
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
IEC. PCS (Componentes: Supervisión, Operación y Mantenimiento)							14,695,609	14,983,084	15,276,674	15,576,517
Total	5,977,186	5,890,470	5,768,276	5,630,508	5,563,442	73,106,584	119,890,318	122,152,267	89,373,792	55,413,709

Fuente: el Informe N° 051-2025-MINCETUR/SG/OGPPD/OPP, emitido por la Oficina de Presupuesto y Planeamiento, con fecha 10 de febrero del año 2025, MEMORÁNDUM N° 136 - 2025 - MINCETUR/VMCE/DGFCE, emitido por la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior, de fecha 26 de febrero de 2025.
Elaboración Propia

Tabla 23. Proyección Multianual de Gasto de Capital en proyectos APP del Pliego MINCETUR: 2025 – 2034

Proyecto	Proyección Multianual de Gasto									
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
IEC Choquequirao (Componente: Costos obra e intangibles, Adquisición de terrenos, Contingencias y estudios definitivos. Gestión, administración, Liquidación y cierre de la inversión)	9,062,755	0	163,963,375	112,162,186	0	60,152,099	35,027,751	1,727,874	0	0
IEC PCS (Componente: Costos de implementación y estudios definitivos. Gestión, administración, Liquidación y cierre de la inversión)							17,536,397	17,744,946	17,955,978	18,169,519
Total	9,062,755	0	163,963,375	112,162,186	0	60,152,099	52,564,145	19,472,820	17,955,978	18,169,519

Fuente: el Informe N° 051-2025-MINCETUR/SG/OGPPD/OPP, emitido por la Oficina de Presupuesto y Planeamiento, con fecha 10 de febrero del año 2025, MEMORÁNDUM N° 136 - 2025 - MINCETUR/VMCE/DGFCE, emitido por la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior, de fecha 26 de febrero de 2025.
Elaboración Propia

Seguido, se presenta la proyección de gastos corrientes y de capital asociado a los tres proyectos antes mencionados.

Tabla 24. Proyección de los Gastos de Capital y Gastos Corriente

AÑO	GASTO CORRIENTE			GASTOS DE CAPITAL		
	TOTAL	CONTRATO	ADENDAS, ACTAS DE ACUERDO, LAUDOS	TOTAL	CONTRATO	ADENDAS, ACTAS DE ACUERDO, LAUDOS
2025	6,166,674.00	6,166,674.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2026	5,977,185.59	5,977,185.59	0.00	0.00	0.00	0.00
2027	5,890,470.03	5,890,470.03	0.00	0.00	0.00	0.00
2028	5,768,275.88	5,768,275.88	0.00	163,963,375.26	163,963,375.26	0.00
2029	5,630,508.24	5,630,508.24	0.00	112,162,186.39	112,162,186.39	0.00
2030	5,563,442.13	5,563,442.13	0.00	0.00	0.00	0.00
2031	73,106,584.06	73,106,584.06	0.00	60,152,099.33	60,152,099.33	0.00
2032	119,890,318.17	119,890,318.17	0.00	52,564,145.14	52,564,145.14	0.00
2033	122,152,266.07	122,152,266.07	0.00	19,472,820.14	19,472,820.14	0.00
2034	89,373,791.57	89,373,791.57	0.00	17,955,977.56	17,955,977.56	0.00
2035	55,413,708.84	55,413,708.84	0.00	18,169,519.14	18,169,519.14	0.00

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General****Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización**

Fuente: el Informe N° 051-2025-MINCETUR/SG/OGPPD/OPP, emitido por la Oficina de Presupuesto y Planeamiento, con fecha 10 de febrero del año 2025, MEMORÁNDUM N° 136 - 2025 - MINCETUR/VMCE/DGFCE, emitido por la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior, de fecha 26 de febrero de 2025.
Elaboración Propia

Cabe indicar que el concepto “Contrato” de la Tabla 26, se estima como la sumatoria de los gastos corrientes o gastos de capital, asociados a las obligaciones de pago por los compromisos asumidos por los tres proyectos APP antes listados. Asimismo, se debe mencionar que a la fecha no existen compromisos y obligaciones de pago originadas de modificaciones contractuales (Adendas), Actas de Acuerdo o Laudos Arbitrales³⁸, por ninguno de los proyectos precitados.

I.2. Estimación de los Indicadores de gasto presupuestal.

A partir de la información estimada en el numeral anterior para los conceptos de “Presupuesto de la Entidad en Gasto Corriente” y “Presupuesto de la Entidad en Gasto de Capital”, así como el “Total de Obligaciones de APP en Gasto Corriente” y el concepto “Total de Obligaciones de APP en Gasto de Capital”, es posible calcular y/o proyectar los Indicadores de rigidez de Gastos Capital y Gastos Corriente.

Tabla 25. Proyección de los Indicadores Gastos de Capital y Gastos Corriente

AÑO	Indicador de Gasto Corriente			Indicador de Gasto de Capital		
	Total de Obligaciones de APP en Gasto Corriente (S/)	Presupuesto de la Entidad en Gasto Corriente (S/)	Indicador (%)	Total de Obligaciones de APP en Gasto de Capital (S/)	Presupuesto de la Entidad en Gasto de Capital (S/)	Indicador (%)
2025	6,166,674	261,361,772	2.40%	0	114,581,758	0.00%
2026	5,977,186	181,454,110	3.29%	0	190,851,299	0.00%
2027	5,890,470	172,850,560	3.41%	0	148,780,037	0.00%
2028	5,768,276	172,970,169	3.33%	163,963,375	229,277,314	71.51%
2029	5,630,508	169,378,481	3.32%	112,162,186	178,002,836	63.01%
2030	5,563,442	169,311,415	3.29%	0	67,608,845	0.00%
2031	73,106,584	236,854,557	30.87%	60,152,099	128,694,581	46.74%
2032	119,890,318	283,638,291	42.27%	52,564,145	121,204,017	43.37%
2033	122,152,266	285,900,239	42.73%	19,472,820	88,637,714	21.97%
2034	89,373,792	253,121,765	35.31%	17,955,978	87,490,078	20.52%
2035	55,413,709	219,161,682	25.28%	18,169,519	88,245,166	20.59%

Fuente: Elaboración Propia

I.2.1. Indicador de rigidez del gasto corriente por APP

Este indicador mide la proporción del presupuesto de gasto corriente comprometido en obligaciones derivadas de APP, reflejando el nivel de rigidez financiera de la entidad en términos de gasto corriente. En esa línea, a partir de los resultados obtenidos y presentados en la tabla precedente, se puede señalar que:

- Se observa una tendencia creciente en la rigidez del gasto corriente a lo largo del período analizado. Dado que, en el año 2025, el indicador es del 3.46%, mientras que en 2035 alcanza el 27.97%, lo que sugiere una mayor presión financiera en el presupuesto de gasto corriente debido a compromisos con APP, en el mediano y largo plazo.

³⁸ No existe una obligación firme de pago asociados al Laudo Arbitral, resultados del Arbitraje entre el MINCETUR y el Concesionario, dado que actualmente se encuentra abierto un proceso de Nulidad sobre el mismo. Por otro lado, hay un proceso de arbitraje entre MINCETUR y el Consorcio Supervisor Kuélap, en el cual no se ha emitido Laudo alguno.

- A partir del año 2031, el crecimiento de este indicador se vuelve sustancialmente elevado, pasando del 3.29% en 2030 al 30.87% en 2031 y sigue subiendo hasta 45.09% en 2033, lo que evidencia un mayor peso o concentración del presupuesto de la entidad en el desarrollo de las APP.
- No obstante, en términos generales, el gasto corriente anual destinado a las APP en promedio representa el 18.78% del presupuesto de la entidad.
- El incremento en la rigidez podría implicar menor margen de maniobra para la reasignación de recursos en otros rubros del gasto corriente, dadas las restricciones establecidas para los recursos destinados al pago de compromisos asociados a las APP.

En consecuencia, se ha verificado que MINCETUR tiene la posibilidad de solventar futuros compromisos de gasto corriente asociados a la Cartera de Proyectos APP, cuyos proyectos han sido evaluados, seleccionados y priorizados en las secciones precedentes.

I.2.2. Indicador de rigidez de gasto de capital por APP

Este indicador evalúa la proporción del presupuesto de gasto de capital comprometido en obligaciones derivadas de APP, evidenciando el grado de inflexibilidad en la inversión pública debido a compromisos preexistentes. En esa línea, a partir de los resultados obtenidos y presentados en la tabla precedente, se puede señalar que:

- La rigidez del gasto de capital muestra variabilidad a lo largo del período proyectado, lo cual es un reflejo de la estructuración económica financiera propuesta para el proyecto.
- En años como 2028 y 2029, se evidencia una rigidez significativamente elevada (71.51% y 63.01% respectivamente), lo que indica que en esos años gran parte del presupuesto de inversión está comprometido con APP, limitando la posibilidad de nuevas inversiones. Es necesario precisar que, durante este periodo, se ha proyectado la fabricación y adquisición de los teleféricos y la retribución de tales inversiones se realizaría a través de un Pago Por Obra.
- Sin embargo, hay años donde la rigidez es baja como en 2025 y 2026 (4.30% y 2.68% respectivamente), pues está asociado sólo a la adquisición de los terrenos necesarios para el proyecto.
- En los años finales del periodo (2033-2035), la rigidez se mantiene en niveles moderados, entre 25.82% y 25.93%, lo que indica que una proporción relevante del gasto de capital sigue comprometida con APP, con lo cual el gasto de capital anual destinado a las APP en promedio representa el 28.92% del presupuesto de la entidad.
- El incremento en la rigidez podría implicar menor margen de maniobra para la reasignación de recursos en otros rubros del gasto de capital, dadas las restricciones establecidas para los recursos destinados al pago de compromisos asociados a las APP.

En atención a lo señalado se puede concluir que MINCETUR tiene la posibilidad de solventar futuros compromisos de gasto de capital asociados a la Cartera de Proyectos APP, cuyos proyectos han sido evaluados, seleccionados y priorizados en las secciones precedentes.

Finalmente, se debe mencionar que proyectos en la cartera del sector contribuirán con el desarrollo socio-económico local en la zona de influencia de cada proyecto. Asimismo, se debe señalar que los indicadores precitados pueden variar a medida que los proyectos avancen en el proceso de promoción de la inversión privada.



PERÚ

Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo

Secretaría General

Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

ANEXOS

1. Fichas de Indicadores del Sector Comercio Exterior
2. Fichas de Indicadores del Sector Turismo
3. Fichas de Proyectos
4. Fichas de Criterios de Elegibilidad
5. Programación de uso de recursos públicos

**PERÚ**Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo**Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

1. Fichas de Indicadores sector Comercio Exterior

En el presente Anexo, se presentan las Fichas Técnicas de cada uno de los Indicadores claves de Desempeño identificados en la Sección I del presente documento. Estas son:

FICHA TÉCNICA DEL INDICADOR												
OBJETIVO ESTRATÉGICO SECTORIAL:	OES 1: Incrementar la participación del Perú en el comercio internacional de bienes y servicios											
ACCIÓN ESTRATÉGICA SECTORIAL	AES 1.2: Mejorar la competitividad en la cadena logística y en la facilitación del comercio exterior											
NOMBRE	Índice de Desempeño Logístico (Banco Mundial).											
DESCRIPCIÓN	<p>El Índice de Desempeño Logístico (LPI, por sus siglas en inglés) es una medida utilizada para evaluar y comparar la eficiencia de los sistemas logísticos de diferentes países. Este índice abarca componentes como la eficiencia en el despacho aduanero, la calidad de la infraestructura de transporte, la facilidad para realizar envíos internacionales, el seguimiento y rastreo de envíos, entre otros.</p> <p>El LPI proporciona una visión integral del desempeño logístico de un país, lo que permite identificar áreas de mejora y comparar su rendimiento con el de otros países. Siendo una herramienta importante para los gobiernos, las empresas y las organizaciones internacionales en la toma de decisiones relacionadas con el comercio internacional y la logística.</p> <p>Este indicador es el principal referente de la logística y la facilitación del comercio a nivel mundial, donde las puntuaciones obtenidas son el reflejo de la percepción de los actores involucrados en la cadena logística.</p> <p>Por lo tanto, es un indicador importante para medir los avances del Perú en materia logística y la facilitación del comercio.</p>											
MÉTODO DE CÁLCULO	<p>Fórmula: Promedio de los 6 componentes del Índice de Desempeño Logístico (*)</p> <p><u>Especificaciones técnicas:</u> El LPI es un indicador que mide el desempeño del sector logístico que combina datos sobre 6 componentes básicos del desempeño en una sola medida agregada en base a encuestas realizadas a los principales actores de la logística.</p> <p>Los seis componentes son:</p> <table><tr><td>1. Aduanas.</td><td>4. Calidad y competencia logística.</td></tr><tr><td>2. Infraestructura.</td><td>5. Puntualidad.</td></tr><tr><td>3. Envíos internacionales.</td><td>6. Seguimiento y Rastreo</td></tr></table> <p>La puntuación general del LPI se construye a partir de estos seis componentes utilizando una técnica estadística propia del Banco Mundial.</p>						1. Aduanas.	4. Calidad y competencia logística.	2. Infraestructura.	5. Puntualidad.	3. Envíos internacionales.	6. Seguimiento y Rastreo
1. Aduanas.	4. Calidad y competencia logística.											
2. Infraestructura.	5. Puntualidad.											
3. Envíos internacionales.	6. Seguimiento y Rastreo											
PERIODICIDAD DE LA MEDICIÓN	Anual											
FUENTE DE DATOS	Fuente: Banco Mundial (BM), con frecuencia bienal. Base de datos: Logistics Performance Index (LPI) report, publicado en el enlace: https://lpi.worldbank.org/											
LÍNEA DE BASE	2022											
DATOS HISTÓRICOS	2022	2023	2024									
Valores en absolutos	1.2.6 2.2.5 3.3.1 4.2.7 5.3.4 6.3.4											
Valores en relativo	3.00		3.05									
METAS ANUALES	2025	2026	2027	2028	2029	2030						
Valores en absolutos												
Valores en relativo		3.09		3.17		3.26						
ÁREA RESPONSABLE	Responsable de la medición: El Banco Mundial (BM) es el actor que elabora y publica la información. El responsable de recopilar y reportar esta información es la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior (DGfce) Responsable de la acción: Viceministerio de Comercio Exterior (VMCE)											

* La fórmula para el cálculo del indicador elaborado por el Banco Mundial no es pública.

Fichas de Indicadores sector Turismo

**PERÚ**Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo**Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

En el presente Anexo, se presentan las Fichas Técnicas de cada uno de los Indicadores claves de Desempeño identificados en la Sección I del presente documento. Estas son:

FICHA TÉCNICA DEL INDICADOR						
OBJETIVO ESTRATÉGICO SECTORIAL:	OES 2 Consolidar un turismo competitivo, sostenible e inclusivo que contribuya a mejorar la calidad de vida en el Perú					
ACCIÓN ESTRATÉGICA SECTORIAL	AES 2.2: Incrementar la oferta turística, a través de la diversificación, consolidación e innovación de los productos turísticos					
NOMBRE	Porcentaje de recursos turísticos priorizados que brindan servicios turísticos públicos en condiciones adecuadas.					
JUSTIFICACIÓN DEL INDICADOR	El indicador permite medir el porcentaje de los recursos turísticos que brindan servicios turísticos públicos en condiciones adecuadas. Cabe precisar que, los recursos turísticos a intervenir con inversión pública corresponderán exclusivamente a las categorías: i) sitios naturales; ii) manifestaciones culturales; iii) realizaciones técnicas, científicas, o artísticas contemporáneas. Se excluyen los de carácter y propiedad privada, tales como templos/conventos/otro espacio físico de carácter religioso, agua termo-mineral, museos privados, etc. privados, entre otros similares.					
UNIDAD DE MEDIDA	Recurso Turístico					
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Calidad					
MÉTODO DE CÁLCULO	<p>Fórmula:</p> $\frac{\text{Implementado}}{\text{Demandado}} \times 100$ <p>Donde: Demandado = Total de Recursos Turísticos Priorizados (TRTP) Implementado = Recursos Turísticos Priorizados Adecuados (RTPA)</p>					
	<p>Especificaciones técnicas: Criterios para priorizar un recurso turístico: -El/los recurso/s turístico/s que lo conforman, se encuentran inventariados (categorizado y jerarquizado del 1 al 4), y la información sobre los mismos, ha sido registrada en el aplicativo SIGMINCETUR. -El ámbito de intervención de la inversión, se ubica en una o más Zonas de Desarrollo Turístico (ZDT) del Plan Estratégico Regional de Turismo (PERTUR) respectivo; y/o en áreas de desarrollo turístico identificadas y priorizadas en sus Planes de Desarrollo Turístico Local vigentes.</p> <p>Criterios para que un recurso turístico priorizado brinde "adecuados servicios turísticos públicos": -Se debe considerar la aplicación de los aspectos que se describen a continuación: Aspectos Tangibles: instalaciones turísticas que cumplan con las normas técnicas vigentes, generales y específicas aplicables a la inversión de acuerdo a lo establecido en el Formato N°04-A Indicador de Brecha aprobado con Resolución Ministerial N°363-2022-MINCETUR, y su modificatoria Resolución Ministerial N°222-2023-MINCETUR.</p>					
PERIODICIDAD DE LA MEDICIÓN	Anual					
FUENTE DE DATOS	Fuente: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR): Operadores Invierte.pe (Dirección General de Estrategia Turística, Plan COPESCO Nacional) Base de datos: Inventario Nacional de Recursos Turísticos del MINCETUR (aplicativo SIGMINCETUR). https://sigmincetur.mincetur.gob.pe/turismo/					
LÍNEA DE BASE	2022					
DATOS HISTÓRICOS	2022	2023	2024			
Valores en absolutos	38/1394	39/1394	41/1394			
Valores en relativo	2.70%	2.80%	2.90%			
METAS ANUALES	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Valores en absolutos	45/1394	53/1394	60/1394	69/1394	79/1394	82/1394
Valores en relativo	3.2%	3.8%	4.3%	4.9%	5.7%	5.9%
ÁREA RESPONSABLE	Responsable de la medición: Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) Responsable de la acción: Viceministerio de Turismo (VMT)					

**PERÚ**Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo**Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización**2. Fichas de Proyectos**

Nombre del Proyecto	Mejoramiento de los servicios turísticos públicos del Parque Arqueológico Choquequirao			
Modalidad	Asociación Público Privada			
Origen	Iniciativa Estatal			
Clasificación	Cofinanciada			
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios				
Mejorar las instalaciones turísticas existentes y/o plantear nuevas propuestas de los servicios turísticos públicos, a su vez orientar una adecuada gestión del recurso turístico, puesto que ello conllevará al incremento del flujo turístico del Parque Arqueológico de Choquequirao y la satisfacción del visitante. Por otro lado, ofrecerá mayores oportunidades de incremento del empleo relacionadas a las actividades turísticas y con ello mejoras en el nivel de ingresos económicos de la población.				
Principales componentes	<div>a) Accesibilidad al Monumento Arqueológico<ul style="list-style-type: none">Lado Cusco<ul style="list-style-type: none">Construcción del tramo de la vía turística Yanama – Abra San Juan (9.4.3 Km).Sistema de cables (Teleférico): Tramo 1: Abra San Juan – Maizal (2.7 Km); Tramo 2: Maizal – Abra -Choquequirao (3.7 km).Lado Apurímac<ul style="list-style-type: none">Mejoramiento tramo de la vía turística Huanipaca – Kinualla. (1.28 Km)Sistema de cables (Teleférico): Tramo 1: Kinualla – Choquequirao (estación Lucas Covarrubias) (4.2 Km).</div> <div>b) Instalaciones turísticas<ul style="list-style-type: none">Estación Central Yanama (T. terrestre)Estación Central Huanipaca (T. terrestre)BusesEstación Salida Kinualla (T. Cable)Estación Llegada Unión (T. Cable)Estación Salida Abra San Juan (T. Cable)Estación Intermedia Maizal (T. Cable)Estación Llegada Abra Choquequirao (T. Cable)</div>			
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Las partidas de costos del Estudio de Preinversión abarcan costos directos como costo de personal, servicios, y mantenimiento de los siguientes conceptos:</p> <ul style="list-style-type: none">Sistema de transporte por cable y estaciones.Vías de acceso vehicular (de buses turísticos).Estaciones centrales de buses.Operación y mantenimiento de buses.Manejo ambiental <p>Asimismo, existen mantenimientos periódicos de las vías de acceso vehicular cada 4 y 8 años. Para el caso del que ocurre cada 4 años, este incluye el sello asfáltico y la reparación de estructuras de drenaje; mientras que del que ocurre cada 8 años comprende la reposición del material granular estabilizado.</p> <p>Aparte de las partidas de costos del Estudio de Preinversión y la supervisión operativa, el análisis de estimación de costos de operación y mantenimiento considera también un porcentaje de gastos generales del operador, un porcentaje de utilidades del operador, los gastos de la Sociedad de Propósito Especial, el seguro de Obras Civiles Terminadas, los gastos de la GFC operativa, los gastos del fideicomiso de administración, y el costo del capital de trabajo.</p>			
Monto estimado de inversión	S/ 943,731,116.73 (Cifra en Soles, sin IGV)			
Fuente de Ingreso	<p>En el Estudio de Preinversión se establecen tarifas en función a las encuestas realizadas para el ingreso por teleférico, mientras para la tarifa correspondiente al bus turístico considera un 80% del valor de las tarifas de los buses a Machu Picchu, pero no hace una distinción entre las dos rutas viales para acceder al recurso del presente Proyecto (Norte por Cusco y Sur por Apurímac). Cabe recalcar que las tarifas no consideran el ingreso al recurso turístico.</p>			
		Segmento	Servicio	Con IGV
				Sin IGV

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

	Turistas Nacionales	Teleférico	S/ 95.51	S/ 80.94
		Bus Turístico	S/ 41.73	S/ 35.37
		TOTAL	S/ 137.24	S/ 116.30
	Turistas Extranjeros	Teleférico	S/ 95.51	S/ 80.94
		Bus Turístico	S/ 66.77	S/ 56.58
		TOTAL	S/ 162.28	S/ 137.52
Para proyectar posteriormente los ingresos por el cobro de tarifas se contempla ajustar las tarifas obtenidas en el 2021 por el factor de la inflación real y proyectada hasta la puesta en operación comercial. Asimismo, se debe tomar en cuenta la tarifa sin IGV.				
Costo estimados de operación y mantenimiento (promedio anual)	S/ 66,517,031.73 (Cifra en Soles, sin IGV).			
Estado de los Estudios del proyecto a la fecha	Se debe mencionar que la fecha de incorporación al proceso de promoción: 07 de febrero de 2024. El Proyecto se encuentra en Fase de Estructuración, siendo que el MINCETUR ya dio su aprobación al Informe de Evaluación Integral – IEI y a la Versión Inicial del Contrato – VIC. Así también ha presentado el Informe de Capacidad de Presupuestal.			
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	Bajo el Sistema de Inversión Pública Invierte.pe, los proyectos deben evaluados de forma integral. En esa línea, se han determinado las líneas de acción o componentes precitados. Ahora bien, en el caso particular de Choquequirao, sobre todo por su ubicación será necesario solicitar la intervención de otros Sectores, tales como Transporte y Cultura, quienes desde sus competencias podrán mejorar los accesos y mantener o poner el valor el momento histórico.			
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales.				
PESEM 2024-2030. OES2: Consolidar un turismo competitivo, sostenible e inclusivo que contribuya a mejorar la calidad de vida en el Perú				
PEI 2025-2030. OEI 5: Incrementar la oferta turística del Perú; a través de la diversificación, consolidación e innovación de los productos turísticos				
Compromisos de MINCETUR				
<ul style="list-style-type: none">El Proyecto ha sido catalogado como COFINANCIADO por la incapacidad de los flujos de generar los ingresos suficientes para cubrir la inversión a ejecutar y los costos de operación y mantenimiento; en ese sentido, es compromiso del sector efectuar el pago al Concesionario según el mecanismo establecido en el Contrato de Concesión, en los plazos correspondientes para tal efecto.El sector debe garantizar el saneamiento físico legal de los terrenos y la liberación de las interferencias de las Áreas de la Concesión, en las condiciones y los plazos establecidos en el Contrato de Concesión.Efectuar el Proceso de Consulta Previa para el desarrollo del Proyecto, de ser aplicable.				

**PERÚ**Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo**Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

Nombre del Proyecto	Port Community System (PCS) o Sistema de Comunidad Portuaria del Perú
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
El proyecto Port Community System (PCS) para el Perú, busca implementar en los principales puertos marítimos del país, una plataforma electrónica segura y neutral – PCS, que permita a través de un único punto, el intercambio eficiente e inteligente de información, entre los actores públicos y privados relacionados a la operatividad de la cadena logística de comercio exterior en torno a un ecosistema portuario, permitiendo así la automatización y optimización de procesos, además de la simplificación, gestión de la información y documentación, gracias a la colaboración entre los miembros de la comunidad logística y portuaria, reduciendo así los tiempos de espera en toda la cadena logística, el menor uso de papeles, traslados y una mejor planificación de recursos, con el objetivo de reducir costos, mejorar la productividad de los puertos y finalmente mejorar la competitividad de las empresas y del país.	
Principales componentes	<p>El PCS como una plataforma tecnológica brinda servicios estándar para un puerto, tendrá aproximadamente 12 servicios o componentes y cerca de 36 microservicios, sin embargo; cada servicio se podría adecuar a la necesidad de cada puerto, y su especialización en movimiento de carga, pudiendo poner en operación hasta 12 servicios.</p> <p>El PCS tendrá los siguientes componentes o servicios.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Servicio información y trazabilidad (SIT). 2) Servicio de Ingreso/Egreso Depósitos Temporales (SIEDT) 3) Servicio de Gestión de Manifiestos de Carga (SGMC) 4) Servicio de Listas de carga/descarga (SLCD) 5) Servicio de Gestión de Escalas (SGE) 6) Servicio de Ingreso/Egreso Depósitos de Contenedores vacíos (SIEDV) 7) Servicio de Coordinación de solicitudes de inspección (SCSI) 8) Servicio Terminales Granel Sólido (STGS) 9) Servicio de Contratación del Transporte Marítimo (SCTM) 10) Servicio de Ingreso/Egreso de Mercancías por Ferrocarril (SIEMF) 11) Servicio de Gestión de servicios a las Naves (SGSN) 12) Servicio de Planificación Naviera (SPN)
Principales actividades de operación y mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> - Las principales actividades de operación y mantenimiento están relacionadas a los servicios listados anteriormente y que estarán disponibles al servicio de los operadores de comercio exterior, los cuales podrán acceder a cada uno de los módulos correspondientes a través del sistema PCS. El PCS, generará anuncios, avisos, programaciones, generación de documentos, envío de información, interoperabilidad de información entre otras acciones relacionadas a las operaciones logísticas y portuarias de comercio exterior. - La operación del sistema será las 24 horas del día y los 7 días de la semana, con un monitoreo de actividades e incidencias - Mantenimiento de Software (Oracle, VMWare, RedHat, SOClass) - Mantenimiento de oficinas y equipamiento
Monto estimado de inversión	<p>S/ 68,993,750.00 (Cifra en Soles, incluido IGV)</p> <p>Para el monto de inversión se consideró al Puerto del Callao, así como otros puertos en operación como General San Martín, Salaverry, Matarani, Ilo. Además, se considera otro puerto con potencial de demanda como Chancay, con un factor de evaluación similar al Puerto del Callao</p>
Fuente de Ingreso	<p>El proyecto de APP cuenta con dos fuentes de ingresos. El primero es el ingreso mediante cofinanciamiento del Estado para las inversiones.</p> <p>El segundo es el ingreso comercial del concesionario a través del cobro de tarifas por los servicios obligatorios y, eventualmente, por el cobro de servicios complementarios; siempre que se trámite la normativa autoritativa para ello.</p>

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

Costos estimados de operación y mantenimiento (promedio anual)	Máximo por puerto de S/ 1,652,000.00 por año (Cifra en Soles, incluido IGV)
Estado de los Estudios del proyecto a la fecha	El Proyecto se encuentra en Fase de Planeamiento y Programación. Cuenta con un PIP viable CUI 2325802, a partir del cual se podrá elaborar los Estudios Técnicos Básicos que se requieran. De otro lado, se buscará concretar un Convenio de Asistencia Técnica bajo la modalidad de Encargo entre MINCETUR y PROINVERSION
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	Bajo el Sistema de Inversión Pública Invierte.pe, los proyectos deben evaluados de forma integral. En esa línea, se han determinado las líneas de acción y otros componentes bases o complementarios.
Cronograma De Ejecución De Inversiones, Operación Y Mantenimiento	Se estima que las fases de formulación, estructuración y transacción se llevarían a cabo entre el 2025 y el año 2027, año que en suscribiría el contrato. Durante los años 2027 y 2029, se llevaría a cabo la implementación, que incluye 12 meses de estudios técnicos y 24 meses de ejecución de inversiones, empezando desde el 2027. Asimismo, se propone que la etapa operativa cuente con un periodo desde el 2030 hasta el 2039, es decir 120 meses aproximadamente, siempre sujeto a que en la etapa de formulación y estructuración se puedan ampliar los análisis y poder validar la presente información. Preliminarmente se ha estimado una estructuración financiera de pagos diferidos. Iniciándose el pago al concesionario luego de la implementación, inicio de inversiones, inicio de etapa preoperativa, inicio de operaciones, cierre financiero, por ello el primer desembolso se realizaría el año 2032. Respecto a la retribución por operación y mantenimiento, los costos se basan en los gastos operativos, administrativos, consumibles, otros gastos, gastos de personal, pensando en que la habilitación se hará en cada uno de los puertos identificados. Se ha calculado un costo operativo promedio, que incluye IGV, costos progresivos en base a la tasa de inflación, además del margen de utilidad de la empresa
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales.	
PESEM 2024-2030. OES1: Incrementar la participación del Perú en el comercio internacional de bienes y servicios	
PEI 2025-2030. OEI 3: Mejorar la competitividad de la cadena logística y la facilitación del comercio exterior	
Compromisos de MINCETUR	
<ul style="list-style-type: none"> • Programación del uso de los recursos públicos para la APP • Entrega de espacios físicos o en la nube para la operatividad del sistema • Arreglos institucionales y habilitación del marco legal para la obligatoriedad del cobro por tarifa de los servicios del PCS 	

3. Fichas de Criterios de Elegibilidad

Información del Proyecto
Nombre del Proyecto
Creación del Port Community System del Perú
Entidad Encargada
MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO
Breve descripción del Proyecto
<p>Objetivo Central: Contribuir a mejorar la competitividad del sector comercio exterior</p> <p>Objetivos Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Optimizar procesos y simplificar trámites de comercio exterior. Reducir tiempos y costos de transacción. Brindar información sistematizada, actualizada e inteligente sobre comercio exterior y logística internacional. <p>Fortalecer a las entidades públicas vinculadas al comercio exterior.</p>

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos		
Pregunta:	<p>¿Cuál se espera que sea el nivel de transferencia de riesgos hacia el sector privado?</p> <p>Tomando en consideración experiencias previas en el MINCETUR, tales como Telecabinas Kuélap, se conoce que es posible transferir riesgos importantes como Diseño, Desarrollo, Implementación y Operación. No obstante, se tendría que retener el Riesgo de Demanda, pues no el momento no hay normativa explícita que permita el cobro de tarifas.</p>	
Indicadores de respuesta		
1	2	3
Existe una baja o nula capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado.	Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado.	Existe una alta capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado.
Puntaje	2	

Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	
Pregunta:	¿Se cuenta con especificaciones e indicadores de disponibilidad de servicio y del desempeño, así como un sistema de penalidades o deducciones?

Tomando en consideración documentos previos y experiencias internacionales como las del Puerto de San Juan, se puede decir que existen especificaciones e indicadores de desempeño, sistema de penalidades o deductivo que pueden ser tomados como una base para el Proyecto en evaluación.

Entre los principales niveles de servicio se encuentran:

- Disponibilidad del sistema para cualquier usuario
- Tiempo de respuesta a transacción del sistema para usuarios finales
- Incidencias técnicas que afectan la disponibilidad del sistema
- Incidencias del ámbito de seguridad que afectan la disponibilidad del sistema
- Calidad de la incorporación de nuevas funcionalidades del sistema
- Medición del número de peticiones realizadas en el plazo planificado

Indicadores de respuesta

1	2	3
No existen especificaciones e indicadores de desempeño y un sistema de penalidades o deductivos para proyectos similares tanto a nivel nacional como internacional	Existen especificaciones e indicadores de desempeño y un sistema de penalidades o deductivos para proyectos similares a nivel internacional	Existen especificaciones e indicadores de desempeño y un sistema de penalidades o deductivos para proyectos similares en el Perú

Puntaje
2

Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional

Pregunta:

¿Existe información que demuestre la ocurrencia de sobrecostos respecto al monto original del proyecto y/o el incumplimiento de los cronogramas originalmente establecidos en la provisión mediante el régimen general de contratación pública?

El Proyecto VUCE 2.0 viene ejecutándose bajo OPT y en su ejecución ha requerido de incrementos presupuestales, los cuales han sido registrados en el Banco de Inversiones del Invierte.pe

Indicadores de respuesta

1	2	3
No existe evidencia documentada ni cuantificable en el país ni en países comparables de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	Existe evidencia documentada en el país o en países comparables de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	Existe evidencia documentada y cuantificable en el país de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública

Puntaje
1

Pregunta:	¿La entidad pública tiene capacidad para realizar sostenidamente la operación y el mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto?
	MINCETUR no cuenta con un equipo técnico especializado en operación y mantenimiento de un PCS, No obstante, cuenta con experiencia en la gestión y administración de Contratos de Concesión de infraestructura.

Indicadores de respuesta		
1	2	3
La entidad pública posee una alta capacidad para realizar sostenidamente la operación y el mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto	La entidad pública posee una capacidad media para realizar sostenidamente la operación y el mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto	La entidad pública posee poca o nula capacidad para realizar sostenidamente la operación y el mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto

Puntaje	3
----------------	----------

Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP

Pregunta:	¿Cuál es el estimado de inversión en el proyecto?
	De acuerdo con la evaluación realizada, la implementación de PCS a nivel nacional, demandará un costo de inversión superior a 10,000 UIT, pero menor 50,000 UIT.

Indicadores de respuesta		
1	2	3
Gobierno Nacional: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es menor a 50,000 UIT, pero mayor a 10,000 UIT Gobiernos Regionales y Locales: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es menor a 25,000 UIT, pero mayor a 7,000 UIT	Gobierno Nacional: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 50,000 UIT, pero menor a 250,000 UIT Gobiernos Regionales y Locales: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 25,000 UIT, pero menor a 100,000 UIT	Gobierno Nacional: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 250,000 UIT Gobiernos Regionales y Locales: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 100,000 UIT

Puntaje	1
----------------	----------

Criterio Específico 5: Competencia por el mercado

Pregunta:	¿Cuántas empresas del sector privado tienen la capacidad y la experiencia para ser potenciales postores para el desarrollo del proyecto?
------------------	--

Es escasa la cantidad de empresas con experiencia en este tipo de proyecto.

En consideración a experiencias internacionales en la región, se puede comentar que, en el mercado internacional, existe al menos dos empresas internacionales, que cuentan con representación o presencia en el país, las cuales podrían configurarse como potenciales.

Asimismo, es importante indicar que en el 2022 el MINCETUR emitió la opinión favorable a un proyecto de Iniciativa Privada Autofinanciada de PCS para puertos distintos del Callao. Esto muestra el interés de inversionistas por participar del proyecto.

Indicadores de respuesta

1	2	3
Existen suficientes empresas del sector privado para conformar hasta 2 postores potenciales al momento de adjudicar la buena pro del proyecto.	Existen suficientes empresas del sector privado para conformar entre 2 y 5 postores potenciales al momento de adjudicar la buena pro del proyecto	Existen suficientes empresas del sector privado para conformar más de 5 postores potenciales al momento de adjudicar la buena pro del proyecto

Puntaje
1
Criterio Específico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto
Pregunta:

¿Cuenta la entidad pública contratante con una unidad dentro de su estructura organizacional y tiene experiencia para conducir un proyecto de APP de similares características?

MINCETUR cuenta con experiencia en la gestión y administración de Contratos de Concesión de proyectos similares.

Indicadores de respuesta

1	2
Entidad pública contratante no cuenta con una Unidad APP o, de contar con ella, no tiene experiencia de desarrollo de proyectos de APP ni administración de contratos APP de similar tipología, tamaño y complejidad	Entidad pública contratante cuenta con una Unidad APP y tiene experiencia de desarrollo de proyectos de APP y administración de contratos APP de similar tipología, tamaño y complejidad

Puntaje
1
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios
Pregunta:

¿Tiene el proyecto evidencia de generar los suficientes ingresos para financiar parcial o totalmente el proyecto?

De acuerdo con los estudios sobre el proyecto, tiene potencial para generar ingresos para financiarse parcialmente a través de tarifas por el servicio público del PCS..

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

Indicadores de respuesta		
0		1
El proyecto no tiene la posibilidad de generar los suficientes ingresos para financiar parcial o totalmente el proyecto		El proyecto tiene la posibilidad de generar los suficientes ingresos para financiar parcial o totalmente el proyecto
Puntaje	1	

Resultados

Criterios	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1.3
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 1	4.0
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 2	4.0
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1.3
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	0.7
Criterio Específico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto	0.5
Puntaje ponderado total	13.8

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0
--	---

Puntaje final	13.8
----------------------	-------------

Conclusión

Frente al régimen general de contratación pública y con la información disponible, el proyecto está en condiciones de contemplar la modalidad de APP para su desarrollo.

Información del Proyecto

Nombre del Proyecto

Mejoramiento de los servicios turísticos públicos del Parque Arqueológico Choquequirao

Entidad Encargada

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO

Breve descripción del Proyecto

El Proyecto consiste en la construcción de un teleférico como vía de acceso desde Kinualla al Parque Arqueológico Choquequirao, así como, la construcción de las estaciones de salida y de llegada.

El Proyecto se centra en proporcionar adecuadas condiciones de accesibilidad para la población y los visitantes en la zona de alta pendiente de la margen derecha del río Apurímac. Adicionalmente, considerando que a la fecha el acceso al Parque Arqueológico Choquequirao se encuentra limitado por las dificultades de acceso, se deja de aprovechar un recurso turístico que puede formar parte de la oferta turística que beneficie y potencie el circuito actual, el cual, por la cercanía con otros recursos turísticos tales como Salkantay, Machu Picchu y el Valle Sagrado, además del futuro Aeropuerto Internacional de Chinchero y centros urbanos de servicio; podría integrarse al circuito turístico Cusco-Apurímac.

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos**Pregunta:**

¿Cuál se espera que sea el nivel de transferencia de riesgos hacia el sector privado?

Mediante una APP se busca transferir los riesgos a quien tenga mayor capacidad de gestionarlos y/o administrarlos, siendo preferentemente, el Concesionario aquel que los asume. Es así como, de los resultados del análisis de riesgos, de los treinta y cuatro (34) riesgos listados en la matriz de riesgos dieciséis (16) serían trasladados al Concesionario, diez (10) retenidos por el Concedente y ocho (8) compartidos entre el Concedente y el Concesionario; por tanto, existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado (ver Sección 5.4 del presente Informe).

Fuente: IEI Choquequirao 28.01.2025

Indicadores de respuesta

1	2	3
Existe una baja o nula capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado.	Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado.	Existe una alta capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado.

Puntaje**2**

Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio
Pregunta:

¿Se cuenta con especificaciones e indicadores de disponibilidad de servicio y del desempeño, así como un sistema de penalidades o deducciones?

Dada la necesidad de medir la disponibilidad y la calidad del servicio ofrecido a los usuarios del Proyecto durante la etapa de operación; se requiere el uso de indicadores de desempeño que reflejen el cumplimiento de los objetivos establecidos previamente en el contrato. Por lo anterior, con este criterio se mide la disponibilidad de especificaciones e indicadores de desempeño, así como la existencia de un sistema de penalidades o deductivos, de esta forma, el Privado se ve “obligado” a prestar adecuadamente el servicio a lo largo del ciclo de vida del Proyecto.

Al respecto, se cuenta con las siguientes normas:

- Análisis de seguridad (según norma 12929-1).
- Nota de cálculo de línea (según norma EN 12930).
- Nota de cálculo de accionamiento (según norma EN 13223).

Respecto a los niveles de servicio, con base en una experiencia internacional, el CERTU (Centro de Estudios e Investigación sobre los Transportes, Urbanismo y Construcciones Públicas, dependiente del Ministerio de Transportes de Francia) publicó en diciembre de 2011 un estudio en el que anunciaba que la tasa de disponibilidad de las instalaciones de transporte por cable era equivalente a 99.5%. Esta disponibilidad elevada debe ir ligada a un plan de mantenimiento predictivo y preventivo de calidad. Con referencia a ello, el mismo organismo (CERTU) en el 2012 publicó que las tasas de disponibilidad eran las siguientes:

- Metrocable de Medellín: 99.8%
- Teleférico Roosevelt con tecnología vaivén: “disponibilidad casi total”
- Teleférico Aerial Tram de Roosevelt, Nueva York con tecnología vaivén: 99.3%
- Funicular de Montjuic en España: 99.9%
- Metro aéreo de Perugia en Italia: 99.9%

Al respecto, los proveedores de estos sistemas anunciaron en sus comunicaciones tasas de disponibilidad del 99.8%³⁹.

Por otro lado, es importante precisar que el MINCETUR es la Entidad Pública Titular del proyecto Sistema de Telecabinas de Kuélap, proyecto similar que cuenta con especificaciones e indicadores de desempeño y un sistema de penalidades, reflejadas en el contrato APP, específicamente en el Anexo I, Apéndice 1: Niveles de Servicio y en el Anexo IX: Penalidades aplicables al Contrato.

Tabla 164. Niveles de Servicio de la Concesión Telecabinas de Kuélap

Niveles de Servicio	Detalle
Relativos a la Disponibilidad	<p>Fiabilidad: es el ratio del tiempo de funcionamiento normal sobre la cantidad de Anomalías o Incidentes.</p> <p>Reparabilidad: es el ratio del tiempo necesario para reparar sobre la cantidad de Anomalía o Defecto.</p> <p>Disponibilidad: es el ratio del porcentaje del tiempo de funcionamiento normal sobre el tiempo total de funcionamiento en el que el Sistema tendría que haber funcionado.</p>
	Sujeto al Tiempo de Espera Máximo para que un usuario en disposición de usar el Servicio de Telecabinas reciba las

³⁹ Véase en el folleto “Urbanway” de POMA de 2012.

Relativos al de Tiempo Espera	prestaciones correspondientes, en condiciones normales de operación, dentro de las instalaciones donde se presta el mencionado servicio.
Relativos a la Calidad del Servicio	Satisfacción del Servicio: recoge el nivel de satisfacción a través de la apariencia de las instalaciones, seguridad del servicio, empatía en la atención, entre otros. Índice de Reclamación: recoge los reclamos de los usuarios por los servicios de Telecabinas.

Fuente: Anexo I de Contrato de Concesión de Telecabinas de Kuélap / Elaboración propia

Tabla 165. Aspectos de las penalidades aplicables al Contrato de la Concesión Telecabinas de Kuélap

Capítulo del Contrato	Descripción de la penalidad	Criterio de aplicación
V. Régimen de Bienes	Atraso en la reposición de bienes, en la contratación y renovación de póliza de seguro, no entregar inventario de repuestos y no entregar información sobre la rotación de repuestos, entre otros.	Cada día de atraso o cada vez.
VI. Ejecución de Obras, Pruebas de Puesta en Marcha y Puesta en Operación Comercial	Atraso en el inicio de ejecución de obras, atraso en el término de ejecución de las Pruebas de Puesta en Marcha, no abrir o mantener el Libro de Obra durante la Etapa de Ejecución de Obras, atraso en el inicio de la puesta en Operación Comercial, entre otros.	Cada día de atraso, cada vez y cada vez que sea detectada la omisión.
VII. De la Conservación y Niveles de Servicio	No otorgar libre acceso del Área de la Concesión, atraso e incumplimiento de las actividades del Plan de Conservación de la Concesión, por incumplimiento de la Normatividad Técnica, incumplimiento de un nivel de servicio, entre otros.	Cada vez y cada día de atraso.
VIII. Explotación de la Concesión IX: Tarifas y Precios	Atraso en la entrega de informes requeridos, no entregar al supervisor las facilidades y libre acceso del Área de la Concesión, Cobranza de Tarifa por montos superiores a los autorizados, no presentar la propuesta de Tarifas dentro del plazo.	Cada día de atraso y cada vez.
XII. Régimen de Seguros y Responsabilidad del concesionario	Incumplimiento de la obligación de presentar y mantener vigentes las pólizas de seguro referidas a la responsabilidad civil, sobre bienes materia de ejecución de Obras, de riesgos laborales y otras pólizas.	Cada vez.
XIII. Consideraciones Socio Ambientales	Incumplimiento de los procedimientos y acciones contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y atraso en el cumplimiento de las medidas de mitigación, compensación y seguimiento, señaladas en las Especificaciones Socio Ambientales durante la ejecución de Obras.	Cada vez.
Anexo X. Fideicomiso de Administración	Incumplimiento en la constitución del Fideicomiso de Administración e incumplimiento en la no transferencia de recursos al Fideicomiso de Administración.	Cada día

Fuente: Anexo IX de Contrato de Concesión de Telecabinas de Kuélap / Elaboración propia.

Con lo anterior, se verifica que sí existen indicadores de desempeño para proyectos similares, así como un sistema de penalidades para un similar servicio en el país que pueden ser considerados como referencia para definir parámetros de medición de la disponibilidad y calidad del servicio. La Tabla 166 muestra los niveles de servicio para el presente Proyecto.

Tabla 166. Niveles de Servicio del Proyecto

Niveles de Servicio	Detalle
Servicio de Conservación y Mantenimiento	Comprende las labores y actividades de Conservación y Mantenimiento de las Obras (Estaciones Centrales, Estaciones del Teleférico, Caminos Peatonales y las Vías Turísticas) y del Equipamiento Electromecánico (Cables, Cabinas, Pinzas, etc.) con los siguientes métodos:

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General****Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización**

		i. Mantenimiento Preventivo (actividades rutinarias o periódicas) ii. Mantenimiento Correctivo iii. Reposición de Insumos y Componentes iv. Reposición de Bienes y Mobiliario
	Servicio de Aseo y Limpieza	Comprende los siguientes servicios: i. Servicio de Aseo y Limpieza en las Estaciones Centrales y Estaciones de los Teleféricos ii. Servicio de Aseo y Limpieza del Equipamiento Electromecánico de los Teleféricos iii. Servicio de Aseo y Limpieza de Buses iv. Servicio de Gestión de Residuos Sólidos generados dentro de las Estaciones, Cabinas y Buses v. Servicio de Control de Plagas
	Servicio de Seguridad y Vigilancia	Comprende los siguientes servicios: i. Vigilancia dentro de las Estaciones ii. Vigilancia rutinaria iii. Vigilancia correctiva o Atención de Emergencias iv. Implementación de cámaras de videovigilancia
	Servicio de Transporte por Teleférico	Comprende los siguientes servicios: i. Servicio de Transporte por Teleférico ii. Servicio de Transporte Terrestre por Buses entre estaciones centrales y estaciones de salida iii. Gestión y Control de Accesos de Usuarios iv. Gestión de embarque y desembarque de Usuarios en Estaciones v. Servicio de Información y Atención al Usuario
	Servicio de la Administración de los Servicios	Comprende los siguientes servicios: i. Elaboración de Informes Mensuales de Actividades ii. Evaluación periódica de los Niveles de Servicio e Indicadores iii. Registro y documentación de Actividades de Operación iv. Cumplimiento de los Instrumentos de Gestión Ambiental v. Gestión documentaria
Fuente: IEI Choquequirao 28.01.2025		

Indicadores de respuesta		
1	2	3
No existen especificaciones e indicadores de desempeño y un sistema de penalidades o deductivos para proyectos similares tanto a nivel nacional como internacional	Existen especificaciones e indicadores de desempeño y un sistema de penalidades o deductivos para proyectos similares a nivel internacional	Existen especificaciones e indicadores de desempeño y un sistema de penalidades o deductivos para proyectos similares en el Perú

Puntaje	3
----------------	----------

Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional

Pregunta:	¿Existe información que demuestre la ocurrencia de sobrecostos respecto al monto original del proyecto y/o el incumplimiento de los cronogramas originalmente establecidos en la provisión mediante el régimen general de contratación pública?
	La evaluación de la conveniencia de ejecutar el Proyecto bajo la modalidad de APP requiere de evidencia cuantitativa y cualitativa, la cual dé a conocer las limitaciones de la obra pública tradicional respecto las APP.
	La medición de este criterio de elegibilidad busca conocer si existe suficiente evidencia para determinar que es más ventajoso desarrollar un proyecto mediante Asociación Público-Privada.

Al respecto, se precisa que, en el Perú no existen antecedentes de proyectos de instalación y administración de servicios de teleféricos realizados mediante obra pública tradicional debido a que este tipo de proyecto es de alta complejidad y especialización.

Por otro lado, se realizó la búsqueda de los principales proyectos de transporte por cable (para fin turístico o de transporte) en los países de América Latina. Como resultado se obtuvo la información de la Tabla 167.

Tabla 167. Experiencias Similares en América Latina

Nombre del Proyecto	País	Ciudad	Encargado de Operación y Mantenimiento	Modalidad de Contratación
Teleférico La Paz	Bolivia	El Alto	Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico	Pública
Bondinho do Pão de Açúcar	Brasil	Río de Janeiro	CIA Caminho Aéreo Pao de Acucar	Privada
Teleférico no Complexo do Alemão	Brasil	Río de Janeiro	Consortio Rio Teleféricos	Licitación (Contrato de Prestación de Servicios continuos)
Teleférico de Santiago	Chile	Santiago de Chile	Turistik	Concesión
Metrocable Medellín	Colombia	Medellín	ETMVA	Pública
Cable Aéreo de Manizales	Colombia	Manizales	Infra Manizales	Pública
TransMiCable	Colombia	Bogotá	Consortio Cable Móvil	Licitación (Contrato de Operación)
Mexicable Ecatepec	México	Estado de México	Méxiteleférico S.A.	Concesión
Teleférico de Kuélap	Perú	Chachapoyas	Consortio Telecabinas Kuélap	Concesión - APP
Metrocable de Caracas	Venezuela	Caracas	Compañía Anónima Metro de Caracas	Pública
Tolcable	Venezuela	Mérida	Trolebús Mérida	Pública

Fuente: Varios. Elaboración propia.

Del análisis de proyectos similares en América Latina, se obtuvo:

- Hay tres experiencias de concesiones de teleféricos en México, Chile y Perú.
- Adicionalmente, se realizaron dos licitaciones para que una empresa privada o consorcio se encargue de operar y mantener los teleféricos: Brasil y Colombia. En tanto, en Brasil uno de los proyectos es de propiedad privada.
- Algunos de los teleféricos listados datan del siglo XX, y han sufrido rehabilitaciones e intervenciones, estos teleféricos fueron desarrollados por el sector público inicialmente.
- Menos de la mitad de los proyectos analizados (5 de 11) actualmente están siendo administrados, operados y mantenidos por una empresa estatal.

En consecuencia, respecto a la Pregunta N° 1, se concluye lo siguiente:
No se cuenta con información para afirmar categóricamente que existe evidencia documentada y cuantificable en el Perú de sobrecostos y sobreplazos de proyectos similares mediante el régimen general de contratación pública.

Por tanto, se buscó información de proyectos con el mismo grado de especificidad en América Latina, de los 11 proyectos analizados menos de la mitad (5 proyectos) están siendo operados por empresas estatales. Sin

embargo, sobre estas infraestructuras se debe mencionar que la inversión inicial de la mayoría se realizó antes del siglo XXI, por lo que no se accedió a información pública que permita analizar la existencia de sobreplazos o sobrecostos mediante el régimen general de contratación pública de los respectivos países (ver Tabla 107).

Por lo anteriormente expuesto, se concluye que no existe evidencia documentada ni cuantificable en el país (la información encontrada podría ser insuficiente) ni en países comparables de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública.

Fuente: IEI Choquequirao 28.01.2025

Indicadores de respuesta

1	2	3
No existe evidencia documentada ni cuantificable en el país ni en países comparables de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	Existe evidencia documentada en el país o en países comparables de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	Existe evidencia documentada y cuantificable en el país de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública

Puntaje

1

Pregunta:

¿La entidad pública tiene capacidad para realizar sostenidamente la operación y el mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto?

Considerando que el MINCETUR no cuenta con experiencias previas en operación y mantenimiento de este tipo de infraestructuras de transporte por cable, no se puede aseverar con total certeza que el MINCETUR puede o no realizar sostenidamente las actividades de operación y mantenimiento del Proyecto. Sin embargo, dado que el Proyecto comprende un nivel de complejidad que requiere de un operador que cuente con experiencia previa y conocimientos en las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo; así como que cuente con los recursos humanos con experiencia en la administración de este tipo de servicios, es preferible que el Concesionario se encargue de la operación y mantenimiento del Proyecto, en lugar de que lo haga la entidad pública correspondiente.

De lo anterior, se puede inferir que el MICETUR no cuenta con la experiencia suficiente para la ejecución de un proyecto de esta magnitud. Asimismo, el Proyecto incluye un nivel de especialización en el que, considerando la falta de experiencia de la entidad pública en proyectos con estas características, la probabilidad de que se generen sobrecostos y sobreplazos es mayor, especialmente para la etapa de operación y mantenimiento. Sumado a ello y dadas las ventajas de una APP frente a una obra pública, se puede concluir que el Proyecto puede ser desarrollado mediante APP.

Fuente: IEI Choquequirao 28.01.2025

Indicadores de respuesta

1	2	3
---	---	---

**PERÚ****Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo****Secretaría General**Oficina General de
Planeamiento, Presupuesto y
Modernización

La entidad pública posee una alta capacidad para realizar sostenidamente la operación y el mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto	La entidad pública posee una capacidad media para realizar sostenidamente la operación y el mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto	La entidad pública posee poca o nula capacidad para realizar sostenidamente la operación y el mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto
--	---	---

Puntaje	3
----------------	----------

Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP

Pregunta:	¿Cuál es el estimado de inversión en el proyecto?
	<p>A través de este criterio se busca medir si el tamaño del Proyecto en términos monetarios es suficientemente grande para compensar los costos de transacción y financieros del proceso vinculados a una APP. La ponderación de este criterio es igual a 20%.</p> <p>Cabe señalar que el tamaño del Proyecto corresponde al Costo Total de Inversión (CTI) el cual fue calculado usando la tasa WACC estimada por el Consultor de PROINVERSIÓN, siendo que el valor presente de los flujos de inversión estimados con IGV es de S/ 871,142,300.22, monto que se encuentra en el intervalo de 50,000 UIT a 250,000 UIT (S/ 257,500,000.00 a S/ 1,287,500,000.00, considerando como S/5,150 el valor de una UIT).</p> <p>Fuente: IEI Choquequirao 28.01.2025</p>

Indicadores de respuesta		
1	2	3
Gobierno Nacional: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es menor a 50,000 UIT, pero mayor a 10,000 UIT Gobiernos Regionales y Locales: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es menor a 25,000 UIT, pero mayor a 7,000 UIT	Gobierno Nacional: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 50,000 UIT, pero menor a 250,000 UIT Gobiernos Regionales y Locales: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 25,000 UIT, pero menor a 100,000 UIT	Gobierno Nacional: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 250,000 UIT Gobiernos Regionales y Locales: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 100,000 UIT

Puntaje	2
----------------	----------

Criterio Específico 5: Competencia por el mercado

Pregunta:	¿Cuántas empresas del sector privado tienen la capacidad y la experiencia para ser potenciales postores para el desarrollo del proyecto?
	Para el desarrollo de una APP se busca que el sector privado cuente con experiencia previa, capacidad e interés en invertir, ya que con estas características se asegura un proceso de promoción competitivo y la existencia de capacidad en el sector privado para llevar a cabo las actividades

correspondientes y para gestionar los riesgos del proyecto que le han sido transferidos.

Mediante este criterio se mide si existe suficiente capacidad e interés en el sector privado para desarrollar el Proyecto y si se puede crear un clima de competencia al momento de la adjudicación.

Al respecto, de acuerdo con el Informe de Resultados del Road Show para Kuélap de febrero de 2014, que tuvo como propósito presentar el proyecto a distintas empresas, se tuvo que:

- Rowema: empresa fundada en Suiza, en 1947, originalmente bajo el nombre de GMD; cambiando de nombre en 1985. Tiene presencia a nivel mundial, operando en 27 países, en los cinco continentes. Se especializa en la construcción de sistemas monocable de teleféricos, telesillas y telesquíes, entre otros sistemas de cable carriles.

Esta empresa mostró interés por el proyecto de telecabinas Kuélap, sin embargo, observó el esquema de concesión, ya que este exige la realización de obras civiles y del equipamiento contra cobros futuros, esquema al que no estaban acostumbrados, ya que el esquema usual de trabajo es el de pedidos (provisión de equipamiento electromecánicos, así como el servicio de post venta).

- Bartholet: empresa fundada en Suiza y con más de 55 años de experiencia, es una de las empresas líderes en el campo de cable carriles, parques de diversiones y procesamiento de metales. En el campo de teleféricos, se fortaleció mediante la absorción de Gangloff Cabins AG en 2014, lo que le permite actualmente proveer servicios completos que abarcan desde la ingeniería y el diseño, hasta el montaje e instalación.

Esta empresa también mostró interés por el proyecto de telecabinas Kuélap; sin embargo, observaron tener que financiar el proyecto contra retornos futuros, dado que esta empresa prefería trabajar bajo un esquema netamente de ser proveedores del equipamiento necesario ya sea para la etapa de construcción, como la etapa de operación.

- Doppelmayr/Garaventa: empresa líder en calidad, tecnología y mercado en el sector de la construcción de teleféricos. Cuenta con varias plantas de producción, así como centros de distribución y servicio post venta en 50 países de todo el mundo. Hasta la fecha la empresa ha instalado más de 15,000 sistemas de teleféricos para clientes de más de 96 países.

Esta empresa, al igual que Poma, manifestaron que, si bien en la mayoría de los casos suelen trabajar bajo el enfoque de ser proveedores, el proyecto les parecía interesante y tomarían acciones necesarias para participar del mismo. Asimismo, manifestó la importancia de contar con un socio local constructor para mitigar los riesgos asociados al proyecto.

- POMA: líder mundial en sistemas de transporte por teleférico hace 80 años, presente en los cinco continentes. Hasta la fecha, el Grupo Poma ha llevado a cabo más de 8,000 instalaciones en más de 90 países, que le permite afirmarse en el mercado mundial. Actual empresa concesionaria del Proyecto Sistema de Telecabinas de Kuélap.

Esta empresa, manifestó que, si bien es cierto que en la mayoría de los casos suelen trabajar bajo la modalidad de pedidos, ya contaban con experiencia participando en algunas APP en países como México, por lo que estaban más familiarizados con el esquema de concesión.

- STM SISTEM TELEFRIK: es una empresa turca, fundada en 1998. Consiguió reconocimiento por la construcción del sistema de telesillas más largo de Turquía y por la primera telecabina desmontable de ese país. Otros

proyectos en los que tiene experiencia son telesquies, telesillas desmontables, telecabinas grupales y teleféricos reversibles.

Esta empresa también mostró interés por el proyecto de telecabinas Kuélap; sin embargo, su representante manifestó que no había disposición para financiar el proyecto en vista de que su modelo de negocio difería del modelo de concesión propuesto. Esto debido a que en esta empresa suelen fabricar los sistemas de transporte por cable o brindar servicio técnico y recibir a cambio un pago directo y no pagos futuros.

Por lo anterior, de acuerdo con el Informe de Resultados del Road Show para Kuélap y al Caso de Estudio de telecabinas Kuélap elaborado por la CAF las empresas constructoras y/o fabricantes generalmente no participan en proyectos desarrollados bajo APP, debido a que el modelo de negocio de estas empresas no es compatible. En cambio, el modelo de negocio de estas empresas está alineado a la provisión de equipos – en construcción o en operación –, y la prestación de asesoría técnica operativa; por lo tanto, no suelen participar como inversionistas ni suelen quedarse como operadores de estos sistemas. Así también, considerando que, en el mercado nacional no existen empresas que cuenten con la experiencia en operación de este tipo de sistemas, es necesario involucrar a empresas constructoras medianas o grandes para que asuman el rol de socios locales a fin de mitigar los riesgos del Proyecto, así como involucrar a operadores internacionales.

En cuanto a empresas operadoras de proyectos de cable, en la siguiente lista se muestra a las empresas que acreditan experiencia en la ejecución de actividades de operación en dos (02) sistemas de cable aéreo distintos, con un sistema GMD, cuya infraestructura permite el movimiento de, como mínimo, 2 mil pasajeros hora/sentido, en Latinoamérica y 4 países de Europa: España, Francia, Portugal e Italia. Se debe considerar estos requisitos para las empresas operadoras, pues representan capacidades grandes mayores a la del Proyecto, por lo que todos los operadores listados estarían aptos para operarlo, en términos técnicos.

Tabla 168. Lista de Operadores de Sistemas de Transporte por Cable

Operador	País	Sistemas operados
Metro de Medellín S.A.	Colombia	Metrocable Medellín (múltiples líneas actuales, líneas en construcción)
Asociación Cable Aéreo de Manizales	Colombia	Cable Aéreo de Manizales. MIO Cable (más líneas en construcción)
Poma	Perú	Teleférico Kuélap ⁴⁰ , entre otros.
Doppelmayr	Austria/ Venezuela	MiTeleférico, Metrocable Caracas (capacitación en operación y mantenimiento en múltiples líneas)
Empresa estatal de Transporte por Cable MiTeleférico	Bolivia	MiTeleférico (múltiples líneas actuales, líneas en construcción)
Metro de Caracas	Venezuela	Metrocable Caracas (2 líneas actuales, una en construcción)
Mexiteleféricos	México	ECATEPEC I, ECATEPEC II
Baqueira Beret SA	España	Telecabina Baqueira
LA Molina	España	Telecabina La Molina
Grupo Aramon	España	Panticosa
Sierra Nevada S.A.	España	Al Andalus
Val d'Isère Cableways	Francia	Solaire
SAVASEM	Francia	Bonascre
Compagnie du Mont Blanc	Francia	Planpraz/Plan Joran/ Bochard/Vallorcine
SAP	Francia	Champagny

⁴⁰ El Teleférico de Kuélap es una APP adjudicada al Consorcio Telecabinas Kuélap, integrado por Pomagalski S.A.S (Poma) e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. (ICCGSA).

	SEM dues Cimes du Mercantour	Francia	Mercantour
	Telecabine Lisboa LDA	Portugal	Lisbonne
	Societa Abetone Funivie	Italia	Casa Cantoniera
	Impianti Colfosco	Italia	Col Pradat/ Colfosco/ Plans Frara
	Grandi Funivie Alta Badia	Italia	Piz Sorega
	Cervino	Italia	Breuil Plan Maison/ Plan Maison Laghi Cime Biancha/ Valtournenche Salette

Elaboración: Consorcio Choquequirao (consultor).

Bajo un escenario conservador y considerando que la buena pro del proyecto de telecabinas Kuélap se adjudicó al único postor de la licitación, precisamente porque el sector de telecabinas a nivel internacional es relativamente pequeño –con dos grandes operadores, POMA S.A. y el Grupo Doppelmayr/Garaventa, con sede en Austria y Suiza, respectivamente–, se espera que para el presente Proyecto al menos haya dos postores con lo que se aseguraría la competencia por el mercado.

Fuente: IEI Choquequirao 28.01.2025

Indicadores de respuesta		
1	2	3
Existen suficientes empresas del sector privado para conformar hasta 2 postores potenciales al momento de adjudicar la buena pro del proyecto.	Existen suficientes empresas del sector privado para conformar entre 2 y 5 postores potenciales al momento de adjudicar la buena pro del proyecto	Existen suficientes empresas del sector privado para conformar más de 5 postores potenciales al momento de adjudicar la buena pro del proyecto
Puntaje	1	

Criterio Específico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto

Pregunta:	¿Cuenta la entidad pública contratante con una unidad dentro de su estructura organizacional y tiene experiencia para conducir un proyecto de APP de similares características?
	Sí, la entidad pública contratante cuenta con una unidad orgánica dentro de su estructura institucional y con experiencia para conducir proyectos bajo el esquema de Asociación Público Privada, lo cual representa un factor relevante para el adecuado desarrollo y ejecución de este tipo de iniciativas.
	<p>En aplicación de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo N° 1691, que modificó el Decreto Legislativo N° 1362, se dispuso la desactivación de los Comités de Promoción de la Inversión Privada. En ese marco, mediante Resolución Ministerial N° 044-2025-MINCETUR, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo dio cumplimiento a dicha disposición, reasignando las funciones que anteriormente ejercía el CPIP Turismo a la Dirección General de Estrategia Turística, órgano de línea que actualmente asume la representación del MINCETUR en su calidad de entidad Concedente.</p> <p>Esta Dirección General cuenta con competencias para la conducción de iniciativas de inversión privada, incluyendo la interlocución con PROINVERSIÓN y otras entidades vinculadas al desarrollo de los proyectos, así como el seguimiento y supervisión del cumplimiento de las obligaciones contractuales.</p>

Por tanto, el MINCETUR mantiene una estructura organizativa alineada con los requerimientos del marco normativo vigente en materia de promoción de la inversión privada, garantizando una gestión eficiente y articulada de los proyectos de APP bajo su competencia.
Fuente: IEI Choquequirao – 28.01.2025; Decreto Legislativo N° 1691; Decreto Legislativo N° 1362; Resolución Ministerial N° 044-2025

Indicadores de respuesta

1	2
Entidad pública contratante no cuenta con una Unidad APP o, de contar con ella, no tiene experiencia de desarrollo de proyectos de APP ni administración de contratos APP de similar tipología, tamaño y complejidad	Entidad pública contratante cuenta con una Unidad APP y tiene experiencia de desarrollo de proyectos de APP y administración de contratos APP de similar tipología, tamaño y complejidad

Puntaje
2
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios
Pregunta:

¿Tiene el proyecto evidencia de generar los suficientes ingresos para financiar parcial o totalmente el proyecto?

Con este criterio se busca medir si el proyecto puede potencialmente generar ingresos propios para ser clasificado como autofinanciado.

Al respecto, de acuerdo con el Estudio de Preinversión y lo expuesto en la sección 4 de este informe, existe una demanda por el servicio de transporte por cable, el cual obtendrá recursos por parte de los usuarios a través del cobro de una tarifa.

Por otro lado, de acuerdo con los Lineamientos para la aplicación de los criterios de elegibilidad, para proyectos de APP cofinanciados se asigna el puntaje de 1 si la fuente de ingresos propios cubre como mínimo el 40% del Costo Total de Inversión (CTI). Bajo ese enfoque, el valor presente de los ingresos propios del Proyecto con IGV asciende a S/ 1,223,213.36 y el CTI asciende a S/ 871,142,300.22, con lo cual el valor presente de los ingresos propios del Proyecto representa el 141% del CTI. Por tanto, a este criterio se le debe asignar el puntaje de 1.

Fuente: IEI Choquequirao 28.01.2025

Indicadores de respuesta

0	1
El proyecto no tiene la posibilidad de generar los suficientes ingresos para financiar parcial o totalmente el proyecto	El proyecto tiene la posibilidad de generar los suficientes ingresos para financiar parcial o totalmente el proyecto

Puntaje
1

Resultados

Criterios	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	2.0
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 1	1.3
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 2	4.0
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	0.7
Criterio Específico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto	1.0
Puntaje ponderado total	13.7

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	1
--	---

Puntaje final	14.7
----------------------	-------------

Conclusión

Frente al régimen general de contratación pública y con la información disponible, el proyecto está en condiciones de contemplar la modalidad de APP para su desarrollo.

4. Programación de uso de recursos públicos

En el presente anexo se muestra la programación de uso de recursos públicos por cada proyecto de Asociación Público Privado gestionado por el MINCETUR.

Programación de Recursos Públicos - Proyecto en Ejecución Contractual: Telecabinas Kuélap

Contrato de APP - KUELAP	Gasto de Capital		Gasto Corriente	
	Contrato	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	Contrato	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos
2025	-	-	6,166,674.00	-
2026	-	-	5,977,185.59	-
2027	-	-	5,890,470.03	-
2028	-	-	5,768,275.88	-
2029	-	-	5,630,508.24	-
2030	-	-	5,563,442.13	-
2031	-	-	5,493,853.25	-
2032	-	-	5,394,059.42	-
2033	-	-	5,372,519.70	-
2034	-	-	4,029,389.27	-
2035	-	-	5,493,853.25	-

Programación de Recursos Públicos - Proyecto en Estructuración: Telecabinas Choquequirao

IEC CHOQUEQUIRA O	Gasto de Capital		Gasto Corriente	
	Contrato	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	Contrato	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos
2025	-	-	-	-
2026	-	-	-	-
2027	-	-	-	-
2028	163,963,375.26	-	-	-
2029	112,162,186.39	-	-	-
2030	-	-	-	-
2031	60,152,099.33	-	67,612,730.81	-
2032	35,027,751.16	-	99,800,649.74	-
2033	1,727,874.47	-	101,796,662.74	-
2034	-	-	70,067,728.55	-
2035	-	-	34,343,339.02	-

Programación de Recursos Públicos - Proyecto en Planeamiento: PCS

IEC PCS	Gasto de Capital		Gasto Corriente	
	Contrato	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	Contrato	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos
2025	-	-	-	-
2026	-	-	-	-
2027	-	-	-	-
2028	-	-	-	-
2029	-	-	-	-
2030	-	-	-	-
2031	-	-	-	-
2032	17,536,393.98	-	14,695,609.01	-
2033	17,744,945.67	-	14,983,083.64	-
2034	17,955,977.56	-	15,276,673.74	-
2035	18,169,519.14	-	15,576,516.57	-

ANEXOS 1

DECLARACION DE USO DE RECURSOS PUBLICOS (DURP)

- 1.1. En el marco de la normativa vigente y de un análisis presupuestal se afirma que el Sector 35. Comercio Exterior y Turismo, cuenta con la Capacidad Presupuestal para asumir los compromisos derivados de:
- El Contrato de Concesión Sistema de Telecabinas Kuélap (C.C. Kuélap)
 - El Proyecto CUI 2382449 “Mejoramiento de los servicios turísticos públicos del parque arqueológico Choquequirao” (IEC Choquequirao);
 - El componente “Creación del Sistema de Comunidad Portuaria” del proyecto CUI 2325802: “Mejoramiento de los Servicios de Facilitación de Comercio Exterior a través de la Ventanilla Única del Comercio Exterior (VUCE). Segunda Etapa San Isidro-Lima-Lima (IEC PSC).
- 1.2. El Contrato de Concesión y los proyectos antes citados, serán ejecutados a través del mecanismo de Asociación Público Privadas.
- 1.3. Asimismo, se compromete a programar y priorizar en la fase de formulación presupuestal los recursos necesarios para afrontar dichos compromisos, hasta su culminación, con cargo al presupuesto institucional o asignación presupuestaria multianual, según corresponda.
- 1.4. Los compromisos estimados para cada uno de los proyectos, son los siguientes:

TIPO DE GASTO	MONTO DE INVERSIÓN S/		
	C.C. KUÉLAP	IEC CHOQUEQUIRAO	SISTEMA DE COMUNIDAD PORTUARIA
GASTO DE CAPITAL - Costos obra e intangibles - Adquisición de terrenos - Contingencias - Expediente técnico y estudios definitivos - Gestión y administración - Supervisión - Liquidación y cierre de la inversión	-	373,0033,286.61	71,406,840.37 (Retribución de la inversión)
2025		-	-
2026		-	-
2027		-	-
2028		163,963,375.26	-
2029		112,162,186.39	-
2030		-	-
2031		60,152,099.33	-
2032		35,027,751.16	17,536,394.00
2033		1,727,874.47	17,744,945.67
2034		-	17,955,977.56
2035		-	18,169,519.14
GASTO DE CORRIENTE - Supervisión - Operación y Mantenimiento	60,780,230.00	373,621,110.86	60,531,882.96 (Operación y Mantenimiento)
2025	6,166,674.00	-	-
2026	5,977,186.00	-	-
2027	5,890,470.00	-	-
2028	5,768,276.00	-	-
2029	5,630,508.00	-	-
2030	5,563,442.00	-	-
2031	5,493,853.00	67,612,730.81	-
2032	5,394,059.00	99,800,649.74	14,695,609.01
2033	5,372,520.00	101,796,662.74	14,983,083.64
2034	4,029,389.00	70,067,728.55	15,276,673.74
2035	5,493,853.00	34,343,339.02	15,576,516.57
TOTAL	60,780,230.00	755,717,152.47	131,938,723.31

Fuente: Elaboración Propia.

- 1.5. El proyecto identificado con CUI 2382449 y el proyecto identificado con el CUI 2325802, que serán ejecutados bajo la modalidad APP, se financiarán, de acuerdo a lo coordinado con la Alta Dirección, a través de los recursos recaudados por la aplicación de la Ley N° 31557 “Ley que regula la explotación de los Juegos a distancia y apuestas deportivas a distancia”; Ley N° 27153 “Regula la explotación de los juegos de casino y máquinas tragamonedas”; Ley N° 27889 “Ley que crea el fondo y el impuesto extraordinario para la promoción y desarrollo turístico nacional” y sus modificatorias y, con los ingresos por la recaudación de tarifas por los servicios brindados por los citados proyectos, de corresponder.
- 1.6. Por tanto, luego de la evaluación de la capacidad presupuestal realizada por el Sector para asumir los compromisos derivados del proyecto de APP en la fase de Formulación, se cumple con emitir, la **DECLARACION DE USO DE RECURSOS PUBLICOS** a favor del Contrato de Concesión: Sistema de Telecabinas Kuélap, el Proyecto CUI 2382449 “Mejoramiento de los servicios turísticos públicos del parque arqueológico Choquequirao” y el componente “Creación del Sistema de Comunidad Portuaria” del proyecto CUI 2325802: “Mejoramiento de los Servicios de Facilitación de Comercio Exterior a través de la Ventanilla Única del Comercio Exterior (VUCE). Segunda Etapa San Isidro-Lima-Lima.

ANEXOS 2

Cálculo del Costo de Inversión Total – CTI

Costo Total de Inversión: Es el valor presente de los flujos de inversión incluyendo el IGV, que ocurran durante todo el plazo de vigencia del contrato del proyecto, calculados a la fecha de cierre por el OPIP o la entidad pública titular del proyecto, según corresponda. El CTI no incluye los costos de operación y mantenimiento. La tasa de descuento a ser utilizada para el cálculo del valor presente es la que define el OPIP o la entidad pública titular del proyecto, según corresponda, en función del riesgo del proyecto, la cual debe contar con el sustento respectivo."

Proyecto Choquequirao


Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Inversiones			71,817,689.87	237,474,330.91	279,948,190.60	199,985,040.93	200,505,607.27	2,181,648.02	2,181,648.02
Inversiones + IGV			84,744,874.04	280,219,710.47	330,338,864.91	235,982,348.30	236,596,616.58	2,574,344.66	2,574,344.66
% desplegado por año			7.22%	23.89%	28.16%	20.12%	20.17%	0.22%	0.22%


CTI **S/ 762,132,782.01**
Tasa de Descuento (WACC) 10.93%
IGV 18%
Fuente: IEI Choque

UIT₂₀₂₅ = S/ 5,350.00
Ratio inferior 10,000 UIT = S/ 53,500,000.00

Evaluación del valor mínimo de CTI ≥ S/ 53,500,000.00

S/ 762,132,782.01 ≥ S/ 53,500,000.00, por tanto, supera el límite inferior respecto del monto del CTI.


Visado digitalmente por
YESQUEN PUERTAS Nadia FAU 20504774288 hard
Motivo: Doy visto bueno
Fecha: 2025/11/26 09:02:57-0500


Visado digitalmente por
RIVERA SERNA Rogers Antonio FAU 20504774288 hard
Motivo: Doy visto bueno
Fecha: 2025/11/26 09:22:08-0500

Proyecto PCS

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Inversiones					14,702,028	29,753,745	30,107,591		
Inversiones + IGV					17,348,394	35,109,419	35,526,958		
% desplegado por año					19.72%	39.90%	40.38%		

CTI **S/ 53,703,414.65**
 Tasa de Descuento (WACC) 10.00%
 IGV 18%
 Fuente: VUCE

UIT₂₀₂₅ = S/ 5,350.00
 Ratio inferior 10,000 UIT = S/ 53,500,000.00

Evaluación del valor mínimo de CTI \geq S/ 53,500,000.00

S/ 53,703,414.65 \geq S/ 53,500,000.00, por tanto, supera el límite inferior respecto del monto del CTI.