



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas

2024 - 2026

Modificado





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2024 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

CONTENIDO

CONTENIDO	2
ÍNDICE DE TABLAS	4
ÍNDICE DE GRÁFICOS	6
INTRODUCCIÓN	7
SECCIÓN I PLANEAMIENTO	10
1. Diagnóstico de la infraestructura y servicios públicos	11
1.1. Diagnóstico del Sector Transportes	12
1.1.1. Transporte Terrestre:	13
1.1.2. Transporte Ferroviario:	17
1.1.3. Transporte Aéreo	20
1.1.4. Transporte Acuático	21
1.2. Diagnóstico del Sector Comunicaciones	24
1.2.1. Servicios Públicos de Comunicaciones	24
1.2.2. Proyectos Regionales de Banda Ancha	28
1.2.3. Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica	29
1.2.4. Centros de Acceso Digital (CAD) y Espacios Públicos de Acceso Digital (EPAD)	31
1.2.5. Conecta Selva	32
2. Objetivos y Estrategias	33
2.1. Planes Nacionales y sectoriales que participa el MTC	33
2.2. Estrategia para el logro de objetivos a corto y mediano plazo vinculados al cierre de brechas del Sector Transportes y Comunicaciones:	38
2.3. Contribución de las APP y PA al logro de los Objetivos	42
2.3.1. Asociación Público - Privada (APP)	42
2.3.2. Proyectos en Activos (PA)	46



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



3.	Indicadores Claves de Desempeño	48
3.1.	Indicadores del Sector Transportes	48
3.1.1.	Indicadores en Transporte Terrestre	48
3.1.2.	Indicadores en Transporte Ferroviario	49
3.1.3.	Indicadores en Transporte Aéreo	50
3.1.4.	Indicadores en Transporte Acuático	50
3.2.	Indicadores del Sector Comunicaciones	51
3.2.1.	Indicadores en Telefonía Móvil	51
3.2.2.	Indicadores en Internet	52
3.2.3.	Indicadores en TV paga	53
4.	Identificación y selección de potenciales proyectos de APP y PA	53
4.1.	Aplicación de los Criterios de Elegibilidad - APP	54
4.2.	Proyectos en Activos	62
5.	Contribución de las Inversiones al cierre de brechas	62
6.	Priorización de Proyectos	68
SECCIÓN II PROGRAMACIÓN		73
6.1.	Gestión de Recursos Públicos	74
6.1.1.	Declaración de Recurso Públicos	76
6.1.2.	Proyección Multianual de Gastos:	77
6.2.	Estimación de Indicadores de Gasto Presupuestal	77
6.2.1.	Indicador referencial de rigidez de gasto corriente por Asociaciones-Público Privadas y Proyectos en Activos	77
6.2.2.	Indicador referencia de rigidez de gasto de capital por Asociaciones-Público Privadas y Proyectos en Activos	78
SECCIÓN III ANEXOS		79
ANEXO 1: Ficha Técnica de Listado de los Indicadores Claves de Desempeño		80
ANEXO 2: Fichas de Proyectos		100

ANEXO 3: Análisis Valor por Dinero mediante la aplicación temprana de los Criterios de Elegibilidad	165
ANEXO 4: Fichas de Criterios de Elegibilidad	204
ANEXO 5: Principio de Sostenibilidad en las propuestas de APP del MTC	219
ANEXO 6: Programación de Uso de Recursos Públicos – Contratos APP y PA suscritos (en S/ incluye IGV)	224
ANEXO 7: Programación de Uso de Recursos Públicos – Proyectos APP y PA incorporados y/o por incorporar al proceso de promoción de inversión privada (en S/ incluye IGV)	230

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Infraestructura Vial del SINAC, según jerarquía y tipo de superficie de rodadura, 2022	14
Tabla 2. Red Vial del SINAC, por tipo de superficie, según departamento, 2022	14
Tabla 3. Red Vial Nacional, por su clasificación, 2022	16
Tabla 4. Inversiones valorizadas en los Contratos de Concesión de Carreteras al 2022 (En millones de US\$)	16
Tabla 5. Infraestructura Ferroviaria por empresa o entidad y tramo, según régimen de propiedad, 2018 – 2022	18
Tabla 6. Inversiones valorizadas en los Contratos de Concesión de Ferrovías al 2022 (En millones de US\$)	19
Tabla 7. Infraestructura Aeroportuaria, por su titularidad, 2018-2022	20
Tabla 8. Inversiones valorizadas en los Contratos de Concesión de Aeropuertos al 2022 (En millones de US\$)	21
Tabla 9. Infraestructura Portuaria por Titularidad, según departamento 2022	22
Tabla 10. Inversiones valorizadas en los Contratos de Concesión de Puertos al 2022 (En millones de US\$)	24
Tabla 11. Líneas de telefonía móvil en servicio, por empresa, 2018 – 2022	25
Tabla 12. Líneas de telefonía fija en servicio, según empresa operadora, 2018 - 2022	25
Tabla 13. Líneas de telefonía pública en servicio, según empresa operadora, 2018 - 2022	26
Tabla 14. Concesiones Vigentes según tipo de servicio, 2018 – 2022	27
Tabla 15. Concesiones Vigentes según tipo de servicio, 2013 – 2022	28
Tabla 16. Localidades e instituciones públicas beneficiarias, según regiones, 2022	29

Tabla 17. Localidades e Instituciones públicas beneficiarias, según regiones, 2022	29
Tabla 18. Localidades beneficiarias de los proyectos CAD e Iniciativas EPAD, 2022	32
Tabla 19. Departamentos beneficiarios del Conecta Selva, 2022	32
Tabla 20. Relación de planes del sector transportes y su articulación con el PESEM 2018-2026 y el PEI 2020-2026.....	34
Tabla 21. Relación de planes del sector comunicaciones y su articulación con el PESEM 2018-2026 y el PEI 2020-2026.....	37
Tabla 22. Listado de proyectos APP sector Transportes en ejecución (en US\$).....	42
Tabla 23. Listado de proyectos APP sector Comunicaciones en ejecución	44
Tabla 24. Listado de Proyectos en Activos del Sector Comunicaciones bajo gestión de PRONATEL	46
Tabla 25. Indicadores de Desempeño en Transporte Terrestre	49
Tabla 26. Indicadores de desempeño en Transporte Ferroviario	49
Tabla 27. Indicadores de desempeño en Transporte Aéreo.....	50
Tabla 28. Indicadores de desempeño en Transporte Acuático	51
Tabla 29. Indicador de Desempeño de Telefonía Móvil	51
Tabla 30. Indicadores de desempeño en Internet.....	52
Tabla 31. Indicadores de desempeño en TV de paga.....	53
Tabla 32. Proyectos seleccionados en la cartera APP – MTC	58
Tabla 33. Costo Total de Inversión y/o Costo Total del Proyecto de los proyectos seleccionados en la cartera APP – Transportes (en soles con IGV).....	60
Tabla 34. Proyectos seleccionados en la cartera PA - MTC	62
Tabla 35. Contribución al cierre de brechas del grupo de 15 proyectos APP clasificados como cofinanciados y que presentan componente de inversión	63
Tabla 36. Matriz de ponderación de priorización de proyectos por APP	68
Tabla 37. Priorización en la Cartera de APP y PA	70
Tabla 38. Presupuesto Total de Obligaciones y Nuevos Proyectos de APP y PA en el MTC	75
Tabla 39. Comparativo entre FCP TP JSM vs IMIAPP 2023-2026.....	76
Tabla 40. Presupuesto Total del MTC (S/).....	77
Tabla 41. Indicador de Rigidez de Gasto Corriente	78
Tabla 42. Indicador de Rigidez de Gasto de Capital	78



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2024 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Compromiso de inversión de los contratos de concesión por tipo de infraestructura, 2022 (en US\$).....	12
Gráfico 2. Mapa de la Red Vial del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC	15
Gráfico 3. Mapa de Infraestructura Ferroviaria por Titularidad	19
Gráfico 4. Mapa de la Infraestructura Aeroportuaria por Titularidad	20
Gráfico 5. Mapa de la Infraestructura Portuaria Pública	23
Gráfico 6. Densidad de Radiodifusión por cable, según departamento, 2022	27
Gráfico 7. Estructura de la RDNFO	31



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



INTRODUCCIÓN

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) tiene como misión asegurar la provisión de infraestructura y servicios de transportes y comunicaciones a toda la población, de manera segura, sostenible, inclusiva y competitiva, orientada a la integración y desarrollo nacional; para ello en su calidad de Órgano Rector de los sectores transportes y comunicaciones, tiene competencias exclusivas en las materias de aeronáutica civil, infraestructura y servicios de transportes de alcance nacional e internacional, así como, en infraestructura y servicios de comunicaciones.

Además, el MTC promueve la planificación, el diseño y la ejecución de inversiones en sus diversas modalidades, que permitan el desarrollo intermodal, económicamente eficiente y ambientalmente armónico que mejore la competitividad del comercio, la logística y el desarrollo industrial del país; con la finalidad de contribuir al cierre de brechas de infraestructura y acceso de servicios asociados al: transporte aéreo, acuático, ferroviario, terrestre y urbano; así como de las telecomunicaciones.

En el ejercicio de las competencias reseñadas, el MTC, bajo el principio de cierre de brechas de infraestructura y provisión de los servicios públicos, ejecuta proyectos en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe), a través de las fases de programación multianual de inversiones, formulación y evaluación, ejecución y funcionamiento de inversiones públicas, y el Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada (SNPIP), mediante las fases de planeamiento y programación, formulación, promoción y ejecución de inversiones privadas mediante las modalidades de Asociación Público Privada (APP) y Proyectos en Activos (PA). Dichos sistemas se articulan debido a que toda inversión que contemple el uso de recursos públicos debe cumplir el ciclo de inversiones establecido por el Invierte.pe.

En esa línea, corresponde mencionar que, la fase de Planeamiento y Programación del SNPIP comprende la planificación de los potenciales proyectos y programación de los compromisos, firmes o contingentes, correspondientes a APP y/o PA, la cual se materializa en el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas (IMIAPP). Dicho informe es el instrumento de gestión formulado por la entidad, cuya finalidad es identificar los potenciales proyectos de APP y PA a ser incorporados al proceso de promoción en un futuro

inmediato; asimismo, tiene un carácter integrador, articulando el análisis y objetivos contenidos en otros documentos de gestión de la entidad con la Programación Multianual de Inversiones elaborado en el marco de las normas que regulan el Invierte.pe.

A continuación, se desarrolla el IMIAPP del MTC, el cual se realiza en el marco de lo establecido en:

- Resolución Directoral N° 004-2016-EF/68.01 de fecha 19.05.2016, que aprueba los Lineamientos para la aplicación de los criterios de elegibilidad de los proyectos de asociación público privada.
- Decreto Legislativo N° 1252 de fecha 01.12.2016, que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y sus modificatorias (SNPMGI).
- Resolución Directoral N° 001-2017-EF/68.01 de fecha 08.06.2017, que aprueba los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público - Privadas (IMIAPP) para el año 2017.
- Decreto Supremo N° 242-2018-EF de fecha 29.10.2018, que aprueba el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1252 (en adelante, el TUO del DL 1252).
- Decreto Supremo N° 284-2018-EF de fecha 09.12.2018, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1252 y su modificatoria (en adelante, el Reglamento del DL 1252).
- Resolución Directoral N° 001-2019-EF/63.01 de fecha 23.01.2019, que aprueba la Directiva General del SNPMGI y modificatorias (en adelante, la Directiva General).
- Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01 de fecha 02.07.2021, que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).
- Decreto Legislativo N° 1550 de fecha 23.04.2023, que modifica el Decreto Legislativo N° 1362 que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público - Privadas (APP) y Proyectos en Activos (PA) (en adelante, DL 1362 y modificatorias).



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2024 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

- Resolución Ministerial N° 921-2023-MTC/01 de fecha 21.07.2023, que aprueba los veintitrés (23) Indicadores de Brechas del Sector Transportes y Comunicaciones, de aplicación en los tres niveles de gobierno en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.
- Decreto Supremo N° 019-2019-EF de fecha 25.01.2019, Decreto Supremo N° 211-2022-EF de fecha 14.09.2022, Decreto Supremo N° 182-2023-EF de fecha 23.08.2023 y Decreto Supremo N° 277-2024-EF de fecha 21.12.2024, que modifican el Decreto Supremo N° 240-2018-EF que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362 (en adelante, Reglamento del DL 1362 y modificatorias).
- Decreto Supremo N° 195-2023-EF de fecha 10.09.2023, que aprueba el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362 y modificatorias (en adelante, el TUO del DL N° 1362).



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



SECCIÓN I

PLANEAMIENTO



1. Diagnóstico de la infraestructura y servicios públicos

La infraestructura y los servicios de transportes y comunicaciones se han convertido en sectores estratégicos para impulsar el desarrollo económico y de apoyo de las actividades productivas, al comercio interno y externo, así como para la movilización de la población. Tienen un rol fundamental para la conectividad física y digital, así como para la articulación de los espacios nacionales y esquemas de integración regional y mundial. En esa línea, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) tiene como política fomentar la inversión privada en infraestructura como complemento a los esfuerzos de la inversión pública.

Esta sección presenta el diagnóstico correspondiente a la situación actual y análisis de la infraestructura disponible en los sectores de transportes y comunicaciones. El análisis servirá como punto de partida para la identificación de potenciales necesidades de intervención, las mismas que, finalmente, condicionan y/o contribuyen en la definición de los lineamientos y estrategias del Ministerio para el desarrollo de proyectos mediante el mecanismo de APP.

El Pliego 036: MTC es el órgano del Poder Ejecutivo con personería jurídica de derecho público encargado de liderar el Sector Transportes y Comunicaciones, a fin de integrar interna y externamente al país, vinculando las zonas de generación de recursos, producción, mercados y centros poblados, mediante la formulación, aprobación, ejecución y supervisión de la infraestructura de transportes y comunicaciones.

Las funciones específicas de competencias exclusivas del MTC es: a) planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte aéreo y transporte multimodal; b) planear, supervisar y evaluar la infraestructura de comunicaciones; c) Normar, planificar, gestionar, regular, fiscalizar y evaluar el sistema de plataformas logísticas; asimismo, se cuenta con las funciones específicas de competencias compartidas, tales como: i) planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria, portuaria y vías navegables, en el ámbito de su competencia; y ii) Promover la infraestructura de telecomunicaciones; entre otros.

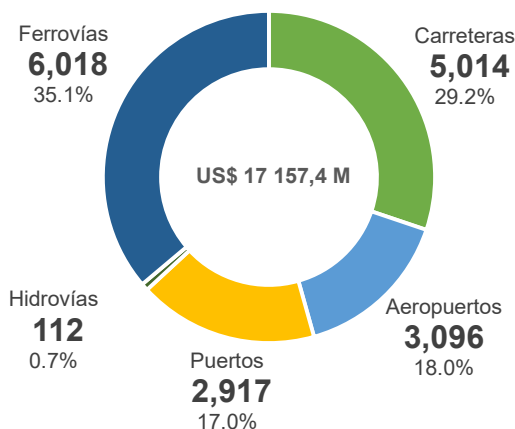
1.1. Diagnóstico del Sector Transportes

El sector transportes se encuentra segmentado por modalidades, siendo estas: Transporte Terrestre, Transporte Ferroviario, Transporte Aéreo y Transporte Acuático.

Las inversiones en infraestructura de transportes son fundamentales para el desarrollo económico y social del país, contribuyen a la generación de empleo, mejoran las condiciones y seguridad del transporte, impactan en forma positiva en la reducción de los tiempos y los costos de viajes de pasajeros y carga, entre otros múltiples beneficios. El MTC en el marco de sus competencias, identifica y evalúa la infraestructura de transportes requeridas por el país, promueve la participación del sector privado en este tipo de inversiones permite ampliar la oferta de carreteras, puertos, hidrovías, aeropuertos y ferrocarriles, así como elevar la calidad del servicio del transporte público. Dicha participación se concreta mediante la suscripción de contratos de concesión con compromisos de inversión en el financiamiento, desarrollo, conservación u operación de los diferentes tipos de infraestructuras por un período de tiempo establecido. La regulación, supervisión y fiscalización de la infraestructura está a cargo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN).

Al 2022, el Perú cuenta con 32 contratos de concesión suscritos, cuyos compromisos de inversión ascendieron a US\$ 17 157,4 millones, según se muestra a continuación:

Gráfico 1. Compromiso de inversión de los contratos de concesión por tipo de infraestructura, 2022 (en US\$)



Fuente: Anuario Estadístico 2022
Elaboración: MTC - OGPP

1.1.1. Transporte Terrestre:

Según la Ley N° 27181, “Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre”; se dispuso que el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, con las competencias normativas necesarias para dictar los reglamentos nacionales.

En ese sentido, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte (DGPPT) del MTC, es la encargada de dictar los reglamentos para administrar y mantener la infraestructura nacional no concesionada. Para tal fin, se aprobó el Reglamento de Jerarquización Vial mediante D.S. N° 017-2007-MTC, donde se establece los criterios para el ordenamiento de carreteras y las clasifica en tres niveles de jerarquías de la red vial, en base a su interconexión y articulación, y a su vez se dispone a las autoridades competentes para la gestión de la red vial, siendo la Red Vial Nacional de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Red Vial Departamental de competencia de los Gobiernos Regionales y la Red Vial Vecinal de competencia de los Gobiernos Locales.

Asimismo, el documento técnico que indica el ordenamiento de carreteras es el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC)¹, el cual es actualizado continuamente y toma en cuenta i) los cambios experimentados por las intervenciones viales; ii) los ajustes de las carreteras que atraviesan zonas urbanas; iii) las clasificaciones y reclasificaciones de las vías; iv) la incorporación de redes viales vecinales no registradas provenientes de los Planes Viales; y v) los ajustes de trayectorias como resultado de las actualizaciones por Inventarios Viales.

Al 2022, el número de rutas de la red vial del SINAC pasó a conformar un total de 14 916 rutas: 159 rutas Nacionales, 454 rutas Departamentales y 14 303 rutas² Vecinales. En relación a la longitud, el SINAC tiene un total de 180 385,8 km, de los cuales el 96,3% es red vial Existente y 3,7% es red vial Proyectada. De la red vial Existente, el 17,9% son carreteras Pavimentadas, y el 82,1% son consideradas como carreteras No Pavimentadas.

¹ Aprobado mediante Decreto Supremo N°011-2016-MTC de fecha 24.07.2016 y actualizaciones.

² Existen 1 997 rutas Vecinales No Registradas en proceso de su inscripción al Registro Nacional de Carreteras (RENAC) en el cual se inscriben las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC).



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2024 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Tabla 1. Infraestructura Vial del SINAC, según jerarquía y tipo de superficie de rodadura, 2022

(Kilómetros)

JERARQUÍA DEL SINAC	RED VIAL EXISTENTE (Superficie de Rodadura)						PROYECTADA	TOTAL	
	Pavimentada		No Pavimentada		Total				
TOTAL	31 065,0	17,9%	142 719,9	82,1%	173 784,9	96,3%	6 600,8	180 385,8	100%
Nacional	22 675,0	73,0%	4 438,9	3,1%	27 113,9	15,6%	1 883,5	28 997,4	16,1%
Departamental	5 126,1	16,5%	22 999,6	16,1%	28 125,7	16,2%	4 612,6	32 738,3	18,1%
Vecinal	3 263,9	10,5%	115 281,4	80,8%	118 545,3	68,2%	104,8	118 650,1	65,8%

Fuente: Anuario Estadístico 2022

Elaboración: MTC - OGPP

Tabla 2. Red Vial del SINAC, por tipo de superficie, según departamento, 2022

(Kilómetros)

DEPARTAMENTO	RED VIAL EXISTENTE (Superficie de Rodadura)					TOTAL	PROYECTADA	TOTAL
	PAVIMENTADA	NO PAVIMENTADA			SUB TOTAL			
		Afirmada	Sin Afirmar	Trocha				
TOTAL	31 065,0	47 013,2	37 550,3	58 156,4	142 719,9	173 784,9	6 600,8	180 385,8
Amazonas	888,3	1 140,3	1 065,8	412,5	2 618,6	3 506,9	62,6	3 569,5
Áncash	2 089,2	2 579,6	1 741,3	4 330,9	8 651,8	10 741,0	66,3	10 807,3
Apurímac	1 068,4	2 307,7	2 276,6	2 509,2	7 093,5	8 161,9	153,3	8 315,2
Arequipa	2 826,1	1 714,2	2 620,0	3 146,8	7 480,9	10 307,0	34,1	10 341,2
Ayacucho	2 252,5	3 055,1	3 081,3	4 090,9	10 227,3	12 479,8	108,2	12 587,9
Cajamarca	1 647,7	5 272,0	3 367,6	5 359,2	13 998,7	15 646,4	27,0	15 673,4
Callao	49,7	-	1,7	-	1,7	51,4	1,5	53,0
Cusco	2 469,9	5 895,3	2 387,9	6 666,3	14 949,5	17 419,4	736,3	18 155,7
Huancavelica	1 198,8	1 959,4	2 756,9	2 381,6	7 098,0	8 296,8	-	8 296,8
Huánuco	1 064,7	2 722,8	1 557,9	2 602,6	6 883,3	7 948,0	92,3	8 040,3
Ica	949,6	735,0	658,7	1 368,5	2 762,3	3 711,8	42,1	3 753,9
Junín	1 488,6	4 173,5	2 956,3	3 433,4	10 563,3	12 051,8	93,0	12 144,8
La Libertad	1 202,6	2 477,2	912,7	4 281,3	7 671,1	8 873,7	256,4	9 130,1
Lambayeque	684,5	494,2	695,4	1 325,4	2 515,0	3 199,4	44,9	3 244,3
Lima	1 716,9	2 071,0	1 568,5	2 254,8	5 894,3	7 611,2	231,9	7 843,1
Loreto	246,4	225,0	47,8	384,8	657,5	903,9	1 782,9	2 686,9
Madre de Dios	407,7	533,6	783,0	290,9	1 607,4	2 015,1	1 347,0	3 362,2
Moquegua	716,0	727,5	1 020,0	467,0	2 214,5	2 930,6	-	2 930,6
Pasco	422,2	1 866,8	933,6	413,5	3 213,8	3 636,1	36,2	3 672,2
Piura	2 171,0	1 099,3	1 717,9	3 940,1	6 757,2	8 928,3	187,4	9 115,7
Puno	3 096,0	3 142,9	3 003,7	4 368,2	10 514,9	13 610,9	252,6	13 863,5
San Martín	964,6	1 994,6	891,4	1 714,2	4 600,2	5 564,9	403,1	5 968,0
Tacna	970,3	619,0	606,0	457,6	1 682,6	2 652,9	27,9	2 680,8
Tumbes	246,4	77,6	299,2	378,6	755,4	1 001,8	41,3	1 043,1
Ucayali	226,9	129,5	599,1	1 578,2	2 306,8	2 533,8	572,5	3 106,3

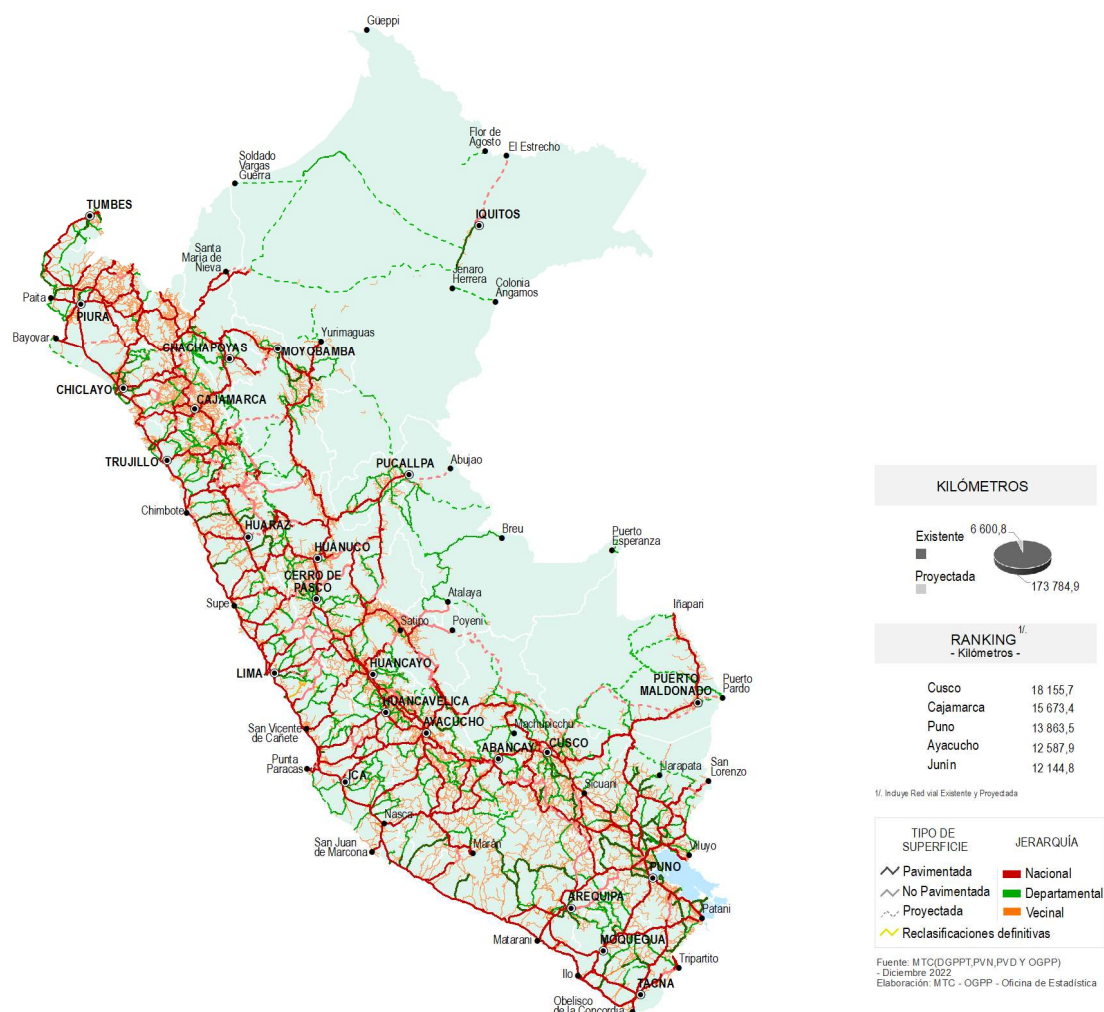
Fuente: Anuario Estadístico 2022

Elaboración: MTC - OGPP



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



Gráfico 2. Mapa de la Red Vial del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC

Fuente: Anuario Estadístico 2022

Elaboración: MTC - OGPP

Asimismo, se precisa que en el caso de la red vial Nacional está clasificada por tres (3) ejes Longitudinales y veinte (20) ejes Transversales, y sus respectivas Variantes y Ramales.

Los Ejes Longitudinales, son carreteras que unen las fronteras norte y sur del país y están denominados por su ámbito territorial: Costa, Sierra y Selva, y representan el 29,4% (7 961,4 km) de la red vial Nacional Existente. Los ejes Longitudinales se clasifican en i) La Longitudinal de la Costa con 2 636,7 km, ii) la Longitudinal de la Sierra cuenta con 3 503,4 km de longitud, y iii) la Longitudinal de la Selva cuenta con 1 821,4 km de longitud.

Los Ejes Transversales o de Penetración, conforman rutas que articulan la costa hacia el interior del país interconectando los ejes longitudinales de la red vial Nacional, el cual representa el 33,2% (9 000 km) de la red vial Existente.

Las Variantes y Ramales, son rutas de menor longitud que se bifurcan de las longitudinales y transversales, representando el 37,4% (10 152,2 km) de la red vial Existente.

Tabla 3. Red Vial Nacional, por su clasificación, 2022

CLASIFICACIÓN DE RUTAS NACIONALES	(Kilómetros)					TOTAL
	RED VIAL EXISTENTE (superficie de rodadura)			PROYECTADA		
	Pavimentada	No Pavimentada	TOTAL			
TOTAL	22 675,0	4 438,9	27 113,9	1 883,5	28 997,4	
	83,6%	16,4%	93,5%	6,5%	100,0%	
Ejes Longitudinales	7 675,5	285,9	7 961,4	29,4%	903,4	
Long. de la Costa (PE-1)	2 636,7	0,0	2 636,7	33,1%	-	
Long. de la Sierra (PE-3)	3 382,8	120,6	3 503,4	44,0%	-	
Long. de la Selva (PE-5)	1 656,0	165,4	1 821,4	22,9%	903,4	
Ejes Transversales	7 726,4	1 273,8	9 000,2	33,2%	636,8	
Variantes - Ramales de Ejes	7 273,1	2 879,2	10 152,2	37,4%	343,3	
					10 495,5	

Fuente: Anuario Estadístico 2022

Elaboración: MTC – OGPP

En el caso de los Contratos de Concesión de Carreteras a nivel nacional, a nivel financiero se considera en el compromiso de inversión, las obras obligatorias, adicionales, complementarias u otra nomenclatura que considere el contrato de concesión; precisando que, a diferencia de las obras obligatorias, las otras intervenciones suman al Compromiso de inversión original, cuando se culmina dicha intervención.

Tabla 4. Inversiones valorizadas en los Contratos de Concesión de Carreteras al 2022 (En millones de US\$)

CARRETERAS	COMPROMISO DE INVERSIÓN	EJECUTADA					TOTAL EJECUTADA	% AVANCE
		2018	2019	2020	2021	2022		
TOTAL	5 014,0	167,4	89,6	122,4	337,7	157,1	4 818,3	96,1%
Autopista del Sol - Trujillo -Sullana	492,6	15,5	10,3	41,4	208,9	19,8	447,4	90,8%
Buenos Aires - Canchaque	39,2	0,7	0,1	0,0	0,0	0,0	37,6	95,8%
IIRSA Centro - Tramo 2	153,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	120,3	78,3%
IIRSA Norte: Paita - Yurimaguas	641,4	12,0	4,0	1,2	2,9	26,3	603,4	94,1%
IIRSA Sur Tramo 1: Marcona - Urcos	145,4	9,5	1,8	0,0	0,02	0,0	152,1	104,6%
IIRSA Sur Tramo 2: Urcos - Inambari	705,2	9,8	0,4	0,01	0,0	1,4	671,2	95,2%
IIRSA Sur Tramo 3: Inambari - Iñapari	687,4	0,6	4,6	3,0	2,5	0,0	636,1	92,5%
IIRSA Sur Tramo 4: Azángaro - Inambari	663,7	31,3	20,0	10,0	52,0	31,5	853,6	128,6%
IIRSA Sur Tramo 5: Ilo Matarani - Azángaro	329,9	9,8	6,3	5,9	13,3	29,1	285,0	86,4%
Longitudinal de la Sierra Tr 2: Ciudad de Dios	269,2	58,9	0,3	16,5	0,0	0,0	222,9	82,8%
Red Vial N° 4 - Pativilca - Puerto Salaverry	286,2	2,6	0,4	13,2	37,9	26,9	256,0	89,4%
Red Vial N° 5 - Tramo Ancón - Huacho - Pativilca	140,8	5,7	39,9	0,2	2,6	5,2	172,0	122,2%

CARRETERAS	COMPROMISO DE INVERSIÓN	EJECUTADA					TOTAL EJECUTADA	% AVANCE
		2018	2019	2020	2021	2022		
Red Vial N° 6 - Pucusana - Cerro Azul - Ica	258,8	0,0	0,0	27,4	16,3	16,9	256,5	99,1%
Tramo Vial - Mocupe - Cayaltí - Oytún	24,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	24,8	99,9%
Tramo Vial - Ovalo Chancay - Huaral - Acos	41,6	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	41,2	99,1%
Tramo Vial Desvío Quilca - Desvío Arequipa	134,3	11,1	1,6	3,5	0,0	0,0	38,3	28,5%

Fuente: Anuario Estadístico 2022. Recogido de: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/01/inversiones-contratos-diciembre-2022.pdf>

Elaboración: MTC – OGPP

1.1.2. Transporte Ferroviario:

La red ferroviaria operativa del país cuenta con una longitud total de 1 952,9 km y está compuesta por siete (7) Líneas Férreas para el Transporte Interurbano y una (1) Línea Férrea para el Transporte Urbano. La administración de las ocho (8) líneas férreas operativas está a cargo de empresas Públicas y Privadas. Según su titularidad, el 87,1% (1 700,8 km) es pública y el 12,9% (252,1 km) es privada.

En relación con la administración de la infraestructura ferroviaria Pública, el 88,9% (1 512,6 km) está Concesionada y el 11,1% (188,2 km) restante es No Concesionada. La infraestructura ferroviaria Pública No Concesionada comprende el Ferrocarril Huancayo - Huancavelica, a cargo del MTC, y el Ferrocarril Tacna - Arica, a cargo del Gobierno Regional de Tacna. Respecto a la infraestructura ferroviaria Concesionada se tiene el Ferrocarril Transandino, con cerca de 1 000 kilómetros y representa la línea férrea de mayor longitud, el cual recorre los departamentos de Arequipa, Puno y Cusco. También se cuenta con el Ferrocarril Central Andino, cuyo trayecto pasa por los departamentos de Lima, Pasco y Junín.

En el ámbito urbano de Lima y Callao, se cuenta con el Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao – Línea 1, el cual entró en operación comercial en el año 2012 y permite unir la zona sur y noreste de la ciudad de Lima (Estación Villa El Salvador hasta la Estación Bayóvar de San Juan de Lurigancho). Asimismo, como parte de la implementación de la Red Básica del Metro de Lima, la Línea 2 (26,87 km.) y su Ramal Línea 4 (Av. Faucett-Av. Gambeta de 7,5 km.), se encuentra actualmente en construcción, y permitirá conectarse con la actual Línea 1 y el Metropolitano.

Tabla 5. Infraestructura Ferroviaria por empresa o entidad y tramo, según régimen de propiedad, 2018 – 2022

TITUL.	LÍNEA FÉRREA	ADMINISTRACIÓN / TRAMO ^{1/}	LONGITUD (km) ^{1/}				
			2018	2019	2020	2021	2022
TOTAL			1 939,7	1 939,7	1 939,7	1 952,9	1 952,9
PÚBLICA NO CONCESIO NADA	ENTIDAD A CARGO		188,7	188,7	188,7	188,2	188,2
	FERROCARRIL HUANCAYO	- MTC	128,7	128,7	128,7	128,2	128,2
	HUANCAMELICA	Huancayo - Huancavelica	128,7	128,7	128,7	128,2	128,2
	FERROCARRIL TACNA - ARICA	Gobierno Regional de Tacna	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0
PÚBLICA CONCESIONADA	CONCESIONARIA		1 512,4	1 512,4	1 512,4	1 512,6	1 512,6
	FERROCARRIL DEL CENTRO	Ferrovías Central Andina S.A	489,6	489,6	489,6	489,6	489,6
		Callao - La Oroya ^{2/}	222,0	222,0	222,0	222,0	222,0
		La Oroya - Huancayo	124,0	124,0	124,0	124,0	124,0
		La Oroya - Cerro de Pasco	132,0	132,0	132,0	131,0	131,0
		Cut off - Huascacocha ^{3/}	11,6	11,6	11,6	12,6	12,6
	FERROCARRIL DEL SUR Y SUR ORIENTE	Ferrocarril Transandino S.A.	989,7	989,7	989,7	989,9	989,9
		Matarani - Arequipa	147,5	147,5	147,5	147,5	147,5
		Arequipa - Juliaca	304,0	304,0	304,0	304,0	304,0
		Juliaca - Puno	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7
		Juliaca - Cusco	337,9	337,9	337,9	337,9	337,9
		Empalme - Mollendo ^{4/}	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9
		Cusco - Hidroeléctrica Machupicchu	121,7	121,7	121,7	121,7	121,7
		Pachar - Urubamba ^{5/}	13,0	13,0	13,0	13,2	13,2
	SISTEMA ELÉCTRICO DE TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO - LÍNEA 1	GyM Ferrovías S.A ^{6/}	33,1	33,1	33,1	33,1	33,1
		Est. Villa El Salvador - Est. Grau	20,9	20,9	20,9	20,9	20,9
		Est. Grau - Est. Bayóvar	12,2	12,2	12,2	12,2	12,2
PRIVADA	EMPRESA		238,6	238,6	238,6	252,1	252,1
	FERROCARRIL CONDORCOCHA	Union Andina de Cementos S.A.A (Cemento Andino)	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6
		Caripa - Condorcocha ^{7/}	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6
	FERROCARRIL SOUTHERN COPPER CORP.	Southern Perú Copper Corporation S.A.	217,7	217,7	217,7	231,2	231,2
		Ilo - Toquepala	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0
		El Sargento - Cuajone ^{8/}	31,7	31,7	31,7	27,1	27,1
		Botiflaca - Cuajone (Mina)				15,0	15,0
		Millsite - Toquepala (Mina)				3,1	3,1
	FERROCARRIL SANTA CLARA CAJAMARQUILLA	Nexa Resources (Votorantim Metais Holding)	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
		Santa Clara - Cajamarquilla ^{9/}	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3

1/. Se considera únicamente la vía férrea principal y operativa. A partir del año 2017 se viene sincerando las distancias por la incorporación de tramos y el mantenimiento que vienen realizando los administradores.

2/. La Oroya se encuentra en el km 222 de la vía Callao-Huancayo

3/. Cut Off se encuentra en el km 206.167 de la vía Callao-Huancayo

4/. Empalme se encuentra en el km 7.427 de la vía Matarani-Juliaca-Puno

5/. Pachar se encuentra en el km 61.365 de la vía Cusco - Hidroeléctrica

6/. Información proporcionada por la ex AATE (actualmente es la ATU). Estación Villa El Salvador - Grau y Grau - Bayóvar, instaladas en el año 2011 y 2014).

Se consigna la longitud de la distancia comercial.

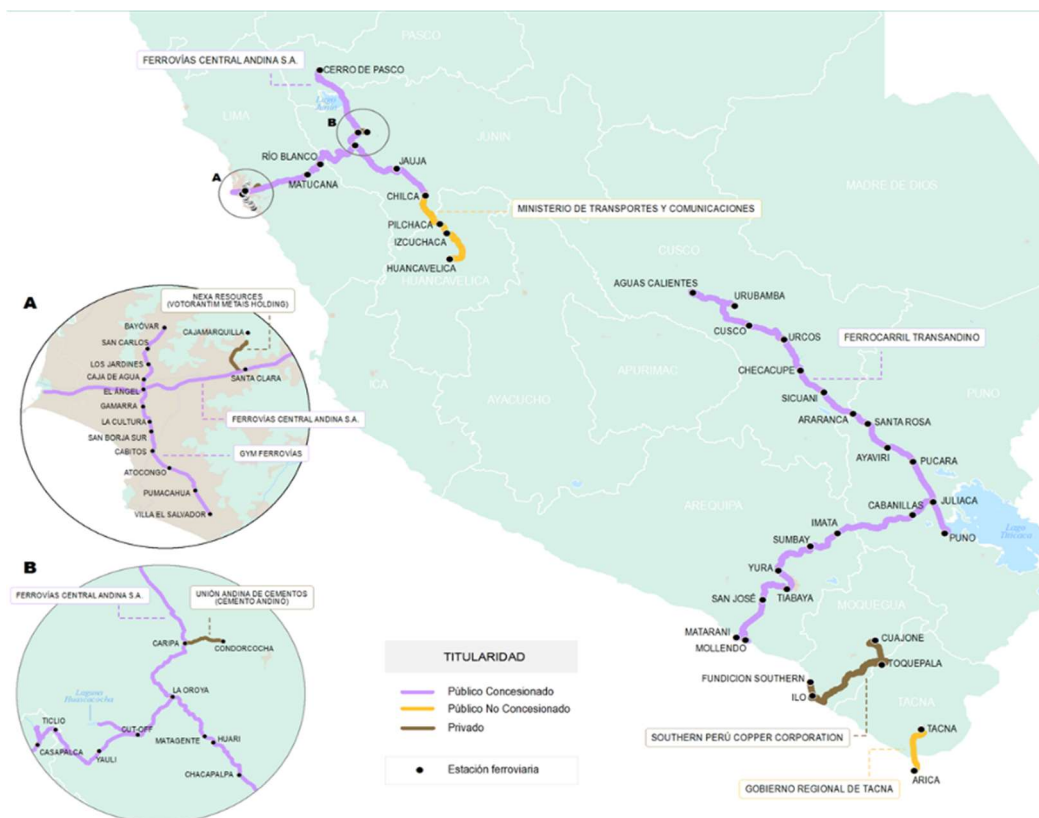
7/. Caripa se encuentra en km 25.534 de la vía La Oroya-Cerro de Pasco

8/. El Sargento se encuentra en el km 183.312 de la vía Fundición-Concentradora

9/. Santa Clara se encuentra en el km 29.475 de la vía Callao-Huancayo

Fuente: Anuario Estadístico 2022

Elaboración: MTC – OGPP

Gráfico 3. Mapa de Infraestructura Ferroviaria por Titularidad


Fuente: Anuario Estadístico 2022
Elaboración: MTC - OGPP

En el caso de los Contratos de Concesión de Transporte Ferroviario, se han considerado los ferrocarriles y las líneas del metro, según se muestra a continuación:

Tabla 6. Inversiones valorizadas en los Contratos de Concesión de Ferrovías al 2022 (En millones de US\$)

FERROVIAS	COMPROMISO DE INVERSION	EJECUTADA					TOTAL EJECUTADA	% AVANCE A LA FECHA
		2018	2019	2020	2021	2022		
TOTAL	6 018,2	483,2	429,0	243,2	336,9	247,9	3 248,6	54,0%
Ferrocarril del Centro	FRA II	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	57,0	No aplicable
Ferrocarril del Sur y Sur - Oriente	FRA II	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	77,8	No aplicable
Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao Línea 1 Villa El Salvador – Av. Grau - San Juan de Lurigancho		202,5	317,6	77,5	0,0	0,0	202,5	100,0%
Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao Línea 1 Villa El Salvador – Av. Grau - San Juan de Lurigancho (Adenda N° 4)		469,2	165,6	351,4	243,2	0,0	469,2	100,0%
Línea 2 y Ramal Av., Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao		5 346,5	0,0	0,0	0,0	336,9	2 442,2	45,7%

Fuente: Anuario Estadístico 2022. Recogido de: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/01/inversiones-contratos-diciembre-2022.pdf>
Elaboración: MTC - OGPP

1.1.3. Transporte Aéreo

El Perú cuenta con 146 instalaciones aeroportuarias operativas y autorizadas. Sobre la titularidad de los aeródromos, 71 son de propiedad pública y 75 son de propiedad privada, tal como se detalla en la siguiente tabla:

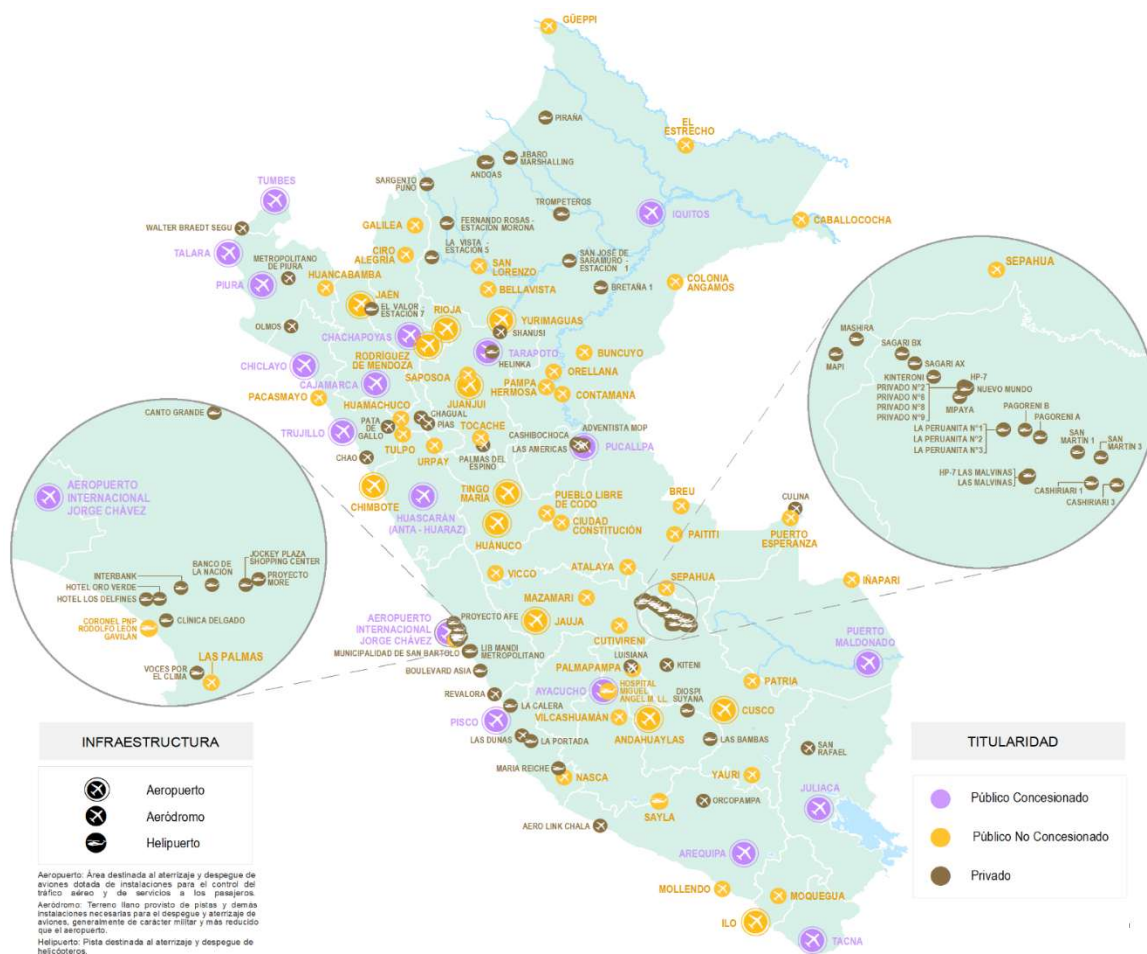
Tabla 7. Infraestructura Aeroportuaria, por su titularidad, 2018-2022
(N° de Instalaciones Aeroportuarias)

TITULARIDAD	2018	2019	2020	2021	2022
TOTAL	128	142	144	146	146
Pública	67	69	71	72	71
Aeropuerto Internacional	11	11	11	11	11
Aeropuerto Nacional	19	19	19	19	19
Aeródromo	36	36	38	39	38
Helipuerto	1	3	3	3	3
Privada	61	73	73	74	75
Aeródromo	21	23	23	24	25
Helipuerto	40	50	50	50	50

Fuente: Anuario Estadístico 2022

Elaboración: MTC - OGPP

Gráfico 4. Mapa de la Infraestructura Aeroportuaria por Titularidad



Fuente: Anuario Estadístico 2022

Elaboración: MTC - OGPP

Respecto a las instalaciones aeroportuarias de propiedad Pública, el Estado otorgó 19 aeropuertos en Concesión, de los cuales 18 aeropuertos actualmente prestan el servicio de operación por las Concesionarias³ (10 aeropuertos internacionales y 8 nacionales) y el aeropuerto de Andahuaylas continúa siendo administrado por CORPAC S.A. De las instalaciones aeroportuarias No Concesionados, 28 se encuentran administrados por CORPAC S.A. (1 aeropuerto internacional, 10 aeropuertos nacionales y 17 aeródromos) y 24 se encuentran bajo la administración de otras entidades⁴ (21 aeródromos y 3 helipuertos). El avance financiero de los Contratos de Concesión de Aeropuertos considera a un aeropuerto internacional del Aeropuerto Jorge Chávez, a 12 aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos y 6 aeropuertos del Segundo Grupo de Aeropuertos, según se muestra a continuación:

Tabla 8. Inversiones valorizadas en los Contratos de Concesión de Aeropuertos al 2022 (En millones de US\$)

AEROPUERTOS	COMPROMISO DE INVERSION	EJECUTADA					TOTAL EJECUTADA	% AVANCE
		2018	2019	2020	2021	2022		
TOTAL	2 571,8	9,1	7,8	15,0	4,5	33,9	587,5	22,8%
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	2 261,5	2,1	0,3	0,0	0,05	26,89	377,0	23,6%
Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	635,2	3,7	7,5	15,0	4,3	3,4	141,0	22,2%
Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	199,6	3,3	0,0	0,0	0,2	3,6	69,6	34,8%

Fuente: Anuario Estadístico 2022. Recogido de: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/01/inversiones-contratos-diciembre-2022.pdf>

Elaboración: MTC - OGPP

1.1.4. Transporte Acuático

De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP)⁵ y sus actualizaciones⁶, el Sistema Portuario Nacional (SPN) está constituido por un total de 108 Instalaciones Portuarias (IP) los cuales ofertan los servicios necesarios para movilizar carga generada por las operaciones de comercio y de tráfico de cabotaje. Por el tipo de Instalación Portuaria, 66 IP son Terminales Portuarios, 39 IP son Embarcaderos y 3 Terminales de Empresas Pesqueras autorizadas para realizar actividades de descarga de productos hidrobiológicos de naves pesqueras atuneras provenientes de aguas internacionales.

³ Corresponde a 18 aeropuertos que prestan el servicio de operación por las Concesionarias: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y Aeropuertos Regionales y Provinciales Grupo I y II.

⁴ Comprende los aeródromos que son administrados por el Gob. Subnacional, las Comunidades Nativas, Policía Nacional y Región Aérea Territorial de la FAP.

⁵ Aprobado mediante Decreto Supremo N° 009-2012-MTC y su modificatoria con el Decreto Supremo N° 010-2015-MTC

⁶ Listado aprobado por el APN según Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0111-2022-APN-DIR.

Según la titularidad, se cuenta con 49 IP públicas y 59 IP privados, tal como se detalla a continuación:

Tabla 9. Infraestructura Portuaria por Titularidad, según departamento 2022
(N° Instalaciones portuarias)

DEPARTAMENTO	TOTAL	PÚBLICA		PRIVADA
		Concesionado	No Concesionado	
TOTAL	108	8	41	59
Ancash	7	0	3	4
Arequipa	3	1	1	1
Callao	11	3	1	7
Ica	5	1	1	3
La Libertad	2	1	0	1
Lambayeque	1	0	1	0
Lima	7	0	2	5
Loreto	39	1	23	15
Madre de Dios	1	0	1	0
Moquegua	7	0	2	5
Piura	14	1	4	9
Puno	3	0	2	1
Tumbes	2	0	0	2
Ucayali	6	0	0	6

Fuente: Anuario Estadístico 2022

Elaboración: MTC - OGPP

De las IP públicas, el Estado otorgó en Concesión 8 y 2 se encuentran en proceso de concesión (Nuevo Terminal Portuario San Juan de Marcona en fase de promoción y el TP Internacional Chimbote con opinión de relevancia). Respecto a los 41 IP No Concesionados, 4 son administrados por ENAPU S.A., 1 es administrado por el Gobierno Central, 17 TP son administrados por los gobiernos subnacionales y 19 son administradas por otras entidades⁷.

⁷ Incluye instalaciones administradas por PETROPERÚ S.A., FERROVIA, Terminales del Perú y Consorcio Terminales y Estado Peruano

Gráfico 5. Mapa de la Infraestructura Portuaria Pública


Fuente: Anuario Estadístico 2022
Elaboración: MTC - OGPP

En el caso de los Contratos de Concesión de Transporte Portuario, se han considerado el avance financiero de los ocho (8) puertos que se encuentran en ejecución y/u operación, según se muestra a continuación:

Tabla 10. Inversiones valorizadas en los Contratos de Concesión de Puertos al 2022 (En millones de US\$)

PUERTOS	COMPROMISO DE INVERSION	EJECUTADA					TOTAL EJECUTADA	% AVANCE
		2018	2019	2020	2021	2022		
TOTAL	2 917,1	44,9	140,8	75,4	99,0	119,2	1 888,8	64,7%
Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao	113,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	113,2	100,0%
Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur	731,3	5,4	2,7	0,0	22,8	44,1	439,6	60,1%
Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao	895,6	3,9	13,1	0,9	2,5	13,5	438,1	48,9%
Terminal Portuario de Matarani	291,4	0,0	3,2	6,0	0,0	0,5	290,4	99,6%
Terminal Portuario de Paita	311,6	4,2	11,2	7,3	8,0	23,3	259,9	83,4%
Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	54,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	36,1	66,1%
Terminal Portuario General San Martín - Pisco	249,1	29,0	101,6	43,2	3,7	0,0	182,0	73,1%
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	270,2	2,5	9,1	18,0	62,1	37,9	129,5	47,9%

Fuente: Anuario Estadístico 2022

Elaboración: MTC - OGPP

1.2. Diagnóstico del Sector Comunicaciones

Según la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), el Perú se encuentra por debajo de la media latinoamericana en cuanto a cobertura de banda ancha fija. Por otro lado, en cuanto al número de suscriptores del servicio de banda ancha móvil por cada 100 personas, el Perú está por encima del promedio latinoamericano, según la UIT⁸, a 2021. No obstante, es importante precisar que, según la información reportada por las empresas al MTC, al 2022 el 89% de la población tiene cobertura de telefonía móvil; y el 11% restante de la población está distribuido en 76,813 centros poblados (71% de los centros poblados) que no tienen cobertura alguna.

Los indicadores ARPU⁹ y CHURN¹⁰ presentan una ligera tendencia decreciente en el periodo 2018-2022. Esto evidenciaría problemas en el desarrollo del sector, lo que a su vez podría perjudicar el cierre de brechas con desincentivos en inversiones, alza de tarifas, cambios de decisión de desarrollo de proyectos para ampliar cobertura y mejorar la calidad del servicio. Por ello, es necesario implementar políticas públicas para contribuir con soluciones a los posibles problemas en el mercado de telecomunicaciones.

1.2.1. Servicios Públicos de Comunicaciones

⁸ Según información publicada por la UIT (ITU data hub). <https://datahub.itu.int/data/?e=PER&c=2&i=19303>

⁹ Indicador ARPU: promedio de ingresos por usuario de servicio móvil.

¹⁰ Indicador CHURN: tasa de suscriptores o clientes perdidos o que se dan de baja durante un periodo de tiempo.

En el año 2022, a nivel de densidades, las líneas de telefonía móvil registraron 124,4 líneas por cada 100 habitantes (Total: 41 549 487 líneas); las líneas de telefonía fija registraron 5,4 líneas por cada 100 habitantes (Total: 1 797 709 líneas), y la telefonía pública se situó en 1,3 líneas por cada 1 000 habitantes (Total: 44 578 líneas).

- **Telefonía móvil:** El número de líneas de telefonía móvil registró un decrecimiento de 3,6%, pasando de 43,1 millones de líneas en el año 2021 a 41,5 millones de líneas en el año 2022. La mayor concentración de líneas móviles se ubica en Lima (incluye al Callao) con el 29.9% de participación a nivel nacional.

Tabla 11. Líneas de telefonía móvil en servicio, por empresa, 2018 – 2022

(Número de líneas de telefonía móvil)						Participación (%)
Empresas	2018	2019	2020	2021	2022	
Total	42 154 771	39 842 983	39 346 565	43 100 570	41 549 487	100,0
Telefónica del Perú	15 674 299	13 323 375	12 097 678	13 220 050	12 499 021	30,1
América Móvil Perú	12 209 473	11 757 315	11 168 555	12 228 210	12 369 744	29,8
Entel Perú	7 807 045	8 065 743	8 867 066	9 177 726	9 583 752	23,1
Viettel Perú	6 455 613	6 679 798	7 077 139	8 321 481	6 946 714	16,7
Virgin Mobile Perú	8 341	16 752	136 127	153 103	150 256	0,4

Fuente: Anuario Estadístico 2022
Elaboración: MTC - OGPP

- **Telefonía Fija:** El número de líneas de telefonía fija registró una disminución de 15,8% en el año 2022 en comparación con el año precedente 2021, pasando de 2,14 a 1,80 millones de líneas. La mayor concentración de líneas de telefonía fija se ubica en Lima (incluye al Callao) con el 64.1% de participación a nivel nacional.

Tabla 12. Líneas de telefonía fija en servicio, según empresa operadora, 2018 - 2022

(Número de líneas de telefonía fija)					
Empresas	2018	2019	2020	2021	2022
TOTAL	2 709 781	2 466 512	2 208 884	2 135 170	1 797 709
TELEFONICA DEL PERU S.A.A.	2 011 308	1 783 270	1 517 863	1 398 375	1 073 071
AMERICA MOVIL S.A.C.	582 214	575 376	580 751	617 124	600 125
AMERICATEL PERU S.A.	36 551	37 171	22 624	32 467	30 404
GILAT TO HOME PERU S.A.	2 758	247	365	365	320
CONVERGIA PERU S.A.	6 012	7996	11638	18219	18630
INFODUCTOS Y TELECOMUNICACIONES DEL PERU S.A.	445	-	407	406	436
ENTEL PERÚ (ANTES NEXTEL S.A.)	59 791	56 052	51 988	42 310	34 146
COMPAÑÍA TELEFÓNICA ANDINA S.A.	236	-			

WINNER SYSTEMS S.A.C.	5 632	4 412	2 284	2 288	
INGENIERIA EN GESTION - INGENYO	-	-		55	46
ANURA PERÚ S.A.C.	886	1131	1106	855	857
OLO DEL PERÚ S.A.C.	2158	-			
OPTICAL TECHNOLOGIES S.A.C.	-	-	1255		
CONSORCIO OPTICAL S.A.C.	8	-			
COMPAÑÍA DE COMERCIO GLOBAL S.A.C.	1	-			
Centurylink Perú S.A.			11222	15423	17532
GTD Perú S.A. (antes WIGO)			5604	6984	7373
Axesat Peru S.A.C.			14	14	
Wi-net Telecom S.A.C.			1255		
INTERMAX S.A.C.					6096
AXESS NETWORKS SOLUTIONS PERU S.A.C.					14
WOW TEL S.A.C.					8521
VIETTEL PERÚ S.A.C	1781	857	508	285	138

Fuente: Anuario Estadístico 2022
Elaboración: MTC - OGPP

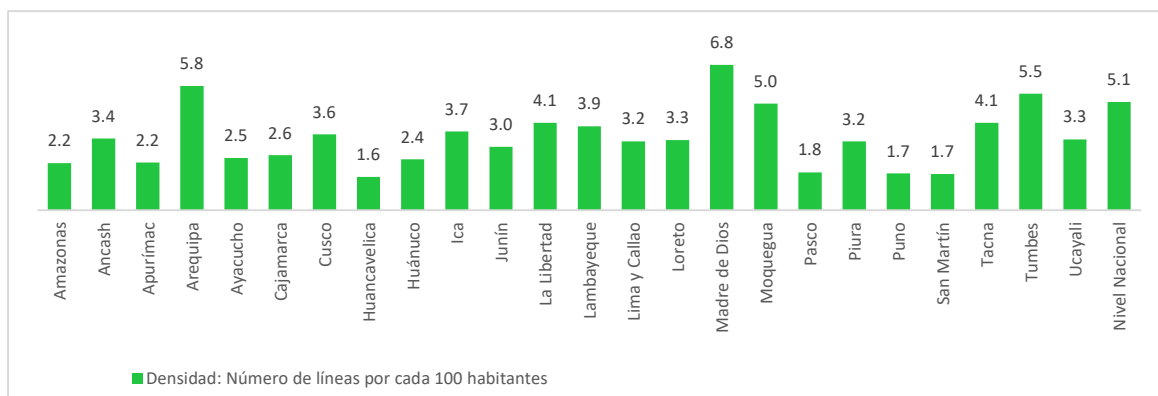
- **Telefonía Pública:** En el año 2022, las líneas de telefonía pública registraron un decrecimiento de 47,9% con respecto al año precedente 2021, pasando de 85 559 a 44 578 líneas. La mayor concentración de líneas de telefonía pública se ubica en Lima (incluye al Callao) con el 57.5% de participación a nivel nacional.

Tabla 13. Líneas de telefonía pública en servicio, según empresa operadora, 2018 - 2022

(Número de líneas de telefonía móvil)					
Empresas	2018	2019	2020	2021	2022
TOTAL	128 329	106 402	89 454	85 559	44 578
TELEFONICA DEL PERU S.A.A.	104 229	92 023	38 288	42 141	33 236
GILAT TO HOME PERU S.A.	7 170	718	718	436	276
AMÉRICA MÓVIL PERÚ 1/	15 947	12 677	12 267	11 322	10 736
AMERICATEL PERU S.A.	175	175	175	175	175
ETELIX COM PERÚ	-	-	-	-	8
ENTEL (Antes NEXTEL)	8	8	8	8	-
WINNER SYSTEMS S.A.C.	544	544	544	147	147
SERVICIOS GLOBALES DE TELECOMUNICACIONES S.A.C.	-	-	37 197	31 073	-
ANURA PERÚ S.A.C.	256	257	257	257	-

Fuente: Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
Elaboración: MTC - OGPP

- **Radiodifusión por Cable:** En el año 2022, el servicio de radiodifusión por cable se situó en 1 697 628 suscriptores a nivel nacional. Del total de suscriptores, Lima - Callao registró una participación del 58,2% (987 137 suscriptores) y Resto del país el 41,8% (710 491 suscriptores). A nivel de densidad, el departamento de Lima (incluye Callao) registró 8,3 suscriptores por cada 100 habitantes, valor superior al promedio nacional equivalente a 5,1, y así también, al resto del país con 3,3.

Gráfico 6. Densidad de Radiodifusión por cable, según departamento, 2022


Fuente: Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
Elaboración: MTC - OGPP

- **Internet Fijo y Móvil:** A nivel de internet fijo, en el año 2022 se registró 3 164 626 suscriptores a nivel nacional. En relación con los suscriptores de internet móvil, en el año 2022 se registró en 29 044 362 suscriptores a nivel nacional.
- **Concesión de los Servicios Públicos:** Durante el periodo 2018 – 2022, las concesiones vigentes de los Servicios Públicos de Comunicaciones registraron un crecimiento sostenido, con un incremento promedio anual del 9,0%, según se muestra a continuación:

Tabla 14. Concesiones Vigentes según tipo de servicio, 2018 – 2022

TIPO DE SERVICIO	2018	2019	2020	2021	2022
TOTAL	1 096	1 183	1 251	1 350	1 652
Telefonía Fija	46	50	50	42	42
Telefonía Móvil	6	5	5	5	5
Comunicaciones Personales (PCS)	10	13	13	14	14
Portador Larga Distancia Nacional	68	72	72	61	59
Portador Larga Distancia Internacional	71	72	72	56	62
Portador Local	171	211	247	378	571
Portador ^{1/}	1	1	1	1	1
Radiodifusión por Cable	675	707	735	738	836
Troncalizado	18	18	18	17	17
Móvil por Satélite	18	20	21	21	23
Móvil de datos Marítimos por Satélite	1	1	1	1	1
Operador Móvil Virtual	4	4	7	6	11
Operador de Infraestructura Móvil Rural	4	6	6	7	7
Público de Buscapersonas	3	3	3	3	3

Fuente: Anuario Estadístico 2022
Elaboración: MTC-OGPP

- **Concesiones Postales:** El Servicio Postal es un conjunto de actividades reguladas para garantizar a las empresas y público en general, la prestación y buen funcionamiento del mercado postal, brindando las condiciones necesarias para el envío y recepción de documentos escritos, encomiendas y tarjetas postales; asimismo la posibilidad de realizar micro o pequeñas exportaciones e importaciones de hasta cincuenta (50) kg.

El Concesionario postal es la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, facultada con arreglo a Ley, para prestar un servicio postal. Respecto al número total de concesiones postales, el año 2022 registró un decrecimiento de 23% respecto al año anterior, pasando de 805 a 620 concesiones vigentes.

Tabla 15. Concesiones Vigentes según tipo de servicio, 2013 – 2022

ÁMBITO DE CONCESIÓN	2018	2019	2020	2021	2022
TOTAL	756	749	767	805	620
Internacional	94	85	88	92	78
Nacional	545	562	581	609	470
Regional	77	73	71	73	53
Local Provincial	10	9	9	9	3
Local Lima-Callao	30	20	18	22	16

Fuente: Anuario Estadístico 2022
Elaboración: MTC-OGPP

1.2.2. Proyectos Regionales de Banda Ancha

El MTC, a través del PRONATEL, viene implementando los Proyectos para la Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social, con alcance nivel nacional. Estos proyectos comprenden el diseño, construcción e instalación de una Red de Transporte, así como el diseño, adquisición de equipos, transporte, instalación, puesta en servicio, operación y mantenimiento de una Red de Acceso que permita prestar los servicios públicos de telecomunicaciones de acceso a internet e intranet en las localidades e instituciones públicas beneficiarias.

- Proyectos regionales de banda ancha en operación y mantenimiento¹¹

Tabla 16. Localidades e instituciones públicas beneficiarias, según regiones, 2022

PROYECTO REGIONAL	N° Localidades beneficiarias	INSTITUCIONES PÚBLICAS BENEFICIARIAS					Municipalidades	Telefonía Pública	Acceso Libre - Internet Plaza	Adjudicatario
		N° Instituciones beneficiarias	Locales Escolares	Establecimientos de Salud	Dependencias Policiales					
TOTAL	2 223	4 031	2 599	1 239	187	6	26	486		
Apurímac	285	668	409	225	34	-	-	-	GILAT NETWORKS PERÚ S.A.	
Ayacucho	350	731	478	232	21	-	-	-	GILAT NETWORKS PERÚ S.A.	
Cusco	371	615	424	147	44	-	-	71	GILAT NETWORKS PERÚ S.A.	
Huancavelica	354	710	443	244	23	-	-	-	GILAT NETWORKS PERÚ S.A.	
Lambayeque	360	505	379	108	18	-	-	-	TELEFÓNICA DEL PERÚ S.A.A.	
Lima	291	477	256	201	20	-	-	291	AMÉRICA MOVÍL PERÚ S.A.C	
Integración Amazónica	94	115	73	29	7	6	26	6	GILAT TO HOME PERÚ S.A	
Ica	81	116	50	58	8	-	30	-	GILAT NETWORKS PERÚ S.A.	
Moquegua	66	107	69	29	9	-	-	66	OROCOM S.A.C.	
Tacna	52	103	68	24	11	-	-	52	OROCOM S.A.C.	

Fuente: Anuario Estadístico 2022. Memorando N° 1290-2023-MTC/24 de fecha 08.11.2023.

Elaboración: MTC-OGPP

- Proyectos regionales de banda ancha en proceso

Tabla 17. Localidades e Instituciones públicas beneficiarias, según regiones, 2022

PROYECTO REGIONAL	N° Localidades beneficiarias	INSTITUCIONES PÚBLICAS BENEFICIARIAS					Acceso Libre - Internet Plaza	Centros de Acceso Digital (CAD)	Adjudicatario
		N° Instituciones beneficiarias	Locales Escolares	Establecimientos de Salud	Dependencias Policiales	Municipalidades			
TOTAL	3 468	5 798	3 731	1 811	256	-	3 063	448	
Amazonas	268	516	256	218	42	-	110	-	GILAT NETWORKS PERÚ S.A.
Ancash	481	817	520	269	28	-	460	118	YOFC Perú S.A.C.
Arequipa	252	442	268	121	53	-	226	92	YOFC Perú S.A.C.
Huánuco	348	516	343	159	14	-	315	59	BANDTEL S.A.C
Junín	353	558	325	221	12	-	353	-	OROCOM S.A.C.
La Libertad	730	959	743	186	30	-	694	71	YOFC Perú S.A.C.
Pasco	264	545	376	155	14	-	235	40	BANDTEL S.A.C
Puno	471	958	635	285	38	-	471	-	OROCOM S.A.C.
San Martín	220	371	215	139	17	-	169	68	YOFC Perú S.A.C.

Fuente: Anuario Estadístico 2022. Memorando N° 1290-2023-MTC/24 de fecha 08.11.2023.

Elaboración: MTC-OGPP

1.2.3. Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica

Reconociendo la necesidad de lograr la conectividad de Banda Ancha en el territorio nacional, en el año 2012 se emitió la Ley N° 29904¹², cuyo objeto es impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y

¹¹ Los proyectos Regionales de Apurímac, Ayacucho, Cusco, Huancavelica, Lambayeque, Lima, Moquegua, Ica y Tacna actualmente en operación, cuentan con ejecución y programación a nivel de inversiones correspondiente principalmente a adquisición y saneamiento de predios, impartición de capacitaciones y transferencia de bienes.

¹² Ley de promoción de la banda ancha y construcción de la red dorsal nacional de fibra óptica

habilidades digitales, como medio que favorece y facilita la inclusión social, el desarrollo socioeconómico, la competitividad, la seguridad del país y la transformación organizacional hacia una sociedad de la información y el conocimiento.

Para lograr dichos objetivos, el artículo 7 de la Ley N° 29904 estableció que es política del Estado que el país cuente con una Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica (RDNFO) que facilite el acceso de la población a la Banda Ancha y que promueva la competencia en la prestación de dicho servicio. Además, mediante Decreto Supremo N° 014- 2013- MTC, se aprobó el Reglamento de la Ley N° 29904.

Bajo este marco legal se definieron las condiciones técnicas, económicas y legales del diseño, construcción, concesión, operación y financiamiento de la RDNFO, que permitieron que el 17 de junio de 2014, el MTC y Azteca Comunicaciones Perú S. A. C. en lo sucesivo, Azteca) suscribieran el Contrato de Concesión del Proyecto "Red Dorsal Nacional de Fibra óptica: Cobertura Universal Norte, Cobertura Universal Sur y Cobertura Universal Centro".

Con posterioridad a la suscripción del Contrato de Concesión se evidenciaron una serie de cambios en el mercado de telecomunicaciones (tendido concurrente de fibra e incremento de competidores) y, además, la rigidez tarifaria del Contrato de Concesión generó que el proyecto de la RDNFO presente distorsiones tarifarias significativas que impidieron obtener los beneficios esperados al momento de su estructuración.

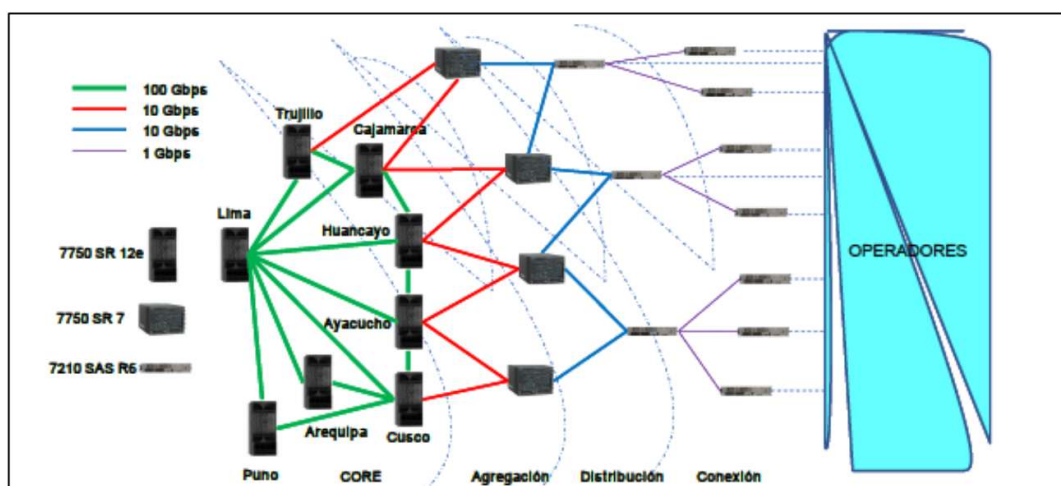
En el año 2018, OSIPTEL ya advertía que la cuota de tráfico que se cursaba a través de la RDNFO era mucho menor a lo proyectado en el año 2012, pues las principales empresas proveedoras de acceso a internet habían desplegado redes privadas de transporte; evidenciándose así que la RDNFO se encontraba subutilizada, trayendo como consecuencia, que la infraestructura desplegada por el proyecto de la RDNFO no estaba siendo aprovechada en el óptimo de su capacidad.

Es así como, mediante el Informe N° 008-2021-MTC/27.01 se analizaron las razones vinculadas a la resolución contractual por razones de interés público, siendo estas: (a) el bajo impacto de la RDNFO; (b) la necesidad de poner en valor la RDNFO, los Proyectos Regionales y el sistema interconectado de infraestructura de telecomunicaciones; (c) el futuro incremento tarifario de la RDNFO; y (d) la necesidad de reducir el cofinanciamiento por parte del Estado.

Posteriormente, con fecha 14 de julio de 2021, se publicó en el diario oficial El Peruano, la Resolución Ministerial N° 689-2021-MTC/01, que declaró la resolución del Contrato de Concesión, y dispuso que el PRONATEL asuma la operación del proyecto de manera provisional, así como la supervisión, verificación y recepción de los bienes de la concesión antes y durante la reversión de estos a favor del MTC, a partir del 15 de enero de 2022.

La RDNFO está compuesta por 322 nodos y un despliegue de 13 636 Km de Fibra Óptica, todo ello distribuido a nivel nacional de acuerdo con una jerarquía; y conecta a 22 capitales de región, 180 capitales de provincia y 136 localidades.

Gráfico 7. Estructura de la RDNFO



Fuente: Informe Final del Grupo de Trabajo Sectorial de naturaleza temporal del MTC (26.10.22)
Elaboración: Dependencias del VMC – MTC

1.2.4. Centros de Acceso Digital (CAD) y Espacios Públicos de Acceso Digital (EPAD)

Los CAD constituyen ambientes habilitados con equipos terminales (computadoras, laptops, tabletas u otros), los cuales permiten el acceso al servicio de internet y se contribuye al desarrollo de habilidades digitales para el público. Los EPAD corresponden a puntos inalámbricos ubicados en plazas o espacios públicos de localidades, que permiten el acceso a internet de forma equitativa y gratuita a través de sus propios terminales (smartphones, tabletas, entre otros). Al 2022, se cuentan con las siguientes instalaciones:

Tabla 18. Localidades beneficiarias de los proyectos CAD e Iniciativas EPAD, 2022

Departamentos	CAD		EPAD	
	Nº Localidades beneficiarias	Estado	Nº Localidades beneficiarias	Estado
TOTAL	182		401	
Apurímac	21	En Operación	65	En Operación
Ayacucho	20	En Operación	64	En Operación
Cusco	22	En Operación	34	En Operación
Huancavelica	15	En Operación	60	En Operación
Lambayeque	14	En Operación	-	-
Lima	12	En Operación	-	-
Cajamarca	38	Próximo a ejecutar	88	En ejecución
Piura	-	-	60	Próximo a ejecutar
Tumbes	-	-	30	Próximo a ejecutar
Tumbes-Piura	40	Próximo a ejecutar	-	-

Fuente: Anuario Estadístico 2022
Elaboración: MTC-OGPP

1.2.5. Conecta Selva

Mediante Conecta Selva¹³, se contrata el servicio de internet a los operadores de servicios de telecomunicaciones, por un periodo de dos (2) años, a fin de brindar el servicio de internet satelital a 1 316 instituciones públicas de los departamentos de Amazonas, Loreto, Madre de Dios y Ucayali, según se muestra a continuación:

Tabla 19. Departamentos beneficiarios del Conecta Selva, 2022

Departamentos	Nº Localidades beneficiarias	Nº Instituciones Educativas	Nº Establecimientos de Salud
TOTAL	1,034	1,212	104
Amazonas	21	34	1
Loreto	703	789	35
Madre de Dios	63	68	40
Ucayali	247	321	28

Fuente: Anuario Estadístico 2022
Elaboración: MTC-OGPP

¹³ Medida excepcional debido al Estado de Emergencia producto del COVID 19, autorizada mediante el Decreto de Urgencia N° 014-2021, aplicar un procedimiento especial para la contratación de la provisión de conectividad en áreas rurales y lugares de preferente interés social en favor de instituciones educativas y del sector salud

2. Objetivos y Estrategias

2.1. Planes Nacionales y sectoriales que participa el MTC

El MTC, en cumplimiento de sus funciones y, en el marco de las normas legales y técnicas expedidas por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) cuenta con el Plan Estratégico Sectorial Multianual – PESEM 2018-2026¹⁴ del Sector Transportes y Comunicaciones y el Plan Estratégico Institucional del Pliego 036 Ministerio de Transportes y Comunicaciones PEI 2020-2026¹⁵. Estos instrumentos de gestión estratégica se enmarcan en la Política General de Gobierno, el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional y considera, en su enfoque, las recomendaciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico - OCDE y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Por otro lado, a nivel del gobierno nacional, se han aprobado Planes Nacionales de Infraestructura, en los que el sector transportes y comunicaciones están directamente involucrados, como el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad – PNIC y el Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad - PNISC 2022-2025.

A nivel del Sector Transportes y Comunicaciones se vienen desarrollando Planes de Desarrollo de los principales modos de transporte como lo son: “Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario”, “Plan Nacional de Desarrollo Portuario” (actualización), “Plan Nacional de Infraestructura Aeroportuaria”, los cuales se integran y complementan al “Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032” y al “Plan de Desarrollo Logístico en Vías Subnacionales”.

En este contexto, resulta importante y trascendente que exista una articulación y/o alineamiento entre los objetivos de los principales Planes de Desarrollo, que se señalaron en los párrafos precedentes, con los Planes Estratégicos Sectorial e Institucional, es por ello que se presentan en los siguientes cuadros, la relación de los planes tanto del sector transportes como del sector comunicaciones y su articulación con el PESEM 2018-2026 y el PEI 2020-2026.

¹⁴ Aprobado por Resolución Ministerial N° 183-2022-MTC/01.

¹⁵ Aprobado por Resolución Ministerial N° 307-2022- MTC/01.

Tabla 20. Relación de planes del sector transportes y su articulación con el PESEM 2018-2026 y el PEI 2020-2026

Plan	Objetivo	Articulación con el PESEM 2018-2026	Articulación con el PEI 2020-2026
Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad – PNIC (2019)	El Plan Nacional de Infraestructura define los objetivos para el cierre de brechas en infraestructura, para ello se han priorizado proyectos y articulado las inversiones para potenciar el crecimiento, la competitividad y el desarrollo en el país, desde una perspectiva sectorial y territorial	OES 01: Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transportes AES 01.01: Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país. AES 01.02: Incrementar la calidad de los servicios de transporte	OEI 01: Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país. AEI 01.01: Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional. AEI 01.02: Inversiones y mantenimientos para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Departamentales y Vecinales AEI 01.03: Red ferroviaria nacional en buen estado para los usuarios. AEI 01.04: Infraestructura aeroportuaria con intervenciones de mejoramiento y rehabilitación en beneficio de los usuarios. AEI 01.05: Infraestructura acuática de carácter nacional en buen estado para los usuarios. AEI 01.06: Mecanismos de promoción de plataformas logísticas para el transporte de mercancías en beneficio del país.
Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad - PNISC 2022-2025 (2022)	Impulsar el crecimiento económico, mejorar la competitividad, contribuir al cierre de brechas y destrabe de infraestructura de largo plazo, así como brindar acceso a servicios públicos y elevar la calidad de vida de los ciudadanos.	OES 01: Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transportes AES 01.01: Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país. AES 01.02: Incrementar la calidad de los servicios de transporte	OEI 01: Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país. AEI 01.01: Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional. AEI 01.02: Inversiones y mantenimientos para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Departamentales y Vecinales AEI 01.03: Red ferroviaria nacional en buen estado para los usuarios. AEI 01.04: Infraestructura aeroportuaria con intervenciones de mejoramiento y rehabilitación en beneficio de los usuarios. AEI 01.05: Infraestructura acuática de carácter nacional en buen estado para los usuarios. AEI 01.06: Mecanismos de promoción de plataformas logísticas para el transporte de mercancías en beneficio del país.

Plan	Objetivo	Articulación con el PESEM 2018-2026	Articulación con el PEI 2020-2026
Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (2016)	Establecer lineamientos de política y la estrategia de desarrollo del sistema ferroviario en el país en el mediano y largo plazo. En este sentido se busca proponer acciones orientadas a impulsar el desarrollo ordenado de la infraestructura y de los servicios de transporte ferroviario, a fin de atender necesidades de transporte de carga y pasajeros del país.	OES 01: Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transportes AES 01.02: Incrementar la calidad de los servicios de transporte	OEI 01: Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país. AEI 01.03: Red ferroviaria nacional en buen estado para los usuarios. AEI 01.06: Mecanismos de promoción de plataformas logísticas para el transporte de mercancías en beneficio del país.
Plan Nacional de Desarrollo Portuario (Actualización)	Promover el uso eficiente de las áreas acuáticas y terrestres, la promoción de la inversión privada, la rentabilidad y a la sostenibilidad del sistema portuario. Asimismo, hace una invitación y llamamiento a la necesaria participación privada en el sistema portuario para permitir un eficiente desempeño que logre recuperar en el más breve plazo de tiempo posible la oferta, calidad y competitividad de los servicios, portuarios en el Perú.	OES 01: Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transportes AES 01.02: Incrementar la calidad de los servicios de transporte	OEI 01: Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país. AEI 01.05: Infraestructura acuática de carácter nacional en buen estado para los usuarios. AEI 01.06: Mecanismos de promoción de plataformas logísticas para el transporte de mercancías en beneficio del país.
Plan Estratégico Nacional de Aviación Civil	Mejorar la oferta productiva y facilitar el comercio exterior del Perú' mediante una reducción de los costos logísticos. Asimismo, define la orientación futura del sector aeronáutico estableciendo políticas, estrategias y alternativas de acción con el propósito de lograr el desarrollo sostenible del sector y en forma particular del transporte aéreo.	OES 01: Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transportes AES 01.02: Incrementar la calidad de los servicios de transporte	OEI 01: Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país. AEI 01.04: Infraestructura aeroportuaria con intervenciones de mejoramiento y rehabilitación en beneficio de los usuarios.
Planes maestros aeroportuarios	Brindar un estudio de planificación general del aeropuerto y su entorno de influencia, estableciendo los parámetros fundamentales y el trazado integral que permita aprovechar al máximo sus posibilidades. Asimismo, definir las capacidades necesarias en cuanto a aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra de modo que permita el desarrollo ordenado y racional de la	OES 01: Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transportes AES 01.02: Incrementar la calidad de los servicios de transporte	OEI 01: Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país. AEI 01.04: Infraestructura aeroportuaria con intervenciones de mejoramiento y rehabilitación en beneficio de los usuarios.



Plan	Objetivo	Articulación con el PESEM 2018-2026	Articulación con el PEI 2020-2026
	infraestructura, adecuándolo a las necesidades presentes y futuras del transporte aéreo.		
Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 (2023)	Planificar e implementar una red intermodal y logística sostenible, económicamente eficiente y ambientalmente armónica que mejore la competitividad de las empresas peruanas. Así una serie de planes estratégicos orientados a mejorar la competitividad del sector aeronáutico, con la finalidad de que el medio aéreo permita satisfacer las necesidades de conectividad del territorio nacional y las del exportador y turísticos.	OES 01: Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transportes AES 01.01: Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país. AES 01.02: Incrementar la calidad de los servicios de transporte	OEI 01: Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país. AEI 01.01: Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional. AEI 01.03: Red ferroviaria nacional en buen estado para los usuarios. AEI 01.04: Infraestructura aeroportuaria con intervenciones de mejoramiento y rehabilitación en beneficio de los usuarios. AEI 01.05: Infraestructura acuática de carácter nacional en buen estado para los usuarios. AEI 01.06: Mecanismos de promoción de plataformas logísticas para el transporte de mercancías en beneficio del país.
Plan de Desarrollo Logístico en Vías Subnacionales (2019)	Planificar e implementar el desempeño de los servicios logísticos de transporte del país en base al análisis de las capacidades institucionales para la gestión subnacional del transporte, en el eslabón centros de producción-centros de acopio, integrando este análisis con la infraestructura logística en desarrollo asociada a la red subnacional, las necesidades (logísticas) no atendidas identificadas en su estructura productiva, así como las restricciones y problemática presente en la oferta de servicios de transporte.	OES 01: Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transportes AES 01.01: Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país. AES 01.02: Incrementar la calidad de los servicios de transporte	OEI 01: Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país. AEI 01.02: Inversiones y mantenimientos para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Departamentales y Vecinales AEI 01.06: Mecanismos de promoción de plataformas logísticas para el transporte de mercancías en beneficio del país.

Fuente: Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica
Elaboración: MTC-OGPP



Tabla 21. Relación de planes del sector comunicaciones y su articulación con el PESEM 2018-2026 y el PEI 2020-2026

Plan	Objetivo	Articulación con el PESEM 2018-2026	Articulación con el PEI 2020-2026
Plan Nacional de Banda Ancha	Lograr que el país cuente con infraestructura de telecomunicaciones adecuada que permita brindar servicios de Banda Ancha de calidad; a su vez impulsar la demanda del uso de estos servicios, a través de la modernización del marco institucional orientado al entorno convergente de las TIC.	OES 03: Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional AES 03.01: Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional AES 03.02: Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	OEI 06: Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional AEI 06.01: Servicios de comunicaciones de amplia cobertura a nivel nacional OEI 07: Promover el uso universal de los servicios de comunicaciones en beneficio de la población en general. AEI 07.01: Servicios de comunicaciones utilizados eficientemente por la población a nivel nacional.
Ley N° 29904 Ley de Promoción de la Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica	Impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y facilita la inclusión social, el desarrollo socioeconómico, la competitividad, la seguridad del país y la transformación organizacional hacia una sociedad de la información y el conocimiento.	OES 03: Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional AES 03.01: Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional AES 03.02: Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional AES 03.03: Promover la asequibilidad de los servicios de telecomunicaciones a nivel nacional	OEI 06: Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional AEI 06.01: Servicios de comunicaciones de amplia cobertura a nivel nacional OEI 07: Promover el uso universal de los servicios de comunicaciones en beneficio de la población en general. AEI 07.01: Servicios de comunicaciones utilizados eficientemente por la población a nivel nacional.
Plan Maestro para la Implementación de la Televisión Digital Terrestre en el Perú	Establecer medidas y acciones necesarias para la transición de la televisión analógica hacia la digital	OES 03: Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional AES 03.02: Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional AES 03.03: Promover la asequibilidad de los servicios de telecomunicaciones a nivel nacional	OEI 06: Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional AEI 06.01: Servicios de comunicaciones de amplia cobertura a nivel nacional OEI 07: Promover el uso universal de los servicios de comunicaciones en beneficio de la población en general. AEI 07.01: Servicios de comunicaciones utilizados eficientemente por la población a nivel nacional.

Fuente: Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica
Elaboración: MTC-OGPP

2.2. Estrategia para el logro de objetivos a corto y mediano plazo vinculados al cierre de brechas del Sector Transportes y Comunicaciones:

El Sector de Transportes y Comunicaciones presenta retos muy importantes en el esfuerzo de cerrar las brechas de infraestructura y de los servicios de transportes y comunicaciones; estos desafíos y el contexto que se afronta obliga a reformular las prioridades y estrategias, tomando en cuenta las necesidades y carencia de nuestra población objetivo y enmarcada en la Política General de Gobierno 2023-2026¹⁶ y el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050¹⁷, principalmente.

En dicho sentido, el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2018-2026 del Sector Transportes y Comunicaciones y el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2020-2026 del MTC, establecen las principales estrategias a seguir en el mediano y largo plazo, y el Programa Multianual de Inversiones PMI 2024-2026 del Sector Transportes y Comunicaciones, define las estrategias de priorización y financiamiento de inversiones a corto plazo. Estos instrumentos de gestión estratégicos están orientados hacia el crecimiento económico equitativo, competitivo y sostenible, propiciando la conectividad física y digital e impulsando directamente el desarrollo de todos los modos de transportes y en las comunicaciones, fomentando la competitividad basada en las potencialidades de desarrollo sostenible de cada territorio, articula y orienta el esfuerzo al interior del Ministerio, de todas las direcciones generales, proyectos especiales, programas, empresas y organismos públicos que comprende el Sector y también a los gobiernos regionales y locales, en una sola línea y estrategia.

Tanto el PESEM, el PEI y el PMI consideran, asimismo, en su enfoque, las recomendaciones de la OCDE y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). En este contexto, la política prioritaria del Sector considera proveer sistemas integrados de transporte multimodal y telecomunicaciones, modernos, sostenibles y confiables, como soporte al desarrollo del país, sustentado en su conectividad interna y externa y, en la calidad de los servicios que brinda a sus ciudadanos.

Para ello el Sector, en el marco de sus competencias y funciones, ha definido los siguientes ejes de política y sobre los cuales se establecen las estrategias a seguir:

¹⁶ Aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2023-PCM, de fecha 25 de marzo de 2023.

¹⁷ Aprobado mediante Decreto Supremo N° 095-2022-PCM, de fecha 28 de julio de 2022.

- Desarrollar los modos de transporte con un enfoque integrado y multimodal, que permita la reducción de costos y tiempos de viaje, potenciando su infraestructura y mejorando sus servicios.
- Impulsar el desarrollo digital y disponibilidad para toda la población.
- Mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura vial y servicios de transporte a fin de evitar la ocurrencia de accidentes que afecte la salud, la vida y el patrimonio.
- Contribuir al desarrollo regional, fortalecer la Gobernanza, y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones.

En base a dichos ejes se han construido los siguientes lineamientos de Política:

- **Accesibilidad a los servicios de transportes y comunicaciones**

Facilitar el acceso de los usuarios a los servicios de transportes y comunicaciones, promoviendo la inclusión social, la integración, la movilidad y la conectividad de los ciudadanos.

- **Competitividad de los servicios de transporte y comunicaciones**

Promover la competitividad de los prestadores de los servicios de transporte y comunicaciones, a través de un enfoque eficiente de regulación y fiscalización, con el objetivo de alcanzar la sostenibilidad y calidad de los servicios.

- **Uso de los servicios comunicaciones**

Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones, a través de políticas que promuevan la capacitación y sensibilización sobre la población, con el objetivo de promover la masificación de los servicios.

- **Asequibilidad de los servicios comunicaciones**

Promover la asequibilidad de los servicios de comunicaciones, a través políticas que promuevan la competencia, u otros mecanismos, con el objetivo de tener tarifas asequibles para la población.

- **Seguridad en todos los modos de transportes**

Generar las condiciones para la seguridad en los servicios y operaciones de todos los modos de transportes y de las comunicaciones a través del establecimiento de normas,

protocolos y el uso de sistemas inteligentes en los que se privilegie la vida, la salud, el medio ambiente y el patrimonio.

- **Integración de los sistemas de transportes y TIC con enfoque logístico**

Promover la modernización y competitividad de los servicios de transporte multimodal de carga sobre la base del desarrollo sistémico de la infraestructura, la logística y el uso de TIC que articule los nodos de producción con el mercado.

- **Promover la inversión privada en el Sector**

Fomentar la participación de la inversión privada en el desarrollo de la infraestructura y servicios de transportes y comunicaciones, contribuyendo al cierre de brechas y a la mejora de la calidad de los servicios.

- **Conservación de la infraestructura de transportes y comunicaciones**

Garantizar el buen estado de la infraestructura de transportes y comunicaciones a través del financiamiento oportuno de las actividades de operación y mantenimiento, que posibilite la prestación de servicio en forma eficiente, segura y permanente.

- **Gestión de riesgos de desastres en los sistemas de transportes**

Incorporar en los planes y proyectos de las entidades del sector, la gestión del riesgo de desastres, para reducir la vulnerabilidad de la infraestructura y los servicios de transportes y comunicaciones y garantizar su continuidad operativa.

- **Sostenibilidad ambiental en los sistemas de transportes**

Promover el uso de energía limpia y otros mecanismos de mitigación en todos los modos de transporte y adecuar la regulación de comunicaciones, con el propósito de lograr la sostenibilidad ambiental y contribuir a una mejor adaptación del país al cambio climático, privilegiando mecanismos de participación ciudadana.

- **Reducción de brechas de conectividad física y digital a nivel de los departamentos**

Gestionar las inversiones de modo de que se logre un equilibrio territorial que reduzca la inequidad en el acceso de los servicios de transportes y comunicaciones y se atienda con prioridad a las zonas rurales y de preferente interés social.

- **Descentralización de la inversión de Transportes y Comunicaciones**

Fortalecer los niveles de coordinación y articulación con los ministerios, gobiernos regionales y locales, para la implementación de las políticas sectoriales y la consolidación del proceso de descentralización.

- Adicionalmente, según menciona el Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022 – 2025 (PNISC 2022 – 2025), se requiere implementar espacios de comunicación que permitan la articulación entre actores de distintos niveles de gobierno y la construcción de una visión macrorregional para el planeamiento de la infraestructura. En este sentido, se requiere institucionalizar esfuerzos (a través de, por ejemplo, mesas macrorregionales) que sirvan como espacios de comunicación para el establecimiento de una visión macrorregional en materia de infraestructura y la implementación del enfoque territorial.
- Para las intervenciones asociadas a los Sistemas de Transporte Urbano de las principales ciudades del interior del país (29), desde PROMOVILIDAD se viene dando asistencia y soporte en el desarrollo de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible y en el desarrollo de la implementación de los Sistemas Integrados de Transporte de las ciudades de su alcance.
- Respecto a las estrategias en comunicaciones, PRONATEL, se viene promoviendo el cierre de la brecha digital, con la provisión del acceso universal a los servicios de telecomunicaciones, mediante el desarrollo de la banda ancha, la promoción de servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, en áreas rurales y lugares de preferente interés social en el ámbito nacional.

En términos generales, los principales retos del sector para los próximos años pasan por establecer una visión logística que permita exportar con costos cada vez menores, impulsar un enfoque multimodal para lograr un transporte más eficiente, mejorar la seguridad vial en las vías nacionales, mejorar los programas de rehabilitación y mantenimiento de carreteras, incorporar actividades como el cabotaje que potencien el transporte acuático, completar los programas viales con esquemas de financiamiento en el ámbito regional y vecinal, consolidar esquemas administrativos como las asociaciones público privadas y proyectos en activos que faculden el acceso a nuevas inversiones, contribuir con la mejora del transporte urbano, y lograr un acceso regional homogéneo al servicio de Internet de alta velocidad.

2.3. Contribución de las APP y PA al logro de los Objetivos

2.3.1. Asociación Público - Privada (APP)

Según el artículo 29 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, las APP en el Perú constituyen como una de las modalidades de participación de la inversión privada, en la que se distribuyen de manera adecuada los riesgos del proyecto y se destinan recursos preferentemente del sector privado, para la implementación de proyectos en los que se garanticen Niveles de Servicios óptimos para los usuarios. Esta modalidad se implementa mediante Contratos de largo plazo, en los que la titularidad de las inversiones desarrolladas puede mantenerse, revertirse o ser transferidas al Estado, según la naturaleza y alcances del proyecto y a lo dispuesto en el respectivo Contrato.

Las APP pueden implementarse a través de Contratos de concesión, operación y mantenimiento, gerencia, así como cualquier otra modalidad contractual permitida por Ley.

La actual definición de APP se construye sobre el marco legal precedente y las mejores prácticas a nivel internacional, que consideran elementos como una asignación adecuada de riesgos entre los sectores público y privado y que en todas las fases del desarrollo de una APP se contemple el principio de Valor por dinero, que busca la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, a lo largo de la vida del proyecto.

- En el Sector Transportes, el MTC gestiona treinta y dos (32) contratos de concesión de aeropuertos, puertos, carreteras, vías férreas, líneas de metro y vías navegables suscritos entre el Estado Peruano y las empresas privadas que administran estas infraestructuras, según se muestra a continuación:

Tabla 22. Listado de proyectos APP sector Transportes en ejecución (en US\$)

INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA		Fecha de inicio de la Concesión	Clasificación	Plazo de la Concesión	Compromiso de Inversión (CI) *
CARRETERAS					
1	Red Vial N° 5 - Tramo Ancón-Huacho-Pativilca	2003	Autofinanciada	25 años	140,776,748
2	Red Vial N° 6 - Pucusana-Cerro Azul-Ica	2005	Autofinanciada	30 años	258,755,341
3	IIRSA Norte: Paita-Yurimaguas	2005	Cofinanciada	25 años	641,386,640



INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA		Fecha de inicio de la Concesión	Clasificación	Plazo de la Concesión	Compromiso de Inversión (CI) *
4	IIRSA Sur, Tramo 2 : Urcos-Inambari	2005	Cofinanciada	25 años	705,172,129
5	IIRSA Sur, Tramo 3: Inambari-Iñapari	2005	Cofinanciada	25 años	687,373,872
6	IIRSA Sur, Tramo 4: Azángaro-Inambari	2005	Cofinanciada	25 años	663,661,414
7	Buenos Aires-Canchaque	2007	Cofinanciada	15 años	39,188,479
8	IIRSA Sur, Tramo 1: Marcona - Urcos	2007	Cofinanciada	25 años	145,418,497
9	IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo, Matarani - Azángaro	2007	Cofinanciada	25 años	329,906,742
10	Red Vial N° 4 - Pativilca - Puerto Salaverry	2009	Autofinanciada	25 años	286,165,961
11	Tramo Vial - Ovalo Chancay - Huaral - Acos	2009	Cofinanciada	15 años	41,571,735
12	Tramo Vial - Mocupe - Cayaltí - Oytún	2009	Cofinanciada	15 años	24,850,923
13	Autopista del Sol - Trujillo-Sullana	2009	Autofinanciada	25 años	492,599,749
14	IIRSA Centro - Tramo 2	2010	Autofinanciada	25 años	153,684,025
15	Tramo Vial Desvío Quilca - Desvío Arequipa (Repartición)	2013	Autofinanciada	25 años	134,260,465
16	Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios	2014	Cofinanciada	25 años	269,216,068
AEROPUERTOS					
17	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	2001	Autofinanciada	40 años	2,261,520,000
18	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	2006	Cofinanciada	25 años	635,226,229
19	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	2011	Cofinanciada	25 años	199,634,810
PUERTOS					
20	Terminal Portuario de Matarani	1999	Autofinanciada	30 años	291,448,559
21	Nuevo Terminal de Contenedores en el Callao - Zona Sur	2006	Autofinanciada	30 años	731,259,055
22	Terminal Portuario de Paita	2009	Autofinanciada	30 años	311,635,963
23	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales	2011	Autofinanciada	20 años	113,205,196
24	Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao	2011	Autofinanciada	30 años	895,577,448
25	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	2011	Cofinanciada	30 años	54,626,624
26	Terminal Portuario General San Martín - Pisco	2014	Autofinanciada	30 años	249,120,955
27	Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	2018	Autofinanciada	30 años	270,186,735
FERROCARRILES					
28	Ferrocarril del Centro	1999	Autofinanciada	40 años	FRA II (**)
29	Ferrocarril del Sur y Sur - Oriente	1999	Autofinanciada	35 años	FRA II (**)
30	Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao, Línea 1	2011	Cofinanciada	30 años	671,709,426
31	Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta	2014	Cofinanciada	35 años	5,346,495,238
VÍAS NAVEGABLES					
32	Hidrovia Amazónica: Ríos Marañón y Amazonas	2017	Cofinanciada	20 años	111,759,339
TOTAL					17,157,394,365

(*) Inversión Referencial de los Contratos de Concesión. Presupuestos aprobados de expedientes y otras obras adicionales vigentes a la fecha, sujetas a revisión.

(**) Los estándares de calidad FRA II (Administración Federal de Ferrocarriles de los Estados Unidos - Class II)

Fuente: OSITRAN. Recogido de: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/01/inversiones-contratos-diciembre-2022.pdf>

Elaboración: MTC - OGPP



Las treinta y dos (32) concesiones en ejecución contribuyen con el cumplimiento del Objetivo Estratégico Sectorial "Reducir los tiempos y los costos logísticos en el Sistema de Transportes" del PESEM 2018 -2026; específicamente, con las siguientes acciones estratégicas sectoriales:

- **Orden de Prioridad 1:** Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.
- **Orden de Prioridad 2:** Incrementar la calidad de los servicios de transporte.
- En el Sector Comunicaciones, el MTC gestiona ocho (08) contratos de concesión de Bandas de Telecomunicaciones suscritos entre el Estado Peruano y las empresas privadas que administran estas infraestructuras. Dichos contratos son de naturaleza autofinanciada ya que no demanda el uso de recursos públicos, según se muestra a continuación:

Tabla 23. Listado de proyectos APP sector Comunicaciones en ejecución

Contrato de Concesión	Banda	Oferta Económica (US\$)	Concesionario	RM (Otorga la Concesión)	Fecha de RM	Inicio de Operaciones
Contrato de Concesión para la prestación de Servicios Públicos de Telecomunicaciones y asignación de frecuencia en 25 MHz de la Banda C de 1900 comprendida entre los rangos 1897,5 – 1910 MHz y 1977,5 – 1990 MHz, a nivel nacional	1900 MHz	1,300,000	VIETTEL PERU SAC	RM 313-2011-MTC/03	04.05.2011	26.01.2014
Contrato de Concesión Única para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones y asignación de las Bandas 899-915 MHz y 944-960 MHz en la provincia de Lima y la provincia constitucional del Callao y las Bandas 902- 915 MHz y 947-960 MHz, en el resto del país	900 MHz	2,000,000	VIETTEL PERU SAC	RM 693-2012-MTC/03	29.11.2012	09.04.2015
Adenda a los Contratos de Concesión para la Prestación del Servicio Público de Telefonía Móvil (Adenda de Renovación) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Telefónica del Perú S.A.A	ADENDA TDP	-	TELEFONICA DEL PERU SAA	RM 091-2013-MTC/03	22.02.2013	21.09.2016/ 21.09.2017
Contrato de Concesión Única para la Prestación de Servicios Públicos de Telecomunicaciones y asignación del Bloque A de la Banda 1710-1770 MHz y 2110-2170 MHz, a nivel nacional	1700 y 2100 MHz	152,229,000	TELEFONICA DEL PERU SAA	RM 616-2013-MTC/03	02.10.2013	02.01.2014
Contrato de Concesión Única para la Prestación de Servicios Públicos de Telecomunicaciones y asignación del Bloque B de la Banda 1710-1770 MHz y 2110-2170 MHz, a nivel nacional	1700 y 2100 MHz	105,511,176	ENTEL PERU SA	RM 604-2013-MTC/03	27.09.2013	24.09.2014
Contrato de Concesión Única: para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones y asignación del Bloque "A" de la banda 698-806 MHz, a nivel nacional	700 MHz	290,206,123	ENTEL PERU SA	RM 528-2016-MTC/03	19.07.2016	10.07.2017



Contrato de Concesión	Banda	Oferta Económica (US\$)	Concesionario	RM (Otorga la Concesión)	Fecha de RM	Inicio de Operaciones
Contrato de Concesión Única: para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones y asignación del Bloque "B" de la banda 698-806 MHz, a nivel nacional	700 MHz	306,000,001	AMERICA MOVIL PERU SAC	RM 530-2016-MTC/03	19.07.2016	25.08.2016
Contrato de Concesión Única: para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones y asignación del Bloque "C" de la banda 698-806 MHz, a nivel nacional	700 MHz	315,007,700	TELEFONICA DEL PERU SAA	RM 529-2016-MTC/03	19.07.2016	25.07.2016

Fuente: MTC- DGPPC – Contratos de Concesión
Elaboración: MTC - OGPP

Referente a las intervenciones de Telecomunicaciones, acorde al PEI MTC 2020- 2026, el Objetivo Estratégico Institucional (OEI 06) "Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional" involucra la participación de la Dirección General de Programas y Proyectos en Comunicaciones (DGPPC), y precisa como acción específica: "Espectro radioeléctrico utilizado eficientemente para incrementar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de comunicaciones a nivel nacional".

Dicho objetivo fue abordado a partir de la concesión de las Bandas 700 (Bloque A, B y C), Banda 900, Banda 1700 (Bloque A y B), la Banda 1900 y la prestación del Servicio Público de Telefonía Móvil, proyectos que han permitido alcanzar los siguientes hitos (objetivos de mediano plazo)¹⁸:

- ❖ Acceso a internet móvil y fija (% hogares) ha pasado de 39.5% (2014) al 87.6% (2021).
- ❖ Acceso a internet móvil (% hogares) ha pasado de 20.9% (2014) a 85.8% (2021).
- ❖ Acceso de internet móvil (% hogares) en el área rural ha pasado de 11.1% (2014) a 68.3% (2021) y en el área urbana de 24.1% (2014) a 89.7% (2021).
- ❖ Masificación del uso de equipos móviles, para el año 2021 alcanzó el 94,9% en el sector socioeconómico "pobre" y 97,5% en el sector económico "no pobre".
- ❖ Al 2022 un total de 24.3 millones de habitantes tengan acceso a cobertura 4G y 2.3 millones tengan acceso a tecnología 3G y 2G.
- ❖ Al 2022 el 81% de la población acceda a internet móvil y 77% a internet fijo.

¹⁸ Datos obtenidos en base al documento "Innovar para Conectar: Estrategias y medidas de Regulación Inteligente para Reducir la Brecha Digital (2023)" elaborado por la Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones del MTC.



2.3.2. Proyectos en Activos (PA)

De acuerdo con el artículo 5 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, los PA son los proyectos de inversión mediante los cuales el Estado promueve la inversión privada en activos de su titularidad y/o bajo su disposición, lo cual incluye la transferencia total o parcial, incluso mediante la permuta de los bienes inmuebles, y bajo contratos de cesión en uso, arrendamiento, usufructo, superficie u otras modalidades permitidas por Ley.

Los PA son promovidos por las entidades públicas que tienen la facultad de disponer sus activos. Dichas entidades promueven la inversión privada sobre activos de su titularidad a través de su Organismo Promotor de la Inversión Privada (OPIP) respectivo. Se puede aplicar esta modalidad sobre activos de titularidad de las entidades, bajo los siguientes esquemas: i) disposición de activos, que incluye la transferencia total o parcial, incluida la permuta de bienes inmuebles y ii) contrato de cesión de uso, arrendamiento, usufructo, superficie u otras modalidades permitidas por Ley.

Mediante un PA, el inversionista privado asume la inversión y la totalidad de los riesgos del proyecto. Así, en un PA, el Estado no aporta cofinanciamiento, recursos públicos dinerarios, ni garantías, y el inversionista privado recupera su inversión a través de los mecanismos de ingresos contemplados en su proyecto a través de la explotación de este.

- En el Sector Comunicaciones, el MTC gestiona veintiún (21) PA:
 - Diecinueve (19) PA son gestionados por PRONATEL. Diez (10) se encuentran en servicio (en operación) y nueve (09) en proceso (en ejecución).
 - Dos (02) PA gestionados a través de la Dirección General de Programas y Proyectos en Comunicaciones (DGPPC): "Bandas 1,750-1,780 MHz y 2,150-2,180 MHz" y "Banda 2,300 – 2,330 MHz".

Tabla 24. Listado de Proyectos en Activos del Sector Comunicaciones bajo gestión de PRONATEL

Grupo		Proyectos Regionales	Fecha de Adjudicación	Estado	Km de Fibra	Instituciones Beneficiarias	CAD (*)	EPAD (**)	Fecha de inicio de operaciones
Primer Grupo	1	Lambayeque	2015	En operación	660	505	-	-	Ene-21
	2	Huancavelica	2015	En operación	1297	710	-	-	Jun-19
	3	Apurímac	2015	En operación	1224	668	-	-	Jun-19
	4	Ayacucho	2015	En operación	1889	731	-	-	Jul-19



Grupo		Proyectos Regionales	Fecha de Adjudicación	Estado	Km de Fibra	Instituciones Beneficiarias	CAD (*)	EPAD (**)	Fecha de inicio de operaciones
	5	Cusco	2015	En operación	2105	615	-	71	Abr-21
Segundo Grupo	6	Tacna	2018	En operación	630	103	-	52	Jul-22
	7	Moquegua	2018	En operación	586	107	-	66	Jul-22
	8	Lima	2018	En operación	1797	477	-	291	Abr-21
	9	Ica	2018	En operación	873	116	-	30	Abr-23
	10	Junín	2018	En proceso	1799	558	-	353	2024
	11	Amazonas	2018	En proceso	1255	516	-	110	2024
	12	Puno	2018	En proceso	3033	958	-	471	2024
Tercer Grupo	13	Pasco	2018	En proceso	1220	545	40	235	2024
	14	Huánuco	2018	En proceso	1351	516	59	315	2024
	15	Arequipa	2018	En proceso	2669	442	92	226	2024
	16	San Martín	2018	En proceso	1280	371	61	169	2024
	17	La Libertad	2018	En proceso	1398	959	71	694	2024
	18	Ancash	2018	En proceso	1777	817	118	460	2024
Otros	19	Integración Amazónica	2013	En operación	Radioenlace	115	-	6	Ene-15

(*) Los proyectos CAD una vez culminado el periodo de operación, los bienes quedarán a cargo de los Gobiernos Locales

(**) Los bienes de las intervenciones EPAD, una vez culminado el periodo contractual quedan a cargo del operador

Fuente: MTC- PRONATEL. Memorando N° 1290-2023-MTC/24 de fecha 08.11.2023.

Elaboración: MTC - OGPP

Cabe resaltar que el servicio de telecomunicaciones contribuye en mejora del flujo de comunicaciones y acceso a la información, lo que permite mencionar que la inversión para el sector telecomunicaciones genera externalidades positivas y contribuye en el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional teniendo como enfoque primordial y objetivo el uso universal de los servicios de comunicaciones en beneficio de la población en general. Del mismo modo, la inversión en telecomunicaciones impacta de manera directa y de forma positiva en incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional, actualmente el despliegue en fibra óptica de los Proyectos Regionales es de aproximadamente 11,065.5 Km en operación y 16,272.06 Km en proceso. El despliegue actual de la inversión en telecomunicaciones de los Proyectos Regionales beneficia actualmente a más de 4,032 Instituciones Públicas y 2,210 localidades.

Adicionalmente, la inversión proyectada para el sector telecomunicaciones genera beneficios que se encuentran enmarcados tanto en el corto como en el largo plazo, podemos mencionar que en el corto plazo los beneficios se presenta y cuantifica a través de las conexiones graduales que se vienen generando en las Instituciones Abonadas conforme se tiene el avance de la implementación de los Proyectos; y en el largo plazo se debe destacar la importancia del desarrollo del sector telecomunicaciones en la generación de empleo y por



ende en la productividad, razón por la cual destaca la importancia de la agregación de proyectos dentro del presente informe.

La descripción anterior se vincula con el objetivo relacionado al uso universal de los servicios de comunicaciones en beneficio de la población en general.

3. Indicadores Claves de Desempeño

En esta sección se presentan, con base en el diagnóstico de las condiciones actuales de la infraestructura pública disponible en el Sector, un listado de los indicadores representativos de desempeño en cuanto a capacidad y calidad de la infraestructura pública y la prestación de servicios públicos del MTC.

Asimismo, se registra la estimación más reciente del indicador por tipo de infraestructura, esto último con el propósito de servir como Línea de Base, a partir de la cual se deberá contrastar los avances en los objetivos y metas propuestos.

3.1. Indicadores del Sector Transportes

Esta sección presenta un reporte de los indicadores representativos de desempeño, referidos al cierre de la brecha de infraestructura. Estos se clasifican por tipo, en indicadores de calidad y capacidad del servicio; lo que responde a atributos del objetivo de cambio establecido.

Los indicadores se presentan conforme a las modalidades de infraestructura de transporte. Se incluye la estimación más reciente del indicador con el propósito de servir como Línea de Base, a partir de la cual se deberá contrastar los avances en los objetivos y metas propuestos.

3.1.1. Indicadores en Transporte Terrestre

Para el transporte terrestre, se identifican seis (06) indicadores clave de desempeño, los cuales se pueden clasificar en: uno (01) de calidad y cinco (05) de capacidad. Se incluye como indicadores clave: i) Índice de Calidad de Infraestructura Vial (ICIV), ii) el Porcentaje de la Red Vial Nacional (RVN) Pavimentada, iii) Porcentaje de la RVN Pavimentada en buen estado, iv) Porcentaje de Carreteras Transversales Pavimentadas conectadas a los Puertos

Nacionales, v) Porcentaje de Carreteras Concesionadas, y vi) Porcentaje de Doble Calzada en la Longitudinal de la Costa.

A continuación, se presentan el resumen de los indicadores de desempeño relevantes para el transporte terrestre y la última estimación disponible.

Tabla 25. Indicadores de Desempeño en Transporte Terrestre

N°	INDICADOR	TIPO	FÓRMULA DEL INDICADOR (VARIABLES)	UNIDAD DE MEDIDA	AÑO LBS	VALOR LBS
1	Índice de calidad de infraestructura vial (Foro Económico Mundial)	Calidad	Ubicación del Perú en el ranking de competitividad mundial	Ubicación	2019	110
2	Porcentaje de la Red Vial Nacional Pavimentada	Capacidad	Red Vial Nacional Pavimentada / Red Vial Nacional Total	%	2022	83.6
3	Porcentaje de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado	Capacidad	Red Vial Nacional en buen estado / Total Red Vial Nacional pavimentada	%	2022	72.2
4	Carreteras transversales pavimentadas conectadas a los puertos nacionales	Capacidad	% de Km de carreteras transversales pavimentadas conectadas a puertos nacionales / Total carreteras transversales conectadas a puertos	%	2022	100
5	Porcentaje de carreteras concesionadas	Capacidad	Km de carreteras concesionadas / Total Red Vial Nacional	%	2022	24.5%
6	Porcentaje de doble calzada en la Longitudinal de la Costa	Capacidad	Km de carreteras con doble calzada / Total Red Vial Nacional	%	2022	35.3%

Fuente: Reportes MTC

Elaboración: MTC - OGPP

3.1.2. Indicadores en Transporte Ferroviario

Para el transporte ferroviario, se identifican cuatro (04) indicadores clave de desempeño, los cuales se pueden clasificar en: uno (01) de calidad y tres (03) de capacidad. Se incluye como indicadores clave: i) Índice de Eficiencia de los Servicios de Tren, ii) Costo de Transporte de Carga / Kilometro, iii) Tiempo Promedio de Viaje / Kilometro y iv) Ejecución Presupuestal - Línea 2.

A continuación, se presentan el resumen de los indicadores de desempeño relevantes para el transporte ferroviario.

Tabla 26. Indicadores de desempeño en Transporte Ferroviario

N°	INDICADOR	TIPO	FÓRMULA DEL INDICADOR (VARIABLES)	UNIDAD DE MEDIDA	AÑO LBS	VALOR LBS
1	Índice de Eficiencia de los servicios de tren (Foro Económico Mundial)	Calidad	Ubicación de la Eficiencia de los servicios de tren el Perú en el ranking de competitividad mundial	Ubicación	2019	74



N°	INDICADOR	TIPO	FÓRMULA DEL INDICADOR (VARIABLES)	UNIDAD DE MEDIDA	AÑO LBS	VALOR LBS
2	Costo de transporte de carga / Kilómetro	Capacidad	Suma de Costo de flete / Suma de kilómetros recorridos	Soles / Km	2015	241.94
3	Tiempo promedio de Viaje / Kilómetro	Capacidad	Suma Tiempo Total de viaje / Suma Kilómetros recorridos	Hora / Km	2015	10.5
4	Ejecución Presupuestal - Línea 2	Capacidad	Presupuesto Ejecutado / Costo total de la Inversión	%	2022	45.7%

Fuente: Reportes MTC
Elaboración: MTC - OGPP

3.1.3. Indicadores en Transporte Aéreo

Para el transporte aéreo, se identifican dos (02) indicadores clave de desempeño, los cuales se pueden clasificar en: uno (01) de calidad y uno (01) de capacidad. Se incluye como indicadores clave: i) Índice de Eficiencia de los Servicios de Transporte Aéreo y ii) el Porcentaje de Aeropuertos Concesionados Operativos y con Mantenimiento del Área de Movimiento.

Tabla 27. Indicadores de desempeño en Transporte Aéreo

N°	INDICADOR	TIPO	FÓRMULA DEL INDICADOR (VARIABLES)	UNIDAD DE MEDIDA	AÑO LBS	VALOR LBS
1	Índice de Eficiencia de los servicios de transporte aéreo (Foro Económico Mundial)	Calidad	Ubicación de la Eficiencia de los servicios de transporte aéreo del Perú en el ranking de competitividad mundial	Ubicación	2019	92
2	Porcentaje de aeropuertos concesionados operativos y con mantenimiento del área de movimiento	Capacidad	Aeropuertos concesionados operativos y con mantenimiento en las áreas de movimiento / Total de Aeropuertos Concesionados	%	2022	100%

Fuente: Reportes MTC
Elaboración: MTC - OGPP

3.1.4. Indicadores en Transporte Acuático

Para el transporte aéreo, se identifican tres (03) indicadores clave de desempeño, los cuales se pueden clasificar en: uno (01) de calidad y dos (02) de capacidad. Se incluye como indicadores clave: i) Índice de Eficiencia de los Servicios Portuarios, ii) Reducción del Tiempo de Espera de Naves en Puertos y iv) Puertos Mejorados y Modernizados con Acceso a Corredores Logísticos.



Tabla 28. Indicadores de desempeño en Transporte Acuático

Nº	INDICADOR	TIPO	FÓRMULA DEL INDICADOR (VARIABLES)	UNIDAD DE MEDIDA	AÑO LBS	VALOR LBS
1	Índice de Eficiencia de los servicios portuarios (Foro Económico Mundial)	Calidad	Ubicación de la Eficiencia de los servicios portuarios del Perú en el ranking de competitividad mundial	Ubicación	2019	84
2	Reducción del tiempo de espera de naves en puertos	Capacidad	Hora de inicio de operaciones - hora de llegada al punto de arribo	Min	2015	32:23
3	Puertos mejorados y modernizados con acceso a corredores logísticos	Capacidad	Nº de puertos mejorados y modernizados	Unid.	2015	4

Fuente: Reportes MTC

Elaboración: MTC - OGPP

3.2. Indicadores del Sector Comunicaciones

Esta sección presenta un reporte de los indicadores representativos de desempeño, referidos al cierre de la brecha de infraestructura. Estos se clasifican por tipo, en indicadores de acceso, uso, cobertura y asequibilidad; lo que responde a atributos del objetivo de cambio establecido.

Los indicadores se presentan conforme al Sector comunicaciones. Se incluye la estimación más reciente del indicador con el propósito de servir como Línea de Base, a partir de la cual se deberá contrastar los avances en los objetivos y metas propuestos.

3.2.1. Indicadores en Telefonía Móvil

En relación con la telefonía móvil, se identifican cuatro (04) indicadores claves de desempeño, los cuales se pueden clasificar como: uno (01) indicador acceso, un (01) indicador de cobertura y dos (02) indicadores de asequibilidad. Se incluye como indicadores claves: i) Porcentaje de la población que hace uso del teléfono celular, ii) Porcentaje de distritos con cobertura de telefonía móvil, iii) Tarifa promedio de una llamada de teléfono móvil prepago; y iv) Tarifa promedio de un plan post pago de telefonía móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional.

A continuación, se presentan el resumen de los indicadores de desempeño relevantes para la telefonía móvil y la última estimación disponible, a diferentes niveles de desagregación.

Tabla 29. Indicador de Desempeño de Telefonía Móvil

Nº	INDICADOR	TIPO	ÁMBITO	UNIDAD DE MEDIDA	AÑO LBS	VALOR LBS
1		Acceso	Nacional	%	2022	90.1

N°	INDICADOR	TIPO	ÁMBITO	UNIDAD DE MEDIDA	AÑO LBS	VALOR LBS
	Porcentaje de la población que hace uso del teléfono celular		Lima Metropolitana		2022	91.8
			Resto Urbano		2022	92.3
			Rural		2022	82.1
2	Porcentaje de distritos con cobertura de telefonía móvil	Cobertura	Nacional	%	2022	96.7
3	Tarifa promedio de una llamada de teléfono móvil prepago	Asequibilidad	Nacional	S/	2022	0.025
4	Tarifa promedio de un plan post pago de telefonía móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional	Asequibilidad	Nacional	%	2021	1.7

Fuente: Reportes MTC
Elaboración: MTC – OGPP

3.2.2. Indicadores en Internet

Con relación al internet, se identifican nueve (09) indicadores claves de desempeño, los cuales se pueden clasificar como: tres (03) de accesos, uno (01) de uso, dos (02) de coberturas, dos (02) de asequibilidad y uno (01) de calidad. Se incluye como indicadores claves: i) Hogares con acceso internet (fijo y móvil), ii) Penetración de la banda ancha móvil, iii) Penetración de la banda ancha fija, iv) Población que usa internet, v) Porcentaje de localidades con cobertura de internet fijo y móvil, vi) Porcentaje de localidades con cobertura de internet móvil, vii) Tarifa promedio del servicio de internet fijo, viii) Tarifa promedio del servicio de internet móvil, y ix) Velocidad de conexión promedio (Mbps).

Tabla 30. Indicadores de desempeño en Internet

N°	INDICADOR	TIPO	ÁMBITO	UNIDAD DE MEDIDA	AÑO LBS	VALOR LBS
1	Hogares con acceso internet (fijo y móvil)	Acceso	Nacional	%	2022	58.4
			Lima Metropolitana		2022	79.2
			Resto Urbano		2022	60.8
			Rural		2022	20.7
2	Penetración de la banda ancha móvil (1/)	Acceso	Nacional	%	2022	79.0
3	Penetración de la banda ancha fija (2/)	Acceso	Nacional	%	2022	9.3
4	Población que usa internet	Uso	Nacional	%	2022	74.1
			Lima Metropolitana		2022	86.6
			Resto Urbano		2022	78.1
			Rural		2022	43.2
5	Porcentaje de localidades con cobertura de internet fijo y móvil	Cobertura	Nacional	%	2022	55.0
			Urbano		2022	84.9
			Rural		2022	48.8
6	Porcentaje de localidades con cobertura de internet móvil	Cobertura	Nacional	%	2022	52.4
			Urbano		2022	80.6
			Rural		2022	46.5

N°	INDICADOR	TIPO	ÁMBITO	UNIDAD DE MEDIDA	AÑO LBS	VALOR LBS
7	Tarifa promedio del servicio de internet fijo	Asequibilidad	Nacional	S/	2021	0.855
8	Tarifa promedio del servicio de internet móvil	Asequibilidad	Nacional	S/	2021	0.001
9	Velocidad de conexión promedio (Mbps)	Calidad	Nacional	Mbps	2022	18.03 (móvil) 79.31 (fijo)

Fuente: Reportes MTC

Elaboración: MTC - OGPP

Notas:

1/ Medido como el número de conexiones con tecnología 4G, por cada 100 habitantes

2/ Medido como el número de conexiones de internet fijo, por cada 100 habitantes

3.2.3. Indicadores en TV paga

En relación con el desempeño logístico, se identifican dos (02) indicadores claves de desempeño, los cuales se pueden clasificar como: uno (01) de acceso y uno (01) de asequibilidad. Se incluye como indicadores claves: i) Hogares con acceso a TV de paga y II) Tarifa promedio de un paquete de TV de paga.

A continuación, se presentan el resumen de los indicadores de desempeño relevantes para la TV Paga y la última estimación disponible.

Tabla 31. Indicadores de desempeño en TV de paga

N°	INDICADOR	TIPO	ÁMBITO	UNIDAD DE MEDIDA	AÑO LBS	VALOR LBS
1	Hogares con acceso a TV de paga	Acceso	Nacional	%	2022	33.0
			Lima Metropolitana		2022	49.6
			Resto Urbano		2022	31.6
			Rural		2022	10.7
2	Tarifa promedio de un paquete de TV de paga	Acceso	Nacional	S/	2022	79.82

Fuente: Reportes MTC

Elaboración: MTC – OGPP

4. Identificación y selección de potenciales proyectos de APP y PA

De acuerdo con los resultados del diagnóstico desarrollado en el presente informe, se presenta en esta sección la identificación y priorización de atención de las necesidades mediante el mecanismo de inversión privada. Para ello, se plantean las potenciales necesidades de intervención en infraestructura pública y de servicios públicos identificados para ser desarrollados mediante APP y/o PA.

En **Anexo N° 02** se presenta la Ficha de los treinta y tres (33) proyectos APP y tres (03) PA, incursos en el proceso de promoción de la inversión privada y/o por incorporarse en dicho proceso.

Se precisa que, las Fichas correspondientes a las siguientes tres (03) iniciativas privadas, contienen información según lo dispuesto en el Artículo 82 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362:

- **Anillo Vial Periférico.** Este proyecto obtuvo la opinión de relevancia del MTC y de la Municipalidad Metropolitana de Lima, mediante Oficio N° 0103-2013-MTC/01 y Oficio 432-2013-MML-GMM, respectivamente.
- **Nuevo Terminal Portuario San Juan de Marcona.** Este proyecto obtuvo la opinión de relevancia del MTC mediante Oficio N° 0497-2017-MTC/01.
- **Terminal Internacional de Chimbote.** Este proyecto obtuvo la opinión de relevancia del MTC mediante Oficio N° 018-2023-MTC/01.

El presente apartado contiene una descripción general de los proyectos de APP y/o PA propuestos para los próximos años, los criterios de priorización y selección empleados por el MTC.

4.1. Aplicación de los Criterios de Elegibilidad - APP

Los criterios de elegibilidad son una guía para las entidades públicas al momento de discernir los proyectos que pueden ser materia de inclusión en este Informe Multianual de Inversiones de APP, de conformidad con lo dispuesto en el inciso i. del literal b) de la sección 4.1 de los Lineamientos para la elaboración del informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2017; lo cual coadyuvará a determinar de forma temprana si el proyecto tiene potencial para ser desarrollado bajo la modalidad de APP, e identificar necesidades de información o análisis adicional a realizarse durante la fase de formulación.

Los criterios de elegibilidad son los siguientes:

1. Nivel de transferencia de riesgos (C-1)
2. Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio (C-2)

3. Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas (C-3A) y capacidad para operar y mantener la infraestructura (C-3B)
4. Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP (C-4)
5. Competencia por el mercado (C-5)
6. Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto (C-6)
7. Financiamiento por usuarios (C-7)

Se utilizó un método de matriz multicriterio, a partir de la calificación numérica de las dimensiones cualitativas, definiendo los siguientes aspectos críticos: a) criterios de elegibilidad específicos; b) pesos o ponderación de los criterios; y c) calificación numérica del proyecto según el criterio analizado (indicadores de respuesta).

El resultado obtenido está basado en un puntaje final, siendo esta la suma del puntaje ponderado total normalizado a 20. Se determina que si dicho puntaje es menor a 11.50 el proyecto no está en condiciones de contemplar la modalidad de APP para su desarrollo. Si dicho puntaje se encuentra entre 11.50 a 20, el proyecto está en condiciones de ser considerado como APP.

Los proyectos potenciales considerados en este Informe multianual han sido evaluados bajo esta metodología obteniéndose como resultado que toda esta cartera puede ser considerada como APP.

Los siguientes tres (03) proyectos APP se encuentran en el proceso de promoción de la inversión privada y han obtenido un puntaje mayor a 11.50 en las evaluaciones de valor por dinero aplicando los criterios de elegibilidad.

1. Ferrocarril Huancayo Huancavelica¹⁹.
2. Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo – Izcuchaca – Mayocc – Ayacucho/ Ayacucho – Andahuaylas – Puente Sahuinto/ Desvío Pisco – Huaytará – Ayacucho²⁰.
3. Terminal Portuario de Lambayeque²¹.

¹⁹ En Fase de Transacción, con Informe de Evaluación.

²⁰ En Fase de Transacción, con Informe de Evaluación.

²¹ En Fase de Formulación y sin Informe de Evaluación.

Los siguientes veintisiete (27) proyectos son propuestos para iniciar proceso de promoción de la inversión privada en los próximos tres (03) años, para lo cual, se realizó una evaluación preliminar sobre los beneficios de desarrollarlos bajo la modalidad de APP, la misma que se sustentaría durante la elaboración del Informe de Evaluación.

1. Nuevo Terminal Portuario Pucallpa.
2. Nuevos Terminales Portuarios de Loreto (Saramiriza e Iquitos).
3. Ferrocarril Lima – Ica.
4. Operación y Mantenimiento de la RDNFO²².
5. DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPA / TARMA - JAUJA/ PTE. STUART - HUANCAYO/ MAZAMARI – CUBANTÍA.
6. ATICO - DV. QUILCA - MATARANI - ILO / DV. COCACHACRA – VENTILLATA.
7. I. V. ZAPALLAL - VENTANILLA - OVALO 200 MILLAS - AV. NESTOR GAMBETA - PTO. CALLAO.
8. CUSCO - PISAC / URUBAMBA - CHINCHEROS - CACHIMAYO / HUACARPAY - OLLANTAYTAMBO - DV. SANTA TERESA.
9. PTO. YOYATO - CUBANTIA / PTO. SELVA DE ORO - PTE. ALTO ANAPATI.
10. PTE. CARRIZALES (CASMA) - PARIACOTO- HUARAZ - CIRCUITO TURISTICO (MIRADOR).
11. SICUANI - PUCARA - CALAPUJA / PUNO – DESAGUADERO.
12. KIMBIRI - KEPASHIATO - QUILLABAMBA - SANTA TERESA - PTE. HIDROELECTRICA.
13. PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA / CHINCHA ALTA - LACHOCC / MAL PASO - PISCO - PUERTO SAN MARTIN.
14. DV. URCOS - SICUANI / EL DESCANSO - SICUANI / SAN GENARO - COMBAPATA / DV. SICUANI – PHINAYA.
15. SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUCA - DV SIHUAS / PTE. HUAROCHIRI - PTE CHUQUICARA/TAUCA – SHOREY.
16. DV. CHIGUATA - SANTA LUCÍA - MAÑAZO / IMATA - HÉCTOR TEJADA / PASCANA - YAURI - SAN GENARO.
17. Corredor vial 1: EMP. PE-3S (DV. IMPERIAL) - PAMPAS - ABRA INDEPENDENCIA - CHURCAMPÁ - EMP. PE-3S (MAYOCC) / EMP. PE-3S (LA MEJORADA) - PUCACRUZ - ACOBAMBA - CAJA - MARCAS - EMP. PE-3S (PTE. ALLCOMACHAY).

²² Se mantiene en Fase de Programación. Estuvo incluido en el IMIAPP 2020-2023.

18. Corredor vial 2: JULIACA - PUTINA ORIENTAL -SANDIA-SAN IGNACIO-PUNTA DE CARRETERAS Y DV. PUTINA-MOHO-CONIMA-MILILAYA- FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA-FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA - TILALI YFRONTERA CON BOLIVIA.
19. Corredor vial 3: EMP. PE-28 B (L.D. CUSCO EN SAN FRANCISCO) - SANTA ROSA-SAN MIGUEL/ EMP. PE-28B (ROSARIO) – CANAYRE.
20. Corredor vial 4: EMP. PE 18A (Dv. TINGO MARIA) - AUCAYACU - NUEVO PROGRESO - TOCACHE - JUANJUI - PICOTA - TARAPOTO.
21. Corredor vial 5: DV. POMABAMBA - SIHUAS - HUACRACHUCO - SAN PEDRO DE CHONTA - UCHIZA - EMP. PE - 5N.
22. Corredor vial 6: DV. CERRO DE PASCO - HUANUCO - TINGO MARIA - EMP. PE-5N (PUENTE PUMAHUASI).
23. Corredor vial 7: EMP. PE-3S (CONCEPCIÓN) – COMAS – EMP. PE-5S (SATIPO) / EMP. PE-5S (PTO. OCOPA) – ATALAYA.
24. EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE / KM 71+600 - HUANCABAMBA.
25. Tercer Grupo de Aeropuertos²³.
26. Evitamiento Cusco (Dv. Poroy – Cusco, incluye Túnel 4 km).
27. Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna.

En **Anexo N° 03** se presenta el análisis de valor por dinero mediante la aplicación preliminar de los criterios de elegibilidad de las treinta (30)²⁴ APP de iniciativa estatal y en **Anexo N° 04** el puntaje asociado a dicho análisis para los treinta (30) proyectos APP.

En total, la cartera de proyectos de APP del Sector Transportes y Comunicaciones está compuesta por treinta y dos (32) iniciativas de inversión:

- 02 proyectos ferroviarios.
- 23 proyectos viales.
- 06 proyectos portuarios.
- 01 proyecto aeroportuario.
- y 01 proyecto en comunicaciones

²³ Se mantiene en Fase de Programación. Estuvo incluido en el IMIAPP 2020-2023.

²⁴ Aplica confidencialidad para el caso de tres (03) las iniciativas privadas: i) Anillo Vial Periférico, ii) Nuevo Terminal Portuario San Juan Marcona y iii) Terminal Internacional de Chimbote.

Tabla 32. Proyectos seleccionados en la cartera APP – MTC

N°	Proyectos	Iniciativa	Clasificación	Fase	Tipo de infraestructura	Puntaje Criterio de Elegibilidad
1	Ferrocarril Huancayo – Huancavelica	Estatal	Cofinanciada	Transacción	Ferrovial	15.7
2	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo – Izcuchaca – Mayocc – Ayacucho/ Ayacucho – Andahuaylas – Puente Sahuinto/ Desvío Pisco – Huaytará - Ayacucho	Estatal	Cofinanciada	Transacción	Vial	17.7
3	Anillo Vial Periférico	Privada	Cofinanciada	Estructuración	Vial	No aplica
4	Nuevo Terminal Portuario San Juan Marcona	Privada	Autofinanciada	Estructuración	Portuario	No aplica
5	Terminal Portuario Lambayeque	Estatal	Autofinanciada	Formulación	Portuario	15.7
6	Terminal Internacional de Chimbote	Privada	Autofinanciada	Formulación	Portuario	No aplica
7	Nuevo Terminal Portuario Pucallpa	Estatal	Autofinanciada	Programación	Portuario	14.3
8	Nuevos Terminales Portuarios de Loreto (Saramiriza e Iquitos)	Estatal	Cofinanciada	Programación	Portuario	13.7
9	Ferrocarril Lima - Ica	Estatal	Cofinanciada	Programación	Ferrovial	16.3
10	Operación y Mantenimiento de la RDNFO	Estatal	Cofinanciada	Programación	Comunicaciones	16.3
11	DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPIA / TARMA - JAUJA/ PTE. STUART - HUANCAYO/ MAZAMARI - CUBANTÍA	Estatal	Cofinanciada	Programación	Vial	15.0
12	ATICO - DV. QUILCA - MATARANI - ILO / DV. COCACHACRA - VENTILLATA	Estatal	Autofinanciada	Programación	Vial	16.0
13	I. V. ZAPALLAL - VENTANILLA - OVALO 200 MILLAS - AV. NESTOR GAMBETA - PTO. CALLAO	Estatal	Cofinanciada	Programación	Vial	16.3
14	CUSCO - PISAC / URUBAMBA - CHINCHEROS - CACHIMAYO / HUACARPAY - OLLANTAYTAMBO - DV. SANTA TERESA	Estatal	Cofinanciada	Programación	Vial	16.3
15	PTO. YOYATO - CUBANTIA / PTO. SELVA DE ORO - PTE. ALTO ANAPATI	Estatal	Cofinanciada	Programación	Vial	16.3
16	PTE. CARRIZALES (CASMA) - PARIACOTO- HUARAZ - CIRCUITO TURISTICO (MIRADOR)	Estatal	Cofinanciada	Programación	Vial	15.0
17	SICUANI - PUCARA - CALAPUJA / PUNO - DESAGUADERO	Estatal	Autofinanciada	Programación	Vial	17.3
18	KIMBIRI - KEPASHIATO - QUILLABAMBA - SANTA TERESA - PTE. HIDROELECTRICA	Estatal	Cofinanciada	Programación	Vial	16.3
19	PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA / CHINCHA ALTA - LACHOCC / MAL PASO - PISCO - PUERTO SAN MARTIN	Estatal	Cofinanciada	Programación	Vial	16.3
20	DV. URCOS - SICUANI / EL DESCANSO - SICUANI / SAN GENARO -	Estatal	Cofinanciada	Programación	Vial	15.0

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

	COMBAPATA / DV. SICUANI – PHINAYA					
21	SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUCA - DV SIHUAS / PTE. HUAROCHIRI - PTE CHUQUICARA/TAUCA – SHOREY	Estatul	Cofinanciada	Programación	Vial	17.7
22	DV. CHIGUATA - SANTA LUCÍA - MAÑAZO / IMATA - HÉCTOR TEJADA / PASCANA - YAURI - SAN GENARO	Estatul	Cofinanciada	Programación	Vial	17.7
23	Corredor vial 1: EMP. PE-3S (DV. IMPERIAL) - PAMPAS - ABRA INDEPENDENCIA - CHURCAMP - EMP. PE-3S (MAYOCC) / EMP. PE-3S (LA MEJORADA) - PUCACRUZ - ACOBAMBA - CAJA - MARCAS - EMP. PE-3S (PTE. ALLCOMACHAY)	Estatul	Cofinanciada	Programación	Vial	16.3
24	Corredor vial 2: JULIACA - PUTINA ORIENTAL -SANDIA-SAN IGNACIO- PUNTA DE CARRETERAS Y DV. PUTINA-MOHO-CONIMA-MILILAYA- FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA-FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA - TILALI YFRONTERA CON BOLIVIA	Estatul	Cofinanciada	Programación	Vial	15.0
25	Corredor vial 3: EMP. PE-28 B (L.D. CUSCO EN SAN FRANCISCO) - SANTA ROSA-SAN MIGUEL/ EMP. PE-28B (ROSARIO) - CANAYRE	Estatul	Cofinanciada	Programación	Vial	16.3
26	Corredor vial 4: EMP. PE 18A (Dv. TINGO MARIA) - AUCAYACU - NUEVO PROGRESO - TOCACHE - JUANJUI - PICOTA - TARAPOTO	Estatul	Cofinanciada	Programación	Vial	15.0
27	Corredor vial 5: DV. POMABAMBA - SIHUAS - HUACRACHUCO - SAN PEDRO DE CHONTA - UCHIZA - EMP. PE - 5N	Estatul	Cofinanciada	Programación	Vial	16.3
28	Corredor vial 6: DV. CERRO DE PASCO - HUANUCO - TINGO MARIA - EMP. PE-5N (PUENTE PUMAHUASI)	Estatul	Cofinanciada	Programación	Vial	15.0
29	Corredor vial 7: EMP. PE-3S (CONCEPCIÓN) – COMAS – EMP. PE-5S (SATIO) / EMP. PE-5S (PTO. OCOPA) – ATALAYA	Estatul	Cofinanciada	Programación	Vial	16.3
30	EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE / KM 71+600 - HUANCABAMBA	Estatul	Cofinanciada	Programación	Vial	16.3
31	Tercer Grupo de Aeropuertos	Estatul	Autofinanciada	Programación	Aeroportuario	17.0
32	EVITAMIENTO CUSCO (DV POROY - CUSCO, INCL TUNEL 4KM)	Estatul	Cofinanciada	Programación	Vial	17.7
33	Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna	Estatul	Autofinanciada	Programación	Portuario	15.7

Fuente: DGPPT- VMT y DGPPC-VMC
Elaboración propia.



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024





Tabla 33. Costo Total de Inversión y/o Costo Total del Proyecto de los proyectos seleccionados en la cartera APP – Transportes (en soles con IGV)

N°	Proyecto	Clasificación	Inversión en Soles con IGV	CTI/ CTP en Soles con IGV	CTI/ CTP en UIT
1	Ferrocarril Huancayo – Huancavelica	Cofinanciado	1,527,766,362	1,122,587,370	226,785
2	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo – Izcuchaca – Mayocc -Ayacucho/Ayacucho – Andahuaylas - Puente Sahuinto/Dv. Pisco – Huaytará - Ayacucho	Cofinanciado	4,077,938,400	4,296,193,690	867,918
3	Anillo Vial Periférico	Cofinanciado	8,996,924,160	7,312,780,000	1,477,329
4	Nuevo Terminal Portuario de San Juan Marcona	Autofinanciado	1,777,125,672	1,532,147,189.60	309,525
5	Terminal Internacional de Chimbote	Autofinanciado	2,017,692,809	486,231,490.41	98,229
6	Terminal Portuario Lambayeque	Autofinanciado	1,540,276,361	1,226,911,933	247,861
7	Nuevo Terminal Portuario Pucallpa	Autofinanciado	181,586,915	137,187,461	27,715
8	Nuevos terminales portuarios de Loreto (Saramiza e Iquitos)	Cofinanciado	304,509,718	145,564,642	29,407
9	Ferrocarril Lima - Ica	Cofinanciado	15,108,720,000	13,054,893,724	2,637,352
10	Tercer Grupo de Aeropuertos	Autofinanciado	965,135,200	834,744,256	168,635
11	Corredor vial 1: EMP. PE-3S (Dv. Imperial) - Pampas - Abra Independencia - Churcampa - Emp. PE-3S (Mayocc) / Emp. PE-3S (La Mejorada) - Pucacruz - Acobamba - Caja - Marcas - Emp. PE-3S (Pte. Allcomachay)	Cofinanciado	477,768,622	493,668,167	99,731
12	Corredor Vial 2: Juliaca - Putina Oriental -Sandia-San Ignacio-Punta De Carreteras Y Dv. Putina-Moho- Conima-Mililaya- Frontera Con Bolivia Y Dv. Mililaya-Frontera Con Bolivia Y Dv. Mililaya - Tilali Yfrontera Con Bolivia.	Cofinanciado	195,502,343	210,453,984	42,516
13	Corredor Vial 3: Emp. Pe-28 B (L.D. Cusco En San Francisco) - Santa Rosa- San Miguel/ Emp. Pe-28B (Rosario) – Canayre	Cofinanciado	351,508,686	366,984,226	74,138
14	Corredor Vial 4: Emp. Pe 18A (Dv. Tingo Maria) - Aucayacu - Nuevo Progreso - Tocache - Juanjui - Picota - Tarapoto	Cofinanciado	N. A.	194,344,030	39,261
15	Corredor Vial 5: Dv. Pomabamba - Sihuas - Huacrachuco - San Pedro De Chonta - Uchiza - Emp. Pe - 5N	Cofinanciado	297,899,270	313,194,780	63,272





16	Corredor Vial 6: Dv. Cerro De Pasco - Huanuco - Tingo Maria - Emp. Pe-5N (Puente Pumahuasi)	Cofinanciado	N. A.	158,765,702	32,074
17	Corredor Vial 7: Emp. Pe-3S (Concepción) – Comas – Emp. Pe-5S (Satipo) / Emp. Pe-5S (Pto. Ocopa) – Atalaya	Cofinanciado	N. A.	299,870,720	60,580
18	Carretera Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque / Km 71+600 - Huancabamba.	Cofinanciado	678,799,803.05	573,550,698	115,869
19	Dv. Las Vegas - Mazamari - Pto Ocopa / Tarma - Jauja/ Pte. Stuart - Huancayo/ Mazamari - Cubantía	Cofinanciado	N. A.	185,195,389	37,413
20	Atico - Dv. Quilca - Matarani - Ilo / Dv. Cocachacra - Ventillata	Autofinanciado	N. A.	167,476,218	33,834
21	V. Zapallal - Ventanilla - Ovalo 200 Millas - Av. Nestor Gambeta - Pto. Callao	Cofinanciado	N. A.	499,737,113	100,957
22	Cusco - Pisac / Urubamba - Chincheros - Cachimayo / Huacarpay - Ollantaytambo - Dv. Santa Teresa	Cofinanciado	N. A.	382,949,723	77,364
23	Pto. Yoyato - Cubantía / Pto. Selva De Oro - Pte. Alto Anapati	Cofinanciado	N. A.	265,405,120	53,617
24	Pte. Carrizales (Casma) - Pariacoto-Huaraz - Circuito Turístico (Mirador)	Cofinanciado	N. A.	209,576,219	42,339
25	Sicuani - Pucara - Calapuja / Puno - Desaguadero	Autofinanciado	N. A.	405,704,270	81,960
26	Kimbiri - Kepashiato - Quillabamba - Santa Teresa - Pte. Hidroeléctrica	Cofinanciado	N. A.	422,537,932	85,361
27	Pte. Los Maestros - Huaytara / Chíncha Alta - Lachoc / Mal Paso - Pisco - Puerto San Martín	Cofinanciado	676,645,350	756,401,766	152,808
28	Dv. Urcos - Sicuani / El Descanso - Sicuani / San Genaro - Combapata / Dv. Sicuani – Phinaya	Cofinanciado	108,629,016	123,078,316	24,864
29	Santa - Pte Chuquicara - Taucá - Dv Sihuas / Pte. Huarochiri - Pte Chuquicara/Taucá – Shorey	Cofinanciado	2,204,181,226	2,459,564,571	496,882
30	Dv. Chiguata - Santa Lucía - Mañazo / Imata - Héctor Tejada / Pascana - Yauri - San Genaro	Cofinanciado	1,703,035,282	1,900,799,867	384,000
31	Vía de Evitamiento de Cusco, distrito de Santiago de la provincia de Cusco del departamento de Cusco	Cofinanciado	4,221,764,433.94	3,513,590,958	709,816
32	Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna	Autofinanciado	1,530,955,168.95	1,072,502,270	200,468

TC 3.72 MMM 2024-2027

Fuente y elaboración: Memorando N° 8360-2023-MTC19 con Informe N° 3987-2023-MTC/19.02 de fecha 14.12.2023 y Memorando N° 1147-2025-MTC19 con Informe N° 464-2025-MTC/19.03 de fecha 14.12.2023



4.2. Proyectos en Activos

Los proyectos "Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz)", "Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz – 2,360 MHz)" y "Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz) y la liberación y/o reordenamiento del rango de frecuencia de 3,400 – 3,600 MHz" se encuentran en Fase de Formulación, según se muestra a continuación:

Tabla 34. Proyectos seleccionados en la cartera PA - MTC

N°	Proyectos	Mecanismo	Iniciativa	Fase	Tipo de Infraestructura
1	Bandas 5G - Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz – 2,360 MHz)	PA	Estatal	Formulación	Comunicaciones
2	Bandas 5G - Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz) y la liberación y/o reordenamiento del rango de frecuencia de 3,400 – 3,600 MHz	PA	Estatal	Formulación	Comunicaciones
3	Bandas 5G - Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz)	PA	Estatal	Formulación	Comunicaciones

Fuente: Dirección General de Programas y Proyectos en Comunicaciones
Elaboración: MTC - OGPP

5. Contribución de las Inversiones al cierre de brechas

De la lista de treinta y tres (33) intervenciones propuestas a ejecutarse bajo la modalidad de APP: ocho (08) han sido clasificados como "autofinanciados" y veinticinco (25) como "cofinanciadas".

De este último grupo, quince (15) proyectos presentan componente de inversión; describiéndose en la siguiente tabla los respectivos proyectos de inversión registrados en el marco del SNPMGI.

Tabla 35. Contribución al cierre de brechas del grupo de 15 proyectos APP clasificados como cofinanciados y que presentan componente de inversión

N°	Proyecto APP	Iniciativa	km	Terminal	CUI	Proyecto registrado en Banco de Inversiones (Invierte)	Estado de la inversión	Situación	Indicador de brecha (IB)	Contribución		Monto de inversión actualizado	PMI			
										Cantidad	Unidad de medida		2023	2024	2025	2026
1	Ferrocarril Huancayo – Huancavelica	Estatad	128.2	-	2397504	MEJORAMIENTO FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAMELICA CENTRO POBLADO DE CHILCA - DISTRITO DE CHILCA - PROVINCIA DE HUANCAYO - REGIÓN JUNIN, CENTRO POBLADO DE HUANCAMELICA - DISTRITO DE HUANCAMELICA - PROVINCIA DE HUANCAMELICA - REGIÓN HUANCAMELICA	Activo	Viable	% DE SISTEMAS FERROVIARIOS INTERURBANOS EN CONDICIONES INADECUADAS	128.2	km	946,715,716	18,594,317	29,518,144	0	0
2	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo – Izcuchaca – Mayocc – Ayacucho/ Ayacucho – Andahuaylas – Puente Sahuinto/ Desvío Pisco – Huaytará - Ayacucho	Estatad	971	-	2317498	CREACION (CONSTRUCCION) DE LA VIA DE EVITAMIENTO SAN CLEMENTE (EMP. RUTA PE- 28A VÍA LOS LIBERTADORES-EMP.PE-26C-EMP.PE-1S PANAMERICANA SUR) DISTRITO DE SAN CLEMENTE - PROVINCIA DE PISCO - DEPARTAMENTO DE ICA	Activo	Viable	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	5.26	km	149,901,831	3,816,800	6,275,800	4,286,800	550,000
				-	2451550	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA IZCUCACA - HUANTA, TRAMO: IZCUCACA - MAYOCC DISTRITO DE IZCUCACA - PROVINCIA DE HUANCAMELICA - DEPARTAMENTO DE HUANCAMELICA	Activo	Viable		115.23	km	1,128,977,899	97,585,524	3,026,278	7,322,800	5,000,000
				-	2490013	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA HUANCAYO - IZCUCACA EN LA PROVINCIA DE HUANCAYO DEL DEPARTAMENTO DE JUNIN Y LAS PROVINCIAS DE TAYACAJA Y HUANCAMELICA DEL DEPARTAMENTO DE HUANCAMELICA	Activo	Viable		62.04	km	556,458,660	3,650,200	8,555,200	4,286,800	5,100,000
3	Anillo Vial Periférico	Privada	34.7	-	2408189	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL PERIFÉRICO DE LA CIUDAD DE LIMA Y CALLAO	Activo	Viable	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	sd	km	6,771,889,600	157,472,382	317,359,970	#####	260,813,940



Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN

4	Nuevos Terminales Portuarios de Loreto (Saramirza e Iquitos)	Estatul	-	2	2391857	CREACION DEL SERVICIO PORTUARIO EN TERMINAL PORTUARIO DE IQUITOS EN SINCHICUY DISTRITO DE INDIANA DE LA PROVINCIA DE MAYNAS DEL DEPARTAMENTO DE LORETO	Activo	Viable	% DE TERMINALES PORTUARIOS MARÍTIMOS O FLUVIALES POR IMPLEMENTAR	1	TP	273,942,854	0	0	0	0
					2481025	CREACION DEL TERMINAL PORTUARIO DE SARAMIRZA EN EL DISTRITO DE MANSERICHE - PROVINCIA DE DATUM DEL MARAÑON - DEPARTAMENTO DE LORETO	Activo	Viable		1	TP	57,665,126	0	0	0	0
5	Ferrocarril Lima - Ica	Estatul	309	-	CI 88128	Ferrocarril Lima - Ica	Activo	Idea	% DE SISTEMAS FERROVIARIOS INTERURBANOS POR IMPLEMENTAR	309	km	2,588,392,879	-	-	-	-
6	PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA / CHINCHA ALTA - LACHOCC / MAL PASO - PISCO - PUERTO SAN MARTIN	Estatul	420	-	2561996	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA: EMP. PE-1S (PTE. LOS MAESTROS) – PARCONA-TAMBILLO - EMP. PE-28 A (HUAYTARA) /EMP. PE-1S (CHINCHA ALTA) - PTE. HUACHINGA - EMP. PE-28D (LACHOCC) /EMP. PE-1S (DV. PARACAS)- PARACAS - PTO. SAN MARTÍN. / EMP. PE-1SE (MALPASO)- SAN CLEMENTE – DV. PISCO - EMP. PE-1SE / EMP PE1S DV. SAN ANDRÉS - SAN ANDRÉS - PE1SF/PE-1SG - EMP PE 28 – PARACAS , POR NIVELES DE SERVICIO LA PROVINCIA DE CHINCHA DEL DEPARTAMENTO DE ICA Y LA PROVINCIA DE HUAYTARA DEL DEPARTAMENTO DE HUANCAMELICA	Activo	Viable	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	200.98	km	149,657,808	0	0	0	0
					2389111	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CHINCHA - PALCA - VILLA ARMA - EMPALME RUTA PE-28 DISTRITO DE ALTO LARAN - PROVINCIA DE CHINCHA - DEPARTAMENTO DE ICA	Activo	Viable	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	77.23	km	423,770,455	1,711,196	1,342,506	17,000,000	17,000,000



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024





Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN

7	DV. URCOS - SICUANI / EL DESCANSO - SICUANI / SAN GENARO - COMBAPATA / DV. SICUANI - PHINAYA	Estatel	316	-	2573460	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN EMP. PE-30C (DV. URCOS) – EMP PE-34G (SICUANI) / EMP. PE-34 F (EL DESCANSO) - EPM. PE-3S (SICUANI) / SAN GENARO – EL DESCANSO - YANAACA - EMP. PE-3S (COMBAPATA)/ EMP. PE-3S (DV. SICUANI) – PHINAYA) DISTRITO DE YANAACA DE LA PROVINCIA DE CANAS DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO	Activo	Viable	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	130.79	km	92,058,488	0	0	0	0
8	SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUCA - DV SIHUAS / PTE. HUARACHIRI - PTE CHUQUICARA/TAUCA – SHOREY	Estatel	508	-	CI 281671	MEJORAMIENTO POR NIVELES DE SERVICIO DE LA CARRETERA DV. PTE. HUARACHIRI - TAUCA	Activo	Idea	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	114.83	km	89,629,080	-	-	-	-
					2234988	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA PALLASCA - MOLLEPATA - MOLLEBAMBA - SANTIAGO DE CHUCO EMPALME RUTA NO 10	Activo	Viable	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	106.4	km	759,275,900	61,424,911	37,320,585	#####	46,677,887
					2524785	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA SANTA - HUALLANCA EN LOS DISTRITOS DE SANTA, CHIMBOTE Y MACATE DE LA PROVINCIA DE SANTA - DEPARTAMENTO DE ANCASH	Activo	Viable	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	134.64	km	1,072,505,479	1,980,000	0	1,980,000	1,055,286,613
9	DV. CHIGUATA - SANTA LUCÍA - MAÑAZO / IMATA - HÉCTOR TEJADA / PASCANA - YAURI - SAN GENARO	Estatel	608	-	2432359	MEJORAMIENTO DE LA RUTA PE-34C, TRAMO: DV. CHIGUATA - SANTA LUCIA EN LA PROVINCIA DE AREQUIPA DEL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA Y LA PROVINCIA DE LAMPA DEL DEPARTAMENTO DE PUNO	Activo	Viable	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	195.04	km	1,443,250,239	2,128,024	500,000	3,194,939	13,876,589



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024





Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN

10	Corredor vial 1: EMP. PE-3S (DV. IMPERIAL) - PAMPAS - ABRA INDEPENDENCIA - CHURCAMP - EMP. PE-3S (LA MEJORADA) - PUCACRUZ - ACOBAMBA - CAJA - MARCAS - EMP. PE-3S (PTE. ALLCOMACHAY)	Estatul	334.06	-	2510866	MEJORAMIENTO DEL CORREDOR VIAL EMP. PE-3S (DV. IMPERIAL) - PAMPAS - ABRA INDEPENDENCIA - CHURCAMP - EMP. PE-3S (LA MEJORADA) - PUCACRUZ - ACOBAMBA - CAJA - MARCAS - EMP. PE-3S (PTE. ALLCOMACHAY) POR NIVELES DE SERVICIO DISTRITO DE PAMPAS - PROVINCIA DE TAYACAJA - DEPARTAMENTO DE HUANCARELICA	Activo	Viable	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	184.74	km	159,747,340	0	0	0	0
11	Corredor vial 2: JULIACA - PUTINA ORIENTAL - SANDIA-SAN IGNACIO- PUNTA DE CARRETERAS Y DV. PUTINA-MOHO- CONIMA-MILILAYA- FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA- FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA - TILALI YFRONTERA CON BOLIVIA	Estatul	442.73	-	2308856	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA JULIACA - PUTINA - ORIENTAL - SANDIA - SAN IGNACIO - PUNTA DE CARRETERA Y DV. PUTINA - MOHO - CONIMA - MILILAYA - FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA - TILALI - FRONTERA CON BOLIVIA, POR NIVELES DE SERVICIO	Activo	Viable	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	114.25	km	82,858,841	0	0	0	0
12	Corredor vial 3: EMP. PE-28 B (L.D. CUSCO EN SAN FRANCISCO) - SANTA ROSA-SAN MIGUEL/ EMP. PE-28B (ROSARIO) - CANAYRE	Estatul	380.16	-	2530011	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-28B (L.D. CUSCO EN SAN FRANCISCO) - SANTA ROSA - SAN MIGUEL / EMP. PE-28B (ROSARIO) - CANAYRE POR NIVELES DE SERVICIO DISTRITO DE HUANTA - PROVINCIA DE HUANTA - DEPARTAMENTO DE AYACUCHO	Activo	Viable	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	195.64	km	135,980,231	0	0	0	0
13	Corredor vial 5: DV. POMABAMBA - SIHUAS - HUACRACHUCO - SAN PEDRO DE CHONTA - UCHIZA - EMP. PE - 5N	Estatul	271.79	-	2530198	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DV. POMABAMBA - SIHUAS - HUACRACHUCO - SAN PEDRO DE CHONTA - UCHIZA - EMP. PE - 5N POR NIVELES DE SERVICIO LA PROVINCIA DE SIHUAS DEL DEPARTAMENTO DE ANCASH; LA PROVINCIA DE MARAÑON DEL DEPARTAMENTO DE HUANOUCO Y LA PROVINCIA DE TOCACHE DEL DEPARTAMENTO DE SAN MARTIN	Activo	Viable	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	151.07	km	139,360,878.63	0	0	0	0



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



14	EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE / KM 71+600 - HUANCABAMBA	Estatad	148	-	2234985	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-1N J (DV. HUANCABAMBA) - BUENOS AIRES - SALITRAL - DV. CANCHAQUE - EMP. PE-3N - HUANCABAMBA, TRAMO: KM. 71+600 - HUANCABAMBA	Activo	Viable	% DE LA RED VIAL NACIONAL EN CONDICIONES INADECUADAS	71.03	km	575,254,070	111,480,544	3,104,187	1,839,023	120,000,000
15	EVITAMIENTO CUSCO (DV POROY - CUSCO, INCL TUNEL 4KM)	Estatad	14.11	-	2619648	CREACION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN VIA DE EVITAMIENTO DE CUSCO DISTRITO DE SANTIAGO DE LA PROVINCIA DE CUSCO DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO	Activo	Viable	% PORCENTAJE DE LA RED VIAL NACIONAL POR IMPLEMENTAR	14.11	km	3,577,766,469	0	0	0	0

sd: sin dato

Fuente: DGPPT- VMT, DGPPC-VTC y PRONATEL

Elaboración propia

Los indicadores de brecha de los diecinueve (19) PI identificados y asociados a los proyectos APP son: i) porcentaje de sistemas ferroviarios interurbanos en condiciones inadecuadas, ii) porcentaje de la red vial nacional en condiciones inadecuadas y iii) porcentaje de terminales portuarios, marítimos o fluviales por implementar.

6. Priorización de Proyectos

En la metodología de priorización de proyectos se han considerado cinco indicadores: (i) vinculación con los planes nacionales o planes estratégicos sectoriales, (ii) impacto en la capacidad presupuestal del Pliego (temporalidad), (iii) avance de los proyectos en las fases de APP, (iv) demanda de recursos público y (v) generación de sinergia con proyectos existentes.

En términos de ponderación, se considera que el indicador más importante es la vinculación con los planes nacionales o planes estratégicos sectoriales, seguido de la capacidad presupuestal del Sector (temporalidad), el avance de los proyectos en las fases de APP y la menor demanda de recursos públicos. Por último, se considera la generación de sinergia con proyectos existentes. La valoración de los indicadores es la siguiente:

Tabla 36. Matriz de ponderación de priorización de proyectos por APP

CRITERIO	PONDERACIÓN
Vinculación con los planes nacionales o planes estratégicos sectoriales	30%
Impacto en la capacidad presupuestal del Pliego (temporalidad)	25%
Avance de los proyectos en las fases de inversión privada	20%
Demanda de recursos públicos	15%
Generación de sinergia con proyectos existentes	10%
TOTAL	100%

Fuente: Elaboración Propia

Los criterios tienen un puntaje asociado en el rango de 0 a 10, según se muestra a continuación:

- En el caso del primer criterio, vinculación con los planes nacionales o planes estratégicos del sector, se considera un mayor puntaje para aquellos proyectos que tenga mayor vinculación con los planes del Sector, dando una mayor importancia a la vinculación con el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte. Ejemplo: Vinculación con Planes y Políticas Nacionales (PGG, PNIC o PNISC): 10 pts, Vinculación con Planes Sectoriales (PESEM, Planes de Desarrollo de los servicios logísticos, entre otros): 8 pts.

- En el caso del segundo criterio, impacto en la capacidad presupuestal del Pliego (temporalidad), se considera el momento en el cual inicia el flujo de pagos del proyecto, otorgando un mayor puntaje a aquellos proyectos que se encuentren más alejados en el tiempo. Ejemplo: APP autofinanciados o PA: 10 pts, APP inicia en el 2030: 9 pts, APP inicia en el 2029: 8 pts, APP inicia en el 2028: 7 pts, APP inicia en el 2027: 6 pts, APP inicia en el 2026: 5 pts, APP inicia en el 2025: 4 pts, APP inicia en el 2024: 3 pts, APP inicia en el 2023: 2 pts.
- En el caso del tercer criterio, avance de los proyectos en las fases de APP, se considera un mayor puntaje para aquellos proyectos cuyo estado se encuentre más avanzado, es decir cuyo grado de avance en el proceso de promoción de la inversión sea mayor. Ejemplo: Fase de Transacción: 10 pts, Fase de Estructuración: 8 pts, Fase de Formulación: 6 pts, Fase de Planeamiento y Programación (en el IMIAPP vigente): 4 pts, Nueva Incorporación: 2 pts.
- En el caso del cuarto criterio, menor demanda de recursos públicos, se le otorga un mayor puntaje a aquellos proyectos que tienen un menor impacto en la capacidad presupuestaria del Pliego, es decir, se considera la restricción presupuestaria. Ejemplo: Costo del proyecto menor o igual a S/ 200 millones: 8 pts, Costo del proyecto mayor a S/ 200 millones y menor S/1,000 millones: 6 pts, Costo del proyecto mayor a S/1,000 millones y menor a S/20,000 millones: 4 pts, y costos mayores a S/20,000 millones: 2 pts.
- En cuanto al quinto criterio, generación de sinergia con proyectos existentes, se otorga un mayor puntaje a aquellos proyectos que se complementen con grandes proyectos de infraestructura, por ejemplo, los Ejes Longitudinales, la Longitudinal de la Sierra y la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica. Ejemplo: Sinergia con los grandes proyectos: 10 pts, sinergia parcial o discontinua con los grandes proyectos: 5 pts.

El MTC ha identificado los proyectos a incluir en el Informe Multianual, los mismos que se encuentran en proceso de promoción o que iniciarán en los próximos 3 años. En base a la metodología descrita, en la siguiente tabla se presenta el resultado de la priorización efectuada:



Tabla 37. Priorización en la Cartera de APP y PA

N°	Proyecto	Criterio 1. Vinculación con los planes nacionales o planes estratégicos sectoriales	Criterio 2. Impacto en la capacidad presupuestal del Pliego (temporalidad)	Criterio 3. Avance de los proyectos en las fases de inversión privada	Criterio 4. Demanda de recursos públicos	Criterio 5. Generación de sinergia con proyectos existentes	Total	Prioridad
		Peso ponderado	30%	25%	20%	15%	10%	
1	Ferrocarril Huancayo – Huancavelica	10	2	10	4	10	7.10	14
2	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo – Izcuchaca – Mayocc – Ayacucho/ Ayacucho – Andahuaylas – Puente Sahuíto/ Desvío Pisco – Huaytará - Ayacucho	10	2	10	4	10	7.10	15
3	Anillo Vial Periférico	10	2	8	4	10	6.70	16
4	Nuevo Terminal Portuario San Juan Marcona	10	10	8	10	10	9.60	1
5	Terminal Portuario Lambayeque	10	10	6	10	10	9.20	2
6	Terminal Internacional de Chimbote	10	10	6	10	10	9.20	3
7	Nuevo Terminal Portuario Pucallpa	10	10	2	10	10	8.40	5
8	Nuevos Terminales Portuarios de Loreto (Saramiriza e Iquitos)	10	8	2	6	10	7.30	13
9	Ferrocarril Lima - Ica	10	10	2	4	10	7.50	11
10	Operación y Mantenimiento de la RDNFO	8	4	4	4	10	5.80	19
11	DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPA / TARMA - JAUJA/ PTE. STUART - HUANCAYO/ MAZAMARI - CUBANTÍA	10	4	2	8	5	6.10	17
12	ATICO - DV. QUILCA - MATARANI - ILO / DV. COCACHACRA - VENTILLATA	10	10	2	10	5	7.90	9
13	I. V. ZAPALLAL - VENTANILLA - OVALO 200 MILLAS - AV. NESTOR GAMBETA - PTO. CALLAO	10	4	2	6	5	5.80	20
14	CUSCO - PISAC / URUBAMBA - CHINCHEROS - CACHIMAYO / HUACARPAY - OLLANTAYTAMBO - DV. SANTA TERESA	10	4	2	6	5	5.80	21





15	PTO. YOYATO - CUBANTIA / PTO. SELVA DE ORO - PTE. ALTO ANAPATI	10	4	2	6	5	5.80	22
16	PTE. CARRIZALES (CASMA) - PARIACOTO- HUARAZ - CIRCUITO TURISTICO (MIRADOR)	10	4	2	6	5	5.80	23
17	SICUANI - PUCARA - CALAPUJA / PUNO - DESAGUADERO	10	10	2	10	5	7.90	10
18	KIMBIRI - KEPASHIATO - QUILLABAMBA - SANTA TERESA - PTE. HIDROELECTRICA	10	4	2	6	5	5.80	24
19	PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA / CHINCHA ALTA - LACHOCC / MAL PASO - PISCO - PUERTO SAN MARTIN	10	4	2	6	5	5.80	25
20	DV. URCOS - SICUANI / EL DESCANSO - SICUANI / SAN GENARO - COMBAPATA / DV. SICUANI - PHINAYA	10	4	2	6	5	5.80	26
21	SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUCA - DV SIHUAS / PTE. HUAROCHIRI - PTE CHUQUICARA/TAUCA - SHOREY	10	5	2	4	5	5.75	27
22	DV. CHIGUATA - SANTA LUCÍA - MAÑAZO / IMATA - HÉCTOR TEJADA / PASCANA - YAURI - SAN GENARO	10	5	2	4	5	5.75	28
23	Corredor vial 1: EMP. PE-3S (DV. IMPERIAL) - PAMPAS - ABRA INDEPENDENCIA - CHURCAMPÁ - EMP. PE-3S (MAYOCC) / EMP. PE-3S (LA MEJORADA) - PUCACRUZ - ACOBAMBA - CAJA - MARCAS - EMP. PE-3S (PTE. ALLCOMACHAY)	8	4	2	6	5	5.20	33
24	Corredor vial 2: JULIACA - PUTINA ORIENTAL -SANDIA-SAN IGNACIO- PUNTA DE CARRETERAS Y DV. PUTINA-MOHO-CONIMA-MILILAYA- FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA-FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA - TILALI YFRONTERA CON BOLIVIA	8	4	2	8	5	5.50	30
25	Corredor vial 3: EMP. PE-28 B (L.D. CUSCO EN SAN FRANCISCO) - SANTA ROSA-SAN MIGUEL/ EMP. PE-28B (ROSARIO) - CANAYRE	8	4	2	6	5	5.20	34
26	Corredor vial 4: EMP. PE 18A (Dv. TINGO MARIA) - AUCAYACU - NUEVO PROGRESO - TOCACHE - JUANJUI - PICOTA - TARAPOTO	8	4	2	8	10	6.00	18
27	Corredor vial 5: DV. POMABAMBA - SIHUAS - HUACRACHUCO - SAN PEDRO DE CHONTA - UCHIZA - EMP. PE - 5N	8	4	2	6	10	5.70	29





28	Corredor vial 6: DV. CERRO DE PASCO - HUANUCO - TINGO MARIA - EMP. PE-5N (PUENTE PUMAHUASI)	8	4	2	8	5	5.50	31
29	Corredor vial 7: EMP. PE-3S (CONCEPCIÓN) – COMAS – EMP. PE-5S (SATIPO) / EMP. PE-5S (PTO. OCOPA) – ATALAYA	8	4	2	6	5	5.20	35
30	EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE / KM 71+600 - HUANCABAMBA	8	4	2	6	5	5.20	36
31	Tercer Grupo de Aeropuertos	10	10	4	10	10	8.80	4
32	EVITAMIENTO CUSCO (DV POROY - CUSCO, INCL TUNEL 4KM)	8	6	2	4	5	5.40	32
33	Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna	10	6	2	10	10	7.40	12
34	Bandas 5G - Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz – 2,360 MHz)	8	10	4	10	10	8.20	6
35	Bandas 5G - Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz) y la liberación y/o reordenamiento del rango de frecuencia de 3,400 – 3,600 MHz	8	10	4	10	10	8.20	7
36	Bandas 5G - Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz)	8	10	4	10	10	8.20	8

Fuente: DGPPC – VMC y DGPPT - VMT
Elaboración Propia



SECCIÓN II

PROGRAMACIÓN



6.1. Gestión de Recursos Públicos

En los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociación Público Privadas, se indica lo siguiente:

"(...)

El objetivo de la programación multianual de las inversiones en APP es reportar los compromisos de gastos sobre la base de una política fiscal sostenible de mediano plazo, coadyuvando a la eficiencia en la asignación de los recursos públicos destinados a los compromisos derivados de los proyectos de APP, de acuerdo con las prioridades de gasto que las entidades proponen ejecutar en el marco de su presupuesto anual y respetando los límites de gasto agregados establecidos en las proyecciones del Marco Macroeconómico Multianual (MMM). Para efectos de este IMIAPP, se reportará sobre el uso de recursos públicos por motivo de compromisos firmes y contingentes cuantificables de:

- *APP con contratos suscritos, indicando individualmente cada proyecto.*
- *Iniciativas estatales cofinanciadas, en proceso de promoción o que serán incorporadas al proceso de promoción en los próximos tres (03) años, indicando individualmente cada proyecto.*
- *Iniciativas privadas cofinanciadas declaradas de interés, indicando individualmente cada proyecto.*
- *Proyectos de adenda en evaluación, indicando individualmente cada proyecto. Esta información tiene carácter orientativo y no genera ningún derecho a las partes.*
- *Iniciativas privadas cofinanciadas con opinión de relevancia, indicando individualmente cada proyecto.*

Esta información tiene carácter orientativo y no genera ningún derecho a las partes. La programación multianual no implica el compromiso definitivo de la asignación de recursos que cubran su demanda, toda vez que dicha programación es de carácter referencial y es ajustada como resultado de los cambios en el escenario macrofiscal.

(...)"

De lo expuesto en el párrafo anterior, en esta sección se presenta la proyección de compromisos de los proyectos APP y PA, tanto para gasto corriente como para gasto de

capital. No se incluye los tres (03) PA que se encuentran en Fase de Formulación debido a que no generarán gastos al Estado.

- En Anexo N° 06 se presenta la programación de obligaciones en gasto corriente y gasto de capital para el periodo 2025-2034 de las treinta (30) APP y diecinueve (19) PA con contratos suscritos.
- En Anexo N° 07 se presenta la programación gasto corriente y gasto de capital proyectado para el periodo 2025-2034, de los treinta y tres (33) proyectos APP que se encuentran en proceso de promoción de inversión privada y/o que se tiene previsto incorporarlas en los próximos tres (03) años.

Tabla 38. Presupuesto Total de Obligaciones y Nuevos Proyectos de APP y PA en el MTC

Año	Contratos APP y PA	Nuevos proyectos APP	Total (S/)
2025	2,913,378,919	3,107,425,304	6,020,804,223
2026	2,946,910,470	3,448,485,374	6,395,395,844
2027	3,393,793,287	3,591,481,603	6,985,274,890
2028	3,854,887,989	4,409,434,521	8,264,322,510
2029	4,296,526,892	5,087,751,229	9,384,278,120
2030	4,607,539,996	6,389,491,623	10,997,031,619
2031	2,103,065,323	4,092,089,527	6,195,154,850
2032	1,909,098,896	4,269,913,960	6,179,012,857
2033	2,124,062,900	5,016,583,510	7,140,646,410
2034	1,283,999,399	4,197,488,595	5,481,487,994
>2034	20,023,081,162	51,886,661,941	71,909,743,103

Fuente: Memorando N° 1147-2025-MTC/09 con Informe N° 464-2025-MTC/09.03 de fecha 22.05.2025
Elaboración propia.

6.1.1. Declaración de Recurso Públicos

En Anexo N° 01 del Informe N° 464-2025-MTC/09.03 de fecha 22.05.2025, la Oficina de Presupuesto de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, ha emitido la Declaración de Uso de Recursos Públicos a la propuesta IMIAPP 2023-2026 modificado que incluye el Proyecto APP autofinanciado "Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna".

Tabla 39. Declaración de Uso de Recursos Públicos emitido por OPRE – OGPP

PROYECTOS NUEVOS	Cantidad	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Mayor al AF2034	Total IMIAPP
COMPROMISOS	48	2,913.4	2,946.9	3,393.8	3,854.9	4,296.5	4,607.5	2,103.1	1,909.1	2,124.1	1,284.0	20,023.1	49,456.3
PROYECTOS NUEVOS	35	184.7	397.3	161.6	427.2	672.7	1,663.4	1,868.5	2,240.3	2,772.0	2,784.9	27,196.8	40,369.5
ASOCIACION PUBLICA PRIVADA	32	183.6	393.7	156.9	421.6	649.1	1,629.9	1,824.9	2,203.5	2,772.0	2,784.9	26,684.9	39,705.0
001. MTC - VMT	31	183.6	393.7	156.9	421.6	649.1	1,629.9	1,824.9	2,203.5	2,772.0	2,784.9	26,684.9	39,705.0
EN PROMOCIÓN	4	183.6	392.7	155.9	386.2	613.7	1,393.4	1,530.9	1,689.5	2,002.0	2,054.7	26,654.9	37,057.5
CARRETERA LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 4: HUANCAYO - IZCUCHACA	1	116.5	149.9	22.8	48.8	255.7	828.3	959.4	1,094.2	1,417.2	1,465.9	18,874.4	25,233.0
FERROCARRIL HUANCAYO HUANCVELICA	1	67.1	237.1	127.4	331.7	352.3	559.4	565.8	572.3	579.0	583.1	7,728.0	11,703.2
NUOVO TERMINAL PORTUARIO SAN JUAN DE MARCONA	1	0.0	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	23.0	5.7	5.7	52.5	121.4
TERMINAL INTERNACIONAL DE CHIMBOTE	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
PROYECTOS NUEVOS	27	0.0	1.0	1.0	35.4	35.4	236.5	236.5	514.0	770.0	730.2	30.0	2,647.5
ATICO - DV. QUILCA - MATARANI - ILO / DV. COCHACHACA - VENTILATA	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
CORREDOR VIAL 1: EMP. PE-35 (DV. IMPERIAL) - PAMPAS - ABRA INDEPENDENK	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
CORREDOR VIAL 2: JULIACA - PUTINA ORIENTAL - SANDIA-SAN IGNACIO-PUNTA	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
CORREDOR VIAL 3: EMP. PE-28 B (L.D. CUSCO EN SAN FRANCISCO) - SANTA RO	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
CORREDOR VIAL 4: EMP. PE 18A (DV. TINGO MARIA) - AUCAYACU - NUEVO PRC	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
CORREDOR VIAL 5: DV. POMABAMBIA - SIHUAS - HUACRACHUCO - SAN PEDRO	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
CORREDOR VIAL 6: DV. CERRO DE PASCO - HUANCUCO - TINGO MARIA - EMP. P	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
CORREDOR VIAL 7: EMP. PE-35 (CONCEPCIÓN) - COMAS - EMP. PE-55 (SATIPO)	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
CUSCO - PISCAC / URUBAMBA - CHINCHEROS - CACHIMAYO / HUACARPAY - OLL	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
DV. CHIGUATA - SANTA LUCÍA - MAÑAZO / IMATA - HÉCTOR TEJADA / PASCAN	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPIA / TARMATA - JAUJA / PTE. STUART - HU	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
DV. URCOS - SICUANI / EL DESCANSO - SICUANI / SAN GEMAR - COMBAPATA /	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
EMPALME 1B - BUENOS AIRES - CANCHACHE / RM 71+600 - HUANCABAMBA	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
EVITAMIENTO CUSCO (DV POROY - CUSCO, INCL TUNEL 4KM)	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
FERROCARRIL LIMA - ICA	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
I. V. ZAPALLAL - VENTANILLA - OVALO 200 MILLAS - AV. NESTOR GAMBETA - PT	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
KIMBIRI - KEPASHIATO - QUILLABAMBA - SANTA TERESA - PTE. HIDROELECTRIC	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
NUOVO TERMINAL PORTUARIO PUCALLPA	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
NUOVOS TERMINALES PORTUARIOS DE LORETO (SARAMIRZA E IQUITOS)	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
PTE. CARRIZALES (CASMA) - PARIACOTO - HUARAZ - CIRCUITO TURISTICO (MIRI	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA / CHINCHA ALTA - LACHOCC / MAL PASO - PI	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
PTO. YOYATO - CUBANTIA / PTO. SELVA DE ORO - PTE. ALTO ANAPATI	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUCA - DV SIHUAS / PTE. HUAROCHIRI - PTE CHU	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
SICUANI - PUCARA - CALAPUJA / PUNO - DESAGUADERO	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
TERCER GRUPO DE AEROPUERTOS	1	0.0	1.0	1.0	20.9	20.9	222.0	294.0	514.0	770.0	730.2	30.0	2,640.0
TERMINAL PORTUARIO DE LAMBAYEQUE	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
TERMINAL PORTUARIO ALMIRANTE MIGUEL GRAU DE TACNA	1	0.0	0.0	0.0	14.5	14.5	14.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	43.5
014. PROGRAMA NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES - PRONATEL	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
PROYECTOS NUEVOS	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RDNO	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
PROYECTOS EN ACTIVOS	3	1.1	3.6	4.7	5.7	23.6	33.6	43.6	36.8	0.0	0.0	511.9	664.4
014. PROGRAMA NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES - PRONATEL	3	1.1	3.6	4.7	5.7	23.6	33.6	43.6	36.8	0.0	0.0	511.9	664.4
EN PROMOCIÓN	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
BANDAS 5G - BANDA DE FRECUENCIAS 3.5 GHz (3,300 - 3,400 MHz Y 3,600 - 3,	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
BANDAS 5G - BANDA DE FRECUENCIAS 26 GHz (25.9 - 26.7 GHz)	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
PROYECTOS NUEVOS	1	1.1	3.6	4.7	5.7	23.6	33.6	43.6	36.8	0.0	0.0	511.9	664.4
BANDAS 5G - BANDA DE FRECUENCIAS 2.3 GHz (2,330 MHz - 2,360 MHz)	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
CREACIÓN DEL SERVICIO DE ACCESO A INTERNET FIJO EN RED DE INTERNET FIJO	0	0.2	3.6	4.7	5.7	23.6	33.6	43.6	36.8	0.0	0.0	0.0	151.6
CREACIÓN DE UNA RED DE COMUNICACIONES PARA LA CONECTIVIDAD INTEGI	0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	84.8	85.3
CREACIÓN DE UNA RED DE COMUNICACIONES PARA LA CONECTIVIDAD INTEGI	0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	427.1	427.5
Total general	83	3,098.1	3,344.2	3,555.4	4,282.1	4,969.2	6,271.0	3,971.6	4,149.4	4,896.1	4,068.9	47,219.9	89,825.8

Fuente: Memorando N° 1147-2025-MTC/09 con Informe N° 464-2025-MTC/09.03 de fecha 22.05.2025



6.1.2. Proyección Multianual de Gastos:

Cabe señalar, que la proyección de gastos del Pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se sujeta a la proyección de ingresos al 2034, según la siguiente tabla:

Tabla 40. Presupuesto Total del MTC (S/)

Año	Presupuesto Total del MTC - Gasto Corriente (S/)	Presupuesto Total del MTC - Gasto de Capital (S/)	Presupuesto Total del MTC (S/)
2025	75,700,378	3,031,724,926	3,107,425,304
2026	382,260,110	3,066,225,264	3,448,485,374
2027	273,444,616	3,318,036,987	3,591,481,603
2028	395,265,504	3,999,669,040	4,394,934,545
2029	617,364,990	4,455,886,262	5,073,251,253
2030	1,250,689,445	5,124,302,202	6,374,991,647
2031	1,326,191,074	2,765,898,453	4,092,089,527
2032	1,311,287,588	2,958,626,372	4,269,913,960
2033	1,383,904,812	3,632,678,697	5,016,583,510
2034	1,385,938,544	2,811,550,051	4,197,488,595
>2034	19,962,394,012	31,924,267,929	51,886,661,941

Fuente: Memorando N° 1147-2025-MTC/09 con Informe N° 464-2025-MTC/09.03 de fecha 22.05.2025

6.2. Estimación de Indicadores de Gasto Presupuestal

Sobre la base de las estimaciones del reporte de uso de recursos públicos realizado, se analiza la capacidad fiscal para asignar recursos a los proyectos en ejecución bajo la modalidad de APP y PA, así como expandir el alcance de las metas y/o realizar nuevas inversiones de infraestructura y servicios públicos, en los siguientes años según las políticas nacionales y sectoriales del MTC.

Al respecto, se han construido 2 indicadores referenciales anuales de rigidez presupuestal para un horizonte de 10 años.

6.2.1. Indicador referencial de rigidez de gasto corriente por Asociaciones-Público Privadas y Proyectos en Activos



Tabla 41. Indicador de Rigidez de Gasto Corriente

Año	Total de Gasto Corriente en APP y PA (S/)			Presupuesto Total del MTC - Gasto Corriente (S/)	Indicador de Rigidez de Gasto Corriente
	Obligaciones de APP y PA	Proyectos APP y PA	Subtotal		
2025	5,010,103	75,700,378	80,710,481	75,700,378	107%
2026	118,073,450	382,260,110	500,333,561	382,260,110	131%
2027	107,028,457	273,444,616	380,473,073	273,444,616	139%
2028	144,015,941	395,265,504	539,281,445	395,265,504	136%
2029	124,593,241	617,364,990	741,958,231	617,364,990	120%
2030	121,236,303	1,250,689,445	1,371,925,748	1,250,689,445	110%
2031	122,604,361	1,326,191,074	1,448,795,435	1,326,191,074	109%
2032	95,536,812	1,311,287,588	1,406,824,400	1,311,287,588	107%
2033	141,845,348	1,383,904,812	1,525,750,161	1,383,904,812	110%
2034	83,124,747	1,385,938,544	1,469,063,291	1,385,938,544	106%
>2034	506,250,413	19,962,394,012	20,468,644,425	19,962,394,012	103%

Fuente: Memorando N° 1147-2025-MTC/09 con Informe N° 464-2025-MTC/09.03 de fecha 22.05.2025
Elaboración propia.

6.2.2. Indicador referencia de rigidez de gasto de capital por Asociaciones-Público Privadas y Proyectos en Activos.

Tabla 42. Indicador de Rigidez de Gasto de Capital

Año	Total Gasto de Capital en APP y PA (S/)			Presupuesto Total del MTC - Gasto de Capital (S/)	Indicador de Rigidez de Gasto de Capital
	Obligaciones de APP y PA	Proyectos APP y PA	Subtotal		
2025	2,908,368,815	3,031,724,926	5,940,093,741	3,031,724,926	196%
2026	2,828,837,019	3,066,225,264	5,895,062,283	3,066,225,264	192%
2027	3,286,764,830	3,318,036,987	6,604,801,818	3,318,036,987	199%
2028	3,710,872,048	4,014,169,016	7,725,041,065	3,999,669,040	193%
2029	4,171,933,651	4,470,386,238	8,642,319,889	4,455,886,262	194%
2030	4,486,303,693	5,138,802,178	9,625,105,871	5,124,302,202	188%
2031	1,980,460,962	2,765,898,453	4,746,359,415	2,765,898,453	172%
2032	1,813,562,084	2,958,626,372	4,772,188,457	2,958,626,372	161%
2033	1,982,217,552	3,632,678,697	5,614,896,249	3,632,678,697	155%
2034	1,200,874,652	2,811,550,051	4,012,424,703	2,811,550,051	143%
>2034	19,516,830,749	31,924,267,929	51,441,098,678	31,924,267,929	161%

Fuente: Memorando N° 1147-2025-MTC/09 con Informe N° 464-2025-MTC/09.03 de fecha 22.05.2025
Elaboración propia.



SECCIÓN III

ANEXOS



ANEXO 1: Ficha Técnica de Listado de los Indicadores Claves de Desempeño

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE INDICADOR 1	
Nombre del indicador	Índice de calidad de infraestructura vial (Foro económico Mundial)
Definición	Este indicador busca medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre las infraestructuras viales de su país.
Dimensión de desempeño	Calidad
Unidad de medida	Ubicación en ranking
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
Precisiones técnicas	
Ninguna	
Método de cálculo	
El Foro Económico Mundial realiza una encuesta de opinión a ejecutivos, considerando la empresa y el sector de actividad. Las puntuaciones van de 1 (la infraestructura vial es considerada muy poco desarrollada) a 7 (la infraestructura vial es considerada extensa y eficiente entre los mejores referentes mundiales).	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OGPP (<i>World Economic Forum</i>)
Base de datos	Tablas de indicadores de desarrollo mundial-WEF

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE INDICADOR 2	
Nombre del indicador	Porcentaje de la red vial nacional pavimentada
Definición	El indicador busca medir la proporción de la Red Vial Nacional pavimentada, respecto al total de Red Vial Nacional. La Red Pavimentada contribuye a la reducción del costo del transporte y tiempo de viaje de pasajeros y carga, por la diferencia cualitativa con una carretera no pavimentada, que implica un mayor costo operativo para las empresas de transporte, y los ciudadanos residentes en ciudades alejadas.
Dimensión de desempeño	Capacidad
Unidad de medida	Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

El valor del indicador es un cálculo aproximado, que tiene como base el stock de red pavimentada el cual tiene como línea base el inventario vial básico aprobado por Resolución Ministerial 518-2011-MTC/02. A esta línea base, se añade los tramos de obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento (incluye pavimento a nivel de solución básica) terminados durante el año; sólo se toma en cuenta la cantidad neta pavimentada, es decir sólo aquellos tramos que pasan de afirmado a pavimentado en sistema de información geográfica de PVN.

Precisiones técnicas

Evaluación funcional; determinación de parámetros relacionados con el servicio que el camino brinda en determinado momento al usuario, fundamentalmente referidos a confort y seguridad. Los parámetros funcionales están en general ligados a la condición superficial del pavimento. Evaluación estructural; Estimación aproximada de la capacidad del pavimento para seguir comportándose adecuadamente durante un cierto período de tiempo, y consecuentemente las necesidades y oportunidades respecto a la ejecución de obras de rehabilitación.

Método de cálculo

$$\text{Indicador} = (A/B * 100)$$

A= Kilómetros de la Red Vial Nacional pavimentada

B= Kilómetros totales de la red nacional

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	Provias Nacional y Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes - MTC
Base de datos	Inventario Vial Básico o Calificado, información sobre obras de mantenimiento periódico y construcción con asfalto, rehabilitación y mejoramiento (expresado en kilómetros) programadas terminar en los próximos años. Base de datos del sistema de información geográfica.

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE INDICADOR 3

Nombre del indicador	Porcentaje de la red vial nacional pavimentada en buen estado
Definición	El indicador busca medir la proporción de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado de conservación funcional de la calidad de la vía. Se considera como buen estado los parámetros por su consecuencia en el tiempo de operatividad (años de servicio de la carretera), incremento de tráfico, por su consecuencia en los costos de transportes y reducción de la seguridad vial, además de medir la efectividad de la ejecución del plan de mantenimiento de la red pavimentada por los recursos invertidos y valor patrimonial que hay que conservar.
Dimensión de desempeño	Capacidad



Unidad de medida	Porcentaje
Limitaciones y supuestos empleados	
El valor del indicador es un cálculo aproximado, que tiene como base el stock de red en buen estado el cual tiene como Fuente de información el inventario vial básico aprobado por Resolución Ministerial 518-201 I-MTC/02. A esta línea base, se añade los tramos con mantenimiento periódico y obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento (incluye pavimento a nivel de solución básica) terminados durante el año Sólo se toma en cuenta la cantidad neta de carretera en buen estado, es decir sólo aquellos tramos que pasan de regular o mal estado o buen estado en el sistema de información geográfica de PVN.	
Precisiones técnicas	
Evaluación funcional: determinación de parámetros relacionados con el servicio que el camino brinda en determinado momento al usuario, fundamentalmente referidos a confort y seguridad. Los parámetros funcionales están en general ligados a la condición superficial del pavimento. Evaluación estructural: Estimación aproximada de la capacidad del pavimento para seguir comportándose adecuadamente durante un cierto período de tiempo, y consecuentemente las necesidades y oportunidades respecto a la ejecución de obras de rehabilitación.	
Método de cálculo	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Kilómetros de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado B= Kilómetros totales de la red vial nacional pavimentada	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	Provias Nacional y Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes - MTC
Base de datos	Inventario Vial Básico o Calificado, obras de mantenimiento periódico y construcción, rehabilitación y mejoramiento (expresado en kilómetros) programadas terminar en los próximos años.

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE	
INDICADOR 4	
Nombre del indicador	Porcentaje de carreteras transversales pavimentadas conectadas a los puertos nacionales
Definición	El indicador busca medir la cantidad de carreteras transversales pavimentadas conectadas a puertos nacionales del total de conexiones viales existentes conectadas a puertos.
Dimensión de desempeño	Capacidad
Unidad de medida	Porcentaje
Limitaciones y supuestos empleados	



No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).

Precisiones técnicas

Ninguna.

Método de cálculo

Indicador = $(A/B * 100)$

A= Kilómetros de carreteras transversales pavimentadas conectadas a puertos nacionales

B= Kilómetros totales de carreteras transversales conectadas a puertos

Frecuencia

Anual

Fuente de datos

OGPP - Provias Nacional

Base de datos

Inventario Vial Básico o Calificado, información sobre obras de mantenimiento periódico y construcción con asfalto, rehabilitación y mejoramiento (expresado en kilómetros) programadas terminar en los próximos años. Base de datos del sistema de Información geográfica.

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE INDICADOR 5

Nombre del indicador

Porcentaje de carreteras concesionadas

Definición

El indicador busca medir la proporción de carreteras concesionadas respecto al total de la red vial nacional.

Dimensión de desempeño

Capacidad

Unidad de medida

Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).

Precisiones técnicas

Ninguna.

Método de cálculo

Indicador = $(A/B * 100)$

A= Kilómetros de carreteras concesionadas

B= Kilómetros totales de la red vial nacional

Frecuencia

Anual

Fuente de datos

OGPP - Concesiones en transporte

Base de datos

Reportes de gestión. Base de datos del sistema de información geográfica.

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE

INDICADOR 6

Nombre del indicador	Porcentaje de carreteras de doble calzada en la Longitudinal de la Costa
Definición	El indicador busca medir la proporción de la red vial nacional con doble calzada en las rutas PE-IS y PE-1N respecto al total de la vía Panamericana.
Dimensión de desempeño	Capacidad
Unidad de medida	Porcentaje
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
Precisiones técnicas	
Ninguna.	
Método de cálculo	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Kilómetros de carreteras con doble calzada de la vía Longitudinal de la Costa. B= Kilómetros totales de la vía Longitudinal de la Costa	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	Inventario vial básico o calificado. Base de datos del sistema de información geográfica.
Base de datos	DGPPT-OGPP

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE FERROVIARIO

INDICADOR 7

Nombre del indicador	Índice de Eficiencia de los servicios de tren (Foro Económico Mundial)
Definición	Este indicador busca medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre la eficiencia de los servicios de tren en el país.
Dimensión de desempeño	Calidad
Unidad de medida	Ubicación en ranking
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
Precisiones técnicas	
Ninguna	
Método de cálculo	

El Foro Económico Mundial realiza una encuesta de opinión a ejecutivos, considerando la empresa y el sector de actividad. Respuesta a la pregunta de la encuesta "En su país, qué tan eficiente (es decir, frecuencia, puntualidad, velocidad, precio) son transporte en tren ¿servicios?" [1 = extremadamente ineficiente, entre los peores del mundo; 7 = extremadamente eficiente, entre los mejores del mundo]

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OGPP (World Economic Forum)
Base de datos	Tablas de indicadores de desarrollo mundial-WEF.

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE FERROVIARIO INDICADOR 8

Nombre del indicador	Costo de transporte de carga por kilómetro
Definición	Es el flete real transferido al usuario.
Dimensión de desempeño	Capacidad
Unidad de medida	Soles / km
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
Precisiones técnicas	
Ninguna	
Método de cálculo	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Suma de costo de flete B= Suma de kilómetros recorridos	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	DGPPT - OGPP - Operadores - OSITRAN
Base de datos	Registros administrados por DGPPT y OGPP (Oficina de Estadística) del MTC

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE FERROVIARIO INDICADOR 9

Nombre del indicador	Tiempo promedio de viaje por kilómetro
Definición	Es el tiempo que una mercancía o pasajero demora para moverse en el sistema ferroviario.

Dimensión de desempeño	Capacidad
Unidad de medida	Hora / km
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
Precisiones técnicas	
Ninguna	
Método de cálculo	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Tiempo total de viaje B= Kilómetros totales recorridos	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	DGPPT - OGPP - Operadores - OSITRAN
Base de datos	Registros administrados por DGPPT y OGPP (Oficina de Estadística) del MTC.

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE FERROVIARIO INDICADOR 10	
Nombre del indicador	Ejecución presupuestal Línea 2
Definición	El indicador busca medir el monto de ejecución presupuestal sobre el Compromiso de Inversión del Proyecto
Dimensión de desempeño	Capacidad
Unidad de medida	Porcentaje
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
Precisiones técnicas	
Ninguna	
Método de cálculo	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Presupuesto ejecutado correspondiente a la Línea 2 del Metro de Lima B= Compromiso de inversión actualizado del proyecto Línea 2 del Metro de Lima	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OGPP - OSITRAN
Base de datos	Reportes de OSITRAN y Reportes SIAF de OGPP

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE AÉREO

INDICADOR 11

Nombre del indicador	Índice de Eficiencia de los servicios de transporte aéreo (Foro Económico Mundial)
Definición	Este indicador busca medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre la Eficiencia de los servicios de transporte aéreo en el país
Dimensión de desempeño	Calidad
Unidad de medida	Ubicación en ranking
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
Precisiones técnicas	
Ninguna	
Método de cálculo	
El Foro Económico Mundial realiza una encuesta de opinión a ejecutivos, considerando la empresa y el sector de actividad. Respuesta a la pregunta de la encuesta "En su país, qué tan eficiente (es decir, frecuencia, puntualidad, velocidad, precio) son transporte aéreo ¿servicios?" [1 = extremadamente ineficiente, entre los peores del mundo; 7 = extremadamente eficiente, entre los mejores del mundo]	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OGPP (World Economic Forum)
Base de datos	Tablas de indicadores de desarrollo mundial-WEF
Alineamiento	PESEM y Programa Presupuestal 138

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE AÉREO

INDICADOR 12

Nombre del indicador	Porcentaje de aeropuertos concesionados operativos y con mantenimiento del área de movimiento
Definición	El indicador busca medir la cantidad de aeropuertos operativos y con mantenimiento, a fin de brindar a los usuarios una infraestructura aeroportuaria segura, confiable y eficiente; mitigando los riesgos de accidentes y/o incidentes mayores.
Dimensión de desempeño	Capacidad
Unidad de medida	Porcentaje
Limitaciones y supuestos empleados	

Solo se considera los aeropuertos concesionados y el mantenimiento de las áreas de movimiento (Parte del aeropuerto que ha de utilizarse para el despegue aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras, las plataformas. sus franjas, márgenes. Área de seguridad de extremo de pista (RESA), zonas de parada (SWY) y zona libre de obstáculos (CWY si la hubiese).

Precisiones técnicas

Área de movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas. El costo del mantenimiento dependerá de la cantidad de operaciones en cada aeropuerto.

Método de cálculo

Indicador: $A/B * 100$

A= Aeropuertos concesionados operativos y con mantenimiento en las áreas de movimiento

B = Total de aeropuertos concesionados

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	DGAC
Base de datos	Hoja de cálculo administrada por la DGAC

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE ACUÁTICO

INDICADOR 13

Nombre del indicador	Índice de Eficiencia de los Servicios Portuarios (Foro Económico Mundial)
Definición	Este indicador busca medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre la Eficiencia de los servicios portuarios en el país
Dimensión de desempeño	Calidad
Unidad de medida	Ubicación en ranking

Limitaciones y supuestos empleados

No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).

Precisiones técnicas

Ninguna

Método de cálculo

El Foro Económico Mundial realiza una encuesta de opinión a ejecutivos considerando la empresa y el sector de actividad. Respuesta a la pregunta de la encuesta "En su país, ¿qué tan eficiente (es decir, frecuencia, puntualidad, velocidad, precio) son servicios portuarios (transbordadores, barcos) (para países sin litoral: evaluar el acceso a servicios portuarios)?" [1 = extremadamente ineficiente, entre los peores en el mundo; 7 = extremadamente eficiente, entre los mejores del mundo]

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OGPP (World Economic Forum)

Base de datos

Tablas de indicadores de desarrollo mundial - WEF

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE ACUÁTICO

INDICADOR 14

Nombre del indicador	Reducción del tiempo de espera de naves en puertos
Definición	<p>El tiempo de espera de las naves en puerto comprende desde el momento de llegada al punto de arribo hasta el inicio de operaciones en el terminal o instalación portuaria.</p> <p>Los tiempos de espere se incrementan cuando no existe disponibilidad de infraestructura portuaria y se optimizan cuando los niveles de ocupabilidad no superan el 70%</p>
Dimensión de desempeño	Capacidad
Unidad de medida	Ubicación en el ranking
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
Precisiones técnicas	
Ninguna	
Método de cálculo	
$X = (\text{hora de inicio de operaciones} - \text{hora de llegada al puerto de arribo})$	
Frecuencia	Mensual
Fuente de datos	APN
Base de datos	Registros administrativos / Base de datos del área de REDNAVES

FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE ACUÁTICO

INDICADOR 15

Nombre del indicador	Puertos mejorados y modernizados con acceso a corredores logísticos
Definición	El indicador busca medir la cantidad de puertos mejorados y modernizados del total de los principales puertos asociados a los corredores logísticos
Dimensión de desempeño	Capacidad
Unidad de medida	Porcentaje
Limitaciones y supuestos empleados	

No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).

Precisiones técnicas

Ninguna

Método de cálculo

N° de puertos mejorados y modernizados

Frecuencia Anual

Fuente de datos APN-DGPPT

Base de datos Reportes de gestión

FICHA DEL INDICADOR DE TELEFONÍA MÓVIL INDICADOR 16

Nombre del indicador Porcentaje de la población que hace uso de un teléfono celular

Definición Muestra el nivel de acceso del teléfono celular alcanzado por la población.

Dimensión de desempeño Asequibilidad

Servicio Acceso

Unidad de medida Porcentaje de Habitantes con acceso a un teléfono celular

Limitaciones y supuestos empleados

No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).

Método de cálculo

$$\frac{\text{Número de personas que afirman tener un teléfono celular}}{\text{Total de Encuestados}} \times 100$$

La pregunta realizada es: ¿Posee un teléfono móvil / celular?

Nivel de desagregación: Nacional, Lima Metropolitana, Resto Urbano y Rural.

Frecuencia Anual

Fuente de datos INEI

Base de datos Encuesta nacional de hogares ENAHO – INEI

FICHA DEL INDICADOR DE TELEFONÍA MÓVIL INDICADOR 17

Nombre del indicador Porcentaje de distritos con cobertura de telefonía móvil

Definición	La capacidad de las empresas operadoras de servicios públicos de telecomunicaciones de proveer servicios finales de voz y datos con acceso inalámbrico en una determinada área geográfica. Este indicador revela el nivel de cobertura del servicio móvil de todo el país.
Dimensión de desempeño	Cobertura
Servicio	Telefonía móvil
Unidad de medida	Porcentaje
Limitaciones y supuestos empleados	
<p>Dentro de las limitaciones se encuentra, el método usado para calcular la cobertura de los distritos, pues se asume que un distrito cuenta con cobertura del servicio si la señal de telefonía móvil llega por lo menos a un centro poblado del mismo.</p> <p>Siendo la definición de cobertura de un centro poblado cuando se cumple las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) En los equipos terminales ubicados dentro del Centro Poblado, se tiene una intensidad de señal mínima de -95 dBm, medida de acuerdo con los procedimientos establecidos por el OSIPTEL en cada Centro Poblado reportado por la empresa operadora; b) Se pueden originar y recibir llamadas y/o datos inteligibles, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento. c) La comunicación es retenida hasta su finalización, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento. 	
Método de cálculo	
$\frac{\text{Número de distritos que cuentan con cobertura de telefonía móvil}}{\text{Número total de distritos}} \times 100$	
Nivel de desagregación: Nacional	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	MTC – DGPRC
Base de datos	Información reportada por las empresas operadoras del MTC

FICHA DEL INDICADOR DE TELEFONÍA MÓVIL	
INDICADOR 18	
Nombre del indicador	Tarifa promedio de una llamada de teléfono móvil prepago
Definición	Muestra el costo de la tarifa de una llamada realizada desde un teléfono móvil a un teléfono de otra red como promedio del ingreso mensual de la población
Dimensión de desempeño	Asequibilidad
Servicio	Telefonía Móvil
Unidad de medida	Unidad Monetaria (S/)
Limitaciones y supuestos empleados	

Se asume que la tarifa corresponde a la llamada de un minuto desde un teléfono móvil a nivel nacional. Además, la ponderación se realiza en base al volumen de tráfico saliente en las llamadas prepago, considerándose las cifras para las 4 principales empresas operadoras.

Método de cálculo

$$\frac{\sum_{(i)=1}^N \text{Tarifa de llamada}(i) \times \text{Ponderación}(i)}{1}$$

i = para cada empresa analizada
Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia Anual

Fuente de datos MTC – DGPRC

Base de datos Reportes de empresas operadoras

FICHA DEL INDICADOR DE TELEFONÍA MÓVIL INDICADOR 19

Nombre del indicador Tarifa promedio de un plan post pago de telefonía móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional

Definición Muestra el costo de un plan de telefonía móvil post pago que cuente con al menos 60 minutos libres para llamar a otro operador, como porcentaje del ingreso promedio mensual de la población

Dimensión de desempeño Asequibilidad

Servicio Telefonía Móvil

Unidad de medida Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

Se asume que el costo corresponde a un plan post pago que contenga al menos 60 minutos libres de llamadas a otros operadores. Además, la ponderación se realiza con base en el volumen del tráfico saliente de cada empresa, considerándose las cifras para las 4 empresas operadoras. Finalmente, el ingreso considerado es aquel proveniente del trabajo.

Método de cálculo

$$\frac{\sum_{(i)=1}^N \text{Costo del plan post pago}(i) \times \text{Ponderación}(i)}{\text{Ingreso promedio mensual}} \times 100$$

i = para cada empresa analizada
La pregunta realizada es: ¿Cuánto fue su ingreso total en el año anterior, incluyendo horas extras, Bonificaciones, pago por concepto de refrigerio, movilidad, comisiones: etc.
Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia Anual

Fuente de datos	OSIPTEL - INEI
Base de datos	ITU Pricebasquets Encuesta Nacional de Hogares ENAHO, INEI

FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET INDICADOR 20	
Nombre del indicador	Hogares con acceso a internet (fijo y móvil)
Definición	Muestra el nivel de adopción del servicio de internet en los hogares
Dimensión de desempeño	Acceso
Unidad de medida	Porcentaje
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual)	
Precisiones técnicas	
-	
Método de cálculo	
$\frac{N^{\circ} \text{ de hogares con acceso a internet}}{N^{\circ} \text{ de hogares totales}} \times 100$ <p>La pregunta realizada es: ¿Su hogar cuenta con acceso a internet? Nivel de desagregación: Nacional, Lima Metropolitano, Resto Urbano y Rural</p>	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	INEI
Base de datos	Encuesta Nacional de Hogares ENAHO, INEI

FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET INDICADOR 21	
Nombre del indicador	Penetración de la banda ancha móvil
Definición	Muestra el nivel de adopción del servicio de banda ancha móvil por cada 100 habitantes
Dimensión de desempeño	Acceso
Unidad de medida	Porcentaje
Limitaciones y supuestos empleados	
Se asume que una línea móvil es de banda ancha móvil cuando se presta el servicio a través de la tecnología 4G.	

Precisiones técnicas

-

Método de cálculo

$$\frac{N^{\circ} \text{ de líneas de banda ancha móvil}}{\text{Población total}} \times 100$$

Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia Anual**Fuente de datos** DGPRC - MTC**Base de datos** Información reportada por las empresas operadoras del MTC**FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET
INDICADOR 22****Nombre del indicador** Penetración de la banda ancha fija**Definición** Muestra el nivel de adopción del servicio de banda ancha fija por parte de la población**Dimensión de desempeño** Acceso**Unidad de medida** Porcentaje**Limitaciones y supuestos empleados**

Se asume que una línea es de banda ancha fija cuando superan una velocidad de 64 Kbps

Precisiones técnicas

-

Método de cálculo

$$\frac{N^{\circ} \text{ de líneas de banda ancha fija}}{\text{Población total}} \times 100$$

Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia Anual**Fuente de datos** DGPRC - MTC**Base de datos** Información reportada por las empresas operadoras del MTC**FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET
INDICADOR 23****Nombre del indicador** Población que usa internet

Definición	Muestra el nivel de uso del servicio de internet por parte de la población
Dimensión de desempeño	Uso
Unidad de medida	Porcentaje
Limitaciones y supuestos empleados	
Se considera a la población de seis años de edad o más	
Precisiones técnicas	
-	
Método de cálculo	
$\frac{\text{Nº de personas de seis años a más que hacen uso del internet}}{\text{Población total de 6 años a más}} \times 100$ <p>La pregunta realizada es: ¿Usted usa internet? Nivel de desagregación: Nacional, Lima Metropolitana, Resto Urbano y Rural</p>	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	INEI
Base de datos	Encuesta Nacional de Hogares ENAHO, INEI
FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET INDICADOR 24	
Nombre del indicador	Localidades con cobertura de internet fija y móvil
Definición	Muestra el nivel de cobertura del acceso a internet en los centros poblados con un mínimo de 100 habitantes a nivel nacional
Dimensión de desempeño	Cobertura
Unidad de medida	Porcentaje
Limitaciones y supuestos empleados	
<p>No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual)</p> <p>Siendo la definición de cobertura de un centro poblado cuando se cumple las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none">a) En los equipos terminales ubicados dentro del Centro Poblado, se tiene una intensidad de señal mínima de -95 dBm, medida de acuerdo con los procedimientos establecidos por el OSIPTEL en cada Centro Poblado reportado por la empresa operadora;b) Se pueden originar y recibir llamadas y/o datos inteligibles, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.c) La comunicación es retenida hasta su finalización, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.	
Precisiones técnicas	
-	

Método de cálculo

$$\frac{N^{\circ} \text{ de centros poblados de 100 a más habitantes} \\ \text{con cobertura de internet}}{N^{\circ} \text{ de centros poblados totales con más de 100 habitantes}} \times 100$$

Nivel de desagregación: Nacional, Urbano y Rural

Frecuencia

Anual

Fuente de datos

MTC - DGPRC

Base de datos

Información reportada por las empresas operadoras del MTC

FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET**INDICADOR 25**

Nombre del indicador

Localidades con cobertura de internet móvil

Definición

Muestra el nivel de cobertura del servicio de internet móvil en los centros poblados con un mínimo de 100 habitantes a nivel nacional

Dimensión de desempeño

Cobertura

Unidad de medida

Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual)

Siendo la definición de cobertura de un centro poblado cuando se cumple las siguientes condiciones:

- En los equipos terminales ubicados dentro del Centro Poblado, se tiene una intensidad de señal mínima de -95 dBm, medida de acuerdo con los procedimientos establecidos por el OSIPTEL en cada Centro Poblado reportado por la empresa operadora;
- Se pueden originar y recibir llamadas y/o datos inteligibles, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.
- La comunicación es retenida hasta su finalización, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.

Precisiones técnicas

-

Método de cálculo

$$\frac{N^{\circ} \text{ de centros poblados de 100 a más habitantes} \\ \text{con cobertura de internet móvil}}{N^{\circ} \text{ de centros poblados totales de 100 a más habitantes}} \times 100$$

Nivel de desagregación: Nacional, Urbano y Rural

Frecuencia

Anual

Fuente de datos

MTC - DGPRC



Base de datos	Reporte de empresas operadoras al MTC.
---------------	--

FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET INDICADOR 26	
Nombre del indicador	Tarifa promedio del servicio de internet fijo
Definición	Muestra el costo de la tarifa promedio de una conexión de internet fijo con una velocidad de 3 Mbps como porcentaje del ingreso promedio
Dimensión de desempeño	Asequibilidad
Unidad de medida	Unidad Monetaria (S/)
Limitaciones y supuestos empleados	
Se asume que la tarifa corresponde al costo de un plan mensual de internet fijo con una velocidad de descarga de 3 Mbps. La ponderación se realiza en base a las cuotas del mercado, considerándose las cifras para las dos principales empresas. Finalmente, el ingreso considerado es aquel proveniente del trabajo.	
Precisiones técnicas	
-	
Método de cálculo	
$\frac{\sum_{(i)=1}^N \text{Tarifa del costo anual}(i) \times \text{Ponderación}(i)}{1}$	
Donde (i) = cada empresa analizada	
Nivel de desagregación: Nacional	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL
Base de datos	ITU Pricebasquets Oferta Comercial Residencial OSIPTEL
FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET INDICADOR 27	
Nombre del indicador	Tarifa promedio del servicio de internet móvil
Definición	Muestra la evolución del costo por MB del servicio de internet móvil
Dimensión de desempeño	Asequibilidad
Unidad de medida	Unidad Monetaria (S/)
Limitaciones y supuestos empleados	
Se asume que la tarifa corresponde al costo de un plan mensual de internet fijo con una velocidad de descarga de 3 Mbps. La ponderación se realiza en base a las cuotas del mercado, considerándose las cifras para las dos principales empresas. Finalmente, el ingreso considerado es aquel proveniente del trabajo.	
Precisiones técnicas	



-	
Método de cálculo	
$\frac{\sum_{(i)=1}^N \text{Tarifa del costo anual por MB}(i) \times \text{Ponderación}(i)}{1}$	
Donde (i) = cada empresa analizada Nivel de desagregación: Nacional	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL
Base de datos	ITU Pricebasquets Oferta Comercial Residencial OSIPTEL

FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET INDICADOR 28	
Nombre del indicador	Velocidad de conexión promedio (Mbps)
Definición	Muestra la velocidad de conexión promedio a internet (fijo y móvil) a nivel nacional
Dimensión de desempeño	Velocidad
Unidad de medida	Mbps
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual)	
Método de cálculo	
Elaborado por Speedtest	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	Speedtest
Base de datos	Reporte de Speedtest Global Index

FICHA DEL INDICADOR DE TV PAGA INDICADOR 29	
Nombre del indicador	Hogares con acceso a TV de paga
Definición	Muestra el nivel de adopción del servicio de TV Paga en los hogares
Dimensión de desempeño	Acceso
Unidad de medida	Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual)	
Método de cálculo	
$\frac{N^{\circ} \text{ de hogares con acceso a TV de paga}}{N^{\circ} \text{ de hogares totales}} \times 100$	
Nivel de desagregación: Nacional, Lima Metropolitana, Resto Urbano y Rural	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	INEI
Base de datos	Encuesta Nacional de Hogares ENAHO, INEI

FICHA DEL INDICADOR DE TV PAGA INDICADOR 30	
Nombre del indicador	Tarifa promedio por conexión a televisión de paga
Definición	Muestra el costo de la tarifa promedio que se paga por el servicio de televisión de paga.
Dimensión de desempeño	Acceso
Unidad de medida	Unidad Monetaria (S/)
Limitaciones y supuestos empleados	
Se asume que la tarifa corresponde al costo de un plan mensual de un paquete de TV de Paga. La ponderación se realiza en base a las cuotas del mercado publicadas por OSIPTEL en 2014, considerándose las cifras para las tres principales empresas operadoras. Finalmente, el ingreso considerado es una estimación.	
Método de cálculo	
$\frac{\sum_{(i)=1}^N \text{Tarifa promedio por conexión de televisión de paga (i)} \times \text{Ponderación(i)}}{1}$	
Donde (i) = cada empresa analizada Nivel de desagregación: Nacional	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL
Base de datos	PUNKU -OSIPTEL



ANEXO 2: Fichas de Proyectos

Proyecto APP N° 01: Ferrocarril Huancayo – Huancavelica

Nombre del Proyecto	FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El objetivo del proyecto es promover el desarrollo económico y garantizar el tránsito de personas y cargas a través de un servicio ferroviario seguro y confortable en la zona de influencia del tramo Huancayo-Huancavelica. El área de influencia está compuesta por zonas rurales, de comunidades campesinas, que dependen del ferrocarril como medio de transporte y comercialización de sus productos desde y hacia los centros económicos regionales.</p> <p>El proyecto consiste en la ejecución de las obras de rehabilitación necesarias a lo largo de la vía (128.7km) y su subsecuente fase de operación y mantenimiento. El futuro concesionario estará a cargo de la ingeniería de detalle, ejecución de obras de rehabilitación y de la provisión del material rodante, para posteriormente brindar el servicio de transporte ferroviario y mantenimiento a la infraestructura y material rodante. El plazo propuesto para la concesión es de 30 años.</p> <p>El proyecto beneficiaría a 250,000 habitantes, y, a partir del 2044, se espera que se alcancen los 1.2 millones de pasajeros transportados por año.</p> <p>Beneficiarios: 1,725,066</p>	
Principales componentes	Rehabilitación de la infraestructura ferroviaria, implementación de defensas ribereñas e implementación de taludes, renovación de 15 puentes ferroviarios, reforzamiento de 38 túneles, rehabilitación de obras de drenaje, implementación de puesto de control de operaciones, sistema de señalización y telecomunicaciones y señalética, adquisición de material rodante.
Principales actividades de operación y mantenimiento	Operación y Mantenimiento de la infraestructura y del material rodante.
Monto estimado de inversión	S/1,528 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/170.88 millones (anual, incluye IGV)
Fuentes de ingresos	Cofinanciamiento total, con tarifas que reducen dicho cofinanciamiento (Tarifas de pasajero, Tarifa para carga, Cargo de acceso, Tarifas de Material Rodante).



Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Los estudios preinversión del proyecto están concluidos; el MTC otorgó la viabilidad al Proyecto y lo registró en el Banco de Inversiones del Invierte.pe. Actualmente, el proyecto se encuentra en la fase de transacción, es decir, ya se realizaron la evaluación por criterio de elegibilidad.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto se complementarían con el Ferrocarril Central, permitiendo el traslado por vía férrea en la ruta Lima-Huancayo-Huancavelica.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, debido a su importancia para el transporte de carga y pasajeros en su área de influencia y a que este actualmente es un servicio existente brindado por el Estado.

Nota: T.C. S/3.72 MMM 2024-2027

Proyecto APP N° 02: Carretera Longitudinal de la Sierra – Tramo IV

Nombre del Proyecto	CARRETERA LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 4: HUANCAYO – IZCUCHACA – MAYOCC – AYACUCHO/ AYACUCHO – ANDAHUAYLAS – PUENTE SAHUINTO/ DESVÍO PISCO – HUAYTARÁ - AYACUCHO
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Este proyecto forma parte de la Carretera Longitudinal de la Sierra, cuyos 3,497 km atraviesan doce departamentos (Puno, Cusco, Ayacucho, Apurímac, Huánuco, Pasco, Áncash, Junín, Huancavelica, Cajamarca, La Libertad y Piura) y permiten conectar a más de 13 millones de peruanos.</p> <p>El Tramo 4 de la Carretera Longitudinal de la Sierra permitirá conectar las ciudades de Huancayo, Izcuchaca, Mayocc, Ayacucho, Andahuaylas y Pisco. El proyecto tiene como zonas de influencia los departamentos de Junín, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac e Ica, los cuales cuentan con una población aproximada de 3.8 millones.</p> <p>El proyecto consiste en la ejecución de intervenciones de mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento periódico inicial, construcción de un evitamiento, operación y mantenimiento de forma integral de 971 km.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 25 años.</p> <p>Beneficiarios: 3,845,415</p>	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento periódico inicial de los tramos Mayocc-Ayacucho, Ayacucho-Pte. Sahuinto y Puente Sahuinto y desvío Pisco – Huaytará - Ayacucho (793.77 km). • Mejoramiento de tramo Huancayo – Izcuchaca (62 km).



	•Mejoramiento y Rehabilitación de los subtramos Izcuchaca – Mayocc
Principales actividades de operación y mantenimiento	Mantenimiento y operación de 971 km, que comprenden los tramos Huancayo – Izcuchaca – Ayacucho - Andahuaylas - Puente Sahuinto y desvío Pisco – Huaytará – Ayacucho y Evitamiento San Clemente
Monto estimado de inversión	S/4,4,077.94 (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 539.40 millones anual (incluye IGV)
Fuente de ingresos	Las fuentes de ingresos es el cobro de tarifas de las unidades peajes existentes de las que serían implementadas.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Cuenta con estudios de preinversión a nivel perfil declarados viables. Asimismo, está en elaboración parte de los estudios técnicos del subtramo Izcuchaca-Mayocc
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Carretera Longitudinal de la Sierra, la cual es parte de la Red Vial Nacional. Asimismo, se conecta con la carretera IIRSA Sur.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	El proyecto forma parte de la Carretera Longitudinal de la Sierra, una de los principales ejes viales del Perú, que conecta las principales ciudades de la Sierra del país. Por esta razón el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte prioriza su intervención en el corto plazo (2011-2016). Asimismo, forma parte de los proyectos priorizados en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad.

Nota: T.C. S/3.72 MMM 2024-2027

Proyecto APP N° 03: Anillo Vial Periférico

Nombre del Proyecto	ANILLO VIAL PERIFÉRICO
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Privada
Clasificación	Cofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto incluye el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento. Busca implementar una autopista de 34.7 Km. de longitud, desde la intersección con la Avenida Elmer Faucett con la Av. Canta Callao hasta la Av. Circunvalación, permitiendo optimizar las conexiones entre los distritos de las zonas norte y este con el resto del área metropolitana.</p> <p>Adicionalmente, se solicitó en tramo adicional que va desde la intersección Canta Callao con el Óvalo Naranjal, hasta el km 18 de la Av. Túpac Amaru.</p>	

La modalidad contractual es concesión por un plazo de 30 años. El ámbito de influencia del proyecto es Lima y la provincia constitucional de Callao.

Beneficiarios: 5,381,859.00

Entidad competente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Antecedentes:

- El 16 de noviembre de 2016 se suscribió el convenio de delegación de competencias entre la Municipalidad Metropolitana de Lima y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- En diciembre de 2016, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) emitió la declaración de viabilidad del proyecto de inversión pública. Por tanto, el Cliente se encuentra actualmente en la fase de evaluación y estructuración del Proyecto.
- Se encuentra priorizado por el Estado a través del Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad, cuya actualización fue aprobada recientemente a través del Decreto Supremo N°242-2022-EF.
- Mediante Resolución Ministerial N° 918-2017-MTC/01.02, el MTC estableció el Derecho de Vía del proyecto, la cual fue modificada mediante Resolución Ministerial N° 1084-2018-MTC/01.02.
- En octubre de 2017, PROINVERSIÓN aprobó los criterios de elegibilidad para el proyecto contenido en la IPC.

Área de influencia:

Se considera como Área de influencia directa a los Distritos afectados por la infraestructura que incluye un distrito de la Provincia Constitucional del Callao (Callao), y once distritos de Lima Metropolitana, de los cuales cinco están ubicados en el Área Norte de Lima (San Martín de Porres, Los Olivos, Independencia, Comas y San Juan de Lurigancho) y seis están en el Área Este (Lurigancho, El Agustino, Santa Anita, Ate Vitarte, La Molina y San Luis).

Objetivos del proyecto:

El objetivo principal del proyecto es: "Mejorar las condiciones del flujo vehicular entre los centros generadores de viaje con las vías nacionales (Norte, Centro y Sur), de la ciudad de Lima y el Callao".

Clasificación del proyecto:

El Proyecto se clasifica como Cofinanciado, ya que la capacidad de generación propia de ingresos por cobro a usuarios no es suficiente para garantizar su viabilidad desde el punto de vista económico y financiero. En ese sentido, para cubrir los costos totales del proyecto se requiere cofinanciamiento del Estado.

Importancia y consistencia del proyecto con el Principio de Sostenibilidad, y con las prioridades nacionales, regionales o locales, según corresponda, definidas en los planes nacionales, sectoriales, planes de desarrollo concertados regionales y locales. Para el caso de APP cofinanciadas se consideran las metas de cierre de brechas prioritarias establecidas en la Programación Multianual de Inversiones del sector, Gobierno Regional o Gobierno Local.

Respecto al principio de sostenibilidad:

(i) Económica y financiera

El proyecto se encuentra clasificado como cofinanciado, sin embargo, los gastos de operación y mantenimiento serán cubiertos con la recaudación de las tarifas de peajes.

(ii) Social:

El proyecto se encuentra ubicado en el departamento de Lima y Callao. Al respecto, se espera contribuir con la mejora de calidad de vida de los beneficiarios brindándoles infraestructura de transportes con niveles de servicios que garanticen su calidad, con la generación de empleos y reducción de costos logísticos.

Asimismo, el proyecto está alineado con objetivos prioritarios de la Política Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030:

OP.2 Garantizar la participación de las personas con discapacidad, en edad de trabajar, en actividades económicas dependientes o independientes.

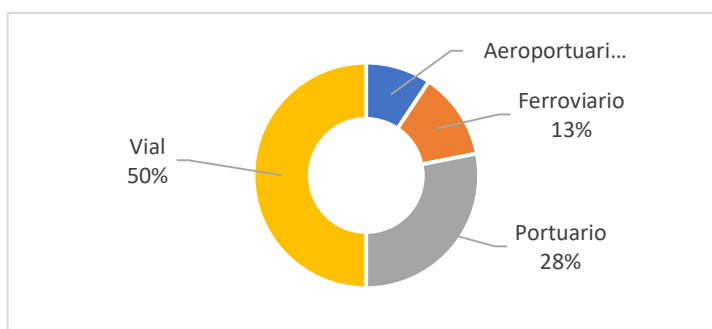
OP.6 Asegurar condiciones de accesibilidad en el entorno para las personas con discapacidad.

Al respecto, el proyecto de infraestructura en su diseño contemplará la habilitación de rampas, barandas de seguridad y señalización para facilitar la movilización, servicios higiénicos, para personas con discapacidad.

(iii) Institucional:

En la actualidad, la DGPPT administra los contratos de 32 concesiones vigentes, de los cuales el 50% está representado por proyectos viales:

Contratos de concesión administrados por la DGPPT



Fuente: DINPTRA

(iv) Ambiental

Los expedientes técnicos del proyecto serán elaborados acorde con las normativas técnicas vigentes del país. Entre los componentes exigidos de estos estudios se encuentra la evaluación del componente ambiental respecto a la identificación e implementación de medidas de los impactos de las actividades planificadas para el proyecto en el medio ambiente, los cuales son aprobados por autoridad ambiental correspondiente conforme con la normativa ambiental.

Respecto a la importancia y consistencia con políticas y planes:

El Proyecto, relacionado a infraestructura vial pública, es considerado como una condición esencial para lograr el desarrollo del país, en función a las externalidades positivas que genera y que repercuten en la eficiencia general de la economía. Para el sector Transportes y Comunicaciones, éstas se encuentran usualmente vinculadas a una mejora de la productividad del capital y la competitividad de la economía, explicadas por las reducciones en los costos generalizados de transportes y facilitación de los intercambios comerciales; por consiguiente, el Proyecto se encuentra enmarcado dentro de políticas nacionales tales como: el Acuerdo Nacional, Plan Bicentenario al 2021, Plan Nacional del Sector Transportes 2012-2016.

Diagnóstico sobre la provisión actual de la infraestructura o servicio público identificando las características de la demanda y la oferta existente en términos de cobertura y calidad

a) La movilidad en el Área Metropolitana de Lima

El sistema Vial de Lima Metropolitana muestra un sistema radio céntrico, que obliga a las relaciones entre las áreas periféricas a circular por el Centro de la ciudad. Esta estructura se ve reforzada, con dificultades para su modificación, por los condicionantes geográficos que presentan las cadenas de cerros que bordean el distrito de San Juan de Lurigancho y el río Rímac, por su condición de barreras naturales. Asimismo, Lima tiene un sistema de transporte público sobredimensionado y desordenado, ya que circulan en la actualidad el doble del número de vehículos que sería necesario para un transporte público de calidad, con una organización depredatoria que lleva a prácticas de conducción de riesgo que afectan a las condiciones de seguridad de los ciudadanos y a las condiciones de circulación en la ciudad.

Por último, la ubicación de los grandes centros generadores de carga (Puerto y Mercado de Santa Anita), así como el aeropuerto y toda la zona de actividad logístico-industrial próxima a puerto y aeropuerto, hace que los tráficos que generan y atraen se vean fuertemente influidos por la situación general del tráfico.

b) Mantenimiento Vial

Las condiciones de mantenimiento de buena parte del viario principal son deficientes, debido en parte a los elevados tráficos que soportan, generando problemas adicionales a las condiciones de circulación.

Análisis preliminar para la definición de los Niveles de Servicios esperados

Durante la etapa de explotación, el concesionario tiene la obligación de operar y mantener la infraestructura vial de tal forma que los parámetros de condición (ej. rugosidad del firme, visibilidad de las señales, etc.) y de operación (ej. tiempo de espera en cola, tiempo de atención a incidentes, etc.) cumplan en todo momento con los niveles de servicio establecidos en el contrato de concesión.

El contrato de concesión define niveles de servicio individuales y niveles de servicio globales (de tramo y global del contrato). Los niveles de servicio individuales son los límites admisibles para los diversos parámetros de condición, que garantizan si se está efectivamente atendiendo a los objetivos propuestos, mientras que los niveles de servicio globales son un índice que permite evaluar el grado de cumplimiento de los niveles de servicio individuales.

Se define niveles de servicio individuales para los siguientes elementos:

- Superficie de rodadura (concreto asfáltico o tratamiento superficial);
- Berma
- Drenajes
- Señalización horizontal
- Señalización vertical
- Dispositivos de seguridad vial
- Derecho de vía
- Puentes, viaductos y puentes peatonales
- Superficie de rodadura y bermas (concreto hidráulico)
- Túnel
 - Revestimiento y drenaje
 - Señalización horizontal
 - Señalización vertical
 - Instalaciones (iluminación, ventilación, protección contra incendios, comunicación y



señalización, vigilancia, galerías de emergencia y suministro eléctrico).
<ul style="list-style-type: none"> Operaciones <ul style="list-style-type: none"> Tiempo de espera en cola Atención al usuario Atención a incidentes y accidentes Disponibilidad Muros Alumbrado exterior Edificios y estaciones de peaje ITS y Centro de Control
El Costo Total de Inversión (CTI) referencial o Costo Total del Proyecto (CTP) referencial presentado por el proponente
Costo total de Inversión asciende a S/ 7,312.78 millones (T.C. S/3.72 MMM 2024-2027)

Proyecto APP N° 04: Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona

Nombre del Proyecto	NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE MARCONA
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Privada
Clasificación	Autofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Consiste en el desarrollo de un terminal portuario especializado para la carga de minerales de los diversos proyectos mineros ubicados dentro del área de influencia, estimase 33 millones de toneladas anuales; dependiendo de la demanda atendería otros tipos de carga.</p> <p>El terminal portuario estaría ubicado en la Bahía de San Juan, provincia de Nazca, región Ica. Se precisa que las instalaciones terrestres estarían dentro del terreno reservado por el MTC y la infraestructura marítima dentro del área acuática reservada en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.</p> <p>Beneficiarios: 2,217,868 habitantes</p> <p>Entidad competente:</p> <ul style="list-style-type: none"> El concedente será MTC, El organismo técnico especializado será la APN, El organismo regulador y supervisor será el "Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público" (OSITRAN) <p>Antecedentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> En el marco del "Convenio Marco de cooperación entre la APN y PROINVERSIÓN para la ejecución de proyectos de inversión como consecuencia de la iniciativa privada", la APN, mediante el oficio N° 597-2017-APN/GG-DIPLA, de fecha 11 de julio del 2017, comunicó a 	

PROINVERSION la admisión de la Iniciativa Privada "Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona" y solicitó se continúe con el proceso de evaluación

- Mediante Oficio N° 8-2017/PROINVERSION/DPP, de fecha 14 de julio del 2017, PROINVERSION solicitó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) la opinión de relevancia de la Iniciativa Privada Autofinanciada denominada "Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona"
- Mediante Oficio N° 497-2017-MTC/01, de fecha 6 de septiembre del 2017, el MTC dio su opinión favorable a la relevancia de la Iniciativa Privada Autofinanciada denominada "Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona"

Área de influencia:

- Región Ica: comprende las provincias de Ica, Palpa y Nazca.
- Región Ayacucho: las provincias de Vilcashuamán, Víctor Fajardo, Huancasancos, Sucre, Lucanas, Parinacochas, Páucar del Sara.
- Región Arequipa: las provincias de Caravelí, Condesuyos, La Unión.
- Región Apurímac: las provincias de Chincheros, Andahuaylas, Aymaraes, Abancay, Antabamba, Grau, Contabamba.
- Región Cusco: las provincias de Urubamba, Anta, Cusco, Paruro, Chumbivilcas, Acomayo, Calca, Paucartambo, Quispicanchi

Objetivos del proyecto:

- Cubrir parte del déficit de infraestructura y servicios portuarios del país.
- Satisfacer demanda actual y proyectada en el corto plazo de proyectos mineros dentro del área de influencia.
- Incentivar la culminación de proyectos mineros aún en Etapa de exploración, así como de centros generadores de carga, para lograr reducciones en los costos logísticos de transporte terrestre.
- Promover el desarrollo de un polo de desarrollo industrial para la refinación de cobre y otros minerales, a fin de cambiar la matriz productiva del país, y empezar a exportar productos de mayor valor agregado que las tradicionales exportaciones de concentrados.
- Coadyuvar la expansión del terminal portuario en el mediano y largo plazo, para la atención de cargas distintas a las previstas, a fin de satisfacer a la demanda futura
- Dinamizar la economía local y regional, generando economías de localización (adelante y hacia atrás), a partir de la construcción del terminal portuario.

Clasificación del proyecto:

- Público: Por la titularidad de sus obras e instalaciones.
- Uso público (uso general): Por la ocupación y uso de sus obras e instalaciones.
- Especializado (minerales), y multipropósito: Por la actividad esencial que en ellos se desarrolla.
- Marítimo Por su ubicación.
- Nacional Por su alcance y ámbito.

Importancia y consistencia del proyecto con el Principio de Sostenibilidad, y con las prioridades nacionales, regionales o locales, según corresponda, definidas en los planes nacionales, sectoriales, planes de desarrollo concertados regionales y locales. Para el caso de APP cofinanciadas se consideran las metas de cierre de brechas prioritarias establecidas en la Programación Multianual de Inversiones del sector, Gobierno Regional o Gobierno Local.

(v) Económica y financiera

El proyecto se encuentra clasificado como autofinanciado (con rentabilidad financiera y VNAF mayor a cero), es decir, los ingresos son suficientes para recuperar la inversión.

(vi) Social:

El proyecto se encuentra ubicado en el departamento de Áncash. Al respecto, se espera contribuir con la mejora de calidad de vida de los beneficiarios brindándoles infraestructura de transportes con niveles de servicios que garantizan su calidad, con la generación de empleos y reducción de costos logísticos.

Asimismo, el proyecto está alineado con objetivos prioritarios de la Política Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030:

OP.2 Garantizar la participación de las personas con discapacidad, en edad de trabajar, en actividades económicas dependientes o independientes.

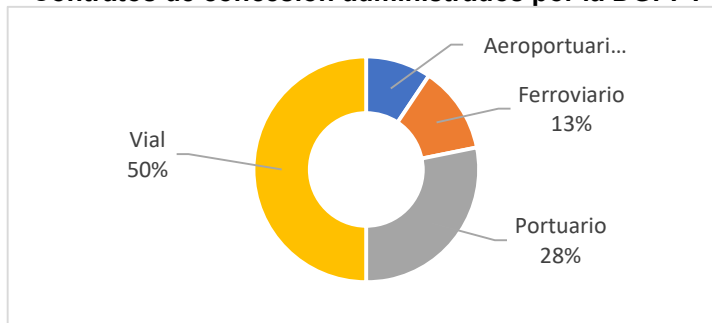
OP.6 Asegurar condiciones de accesibilidad en el entorno para las personas con discapacidad.

Al respecto, el proyecto de infraestructura en su diseño contemplará la habilitación de rampas, barandas de seguridad y señalización para facilitar la movilización, servicios higiénicos, para personas con discapacidad.

(vii) Institucional:

En la actualidad, la DGPPT administra los contratos de 32 concesiones vigentes, de los cuales el 28% está representado por proyectos portuarios:

Contratos de concesión administrados por la DGPPT



Fuente: DINPTRA

(viii) Ambiental

Los expedientes técnicos del proyecto serán elaborado acorde con las normativas técnicas vigentes del país. Entre los componentes exigidos de estos estudios se encuentra la evaluación del componente ambiental respecto a la identificación e implementación de medidas de los impactos de las actividades planificadas para el proyecto en el medio ambiente, los cuales son aprobados por autoridad ambiental correspondiente conforme con la normativa ambiental.

Respecto a la importancia y consistencia con políticas y planes:

Respecto al principio de sostenibilidad:

El presente proyecto cubre ampliamente el principio de sostenibilidad, introducido mediante DL 1543, al estar contemplado:

- En el IMIAPP del MTC 2020 – 2023

- En el Plan de Desarrollo Regional Concertado Ica 2016 – 2025
- En el Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de San Juan de Marcona 2019 – 2030, de la Municipalidad Distrital de Marcona.

Adicionalmente cumple los aspectos normados: Económica y financiera, Social, Institucional y Ambiental.

Prioridades:

la importancia, consistencia y congruencia del proyecto con las prioridades nacionales se evidencian en las diversas normas legales emitidas en los últimos años por el gobierno central:

- Ley N° 28521 Ley que declara de necesidad y utilidad públicas la construcción del megapuerto en el distrito de Marcona, Provincia de Nazca, Departamento de Ica
- DS N° 003-2004-MTC Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional
- DS N° 006-2005-MTC Aprobación del Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP).
- Ley N° 28741 Ley que establece un plazo adicional para la elaboración de los estudios de preinversión del Megapuerto Marcona a que se refiere la Ley N°28521
- DS N° 019-2009-MTC Se modifica el PNDP, y se reclasifica de Puerto Regional a Puerto de alcance Nacional.
- DU N° 121-2009 Se priorizó la promoción de inversión privada de diversos proyectos, entre ellos el TP SJM.
- Acuerdo PROINVERSIÓN N° 327-06-2010 Se aprueba el Plan de Promoción de Inversión Privada el TPSJM.
- DS N° 009-2010-DE dispone la independización registral y transferencia gratuita a favor del MTC de un lote de 72.91 Has de propiedad del Ministerio de Defensa - Marina de Guerra del Perú para promover la inversión privada y la concesión del TP SJM.
- DS N°009-2012-DE Se aprueba el (nuevo) Plan Nacional de Desarrollo Portuario, que contiene como Anexo N°11, el "Plan Maestro del Terminal Portuario de San Juan de Marcona".
- RM N°0858-2020-MTC/01 Aprobar el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas y PA 2020-2023 del MTC, donde contempla al TPSJM como prioritario.

La congruencia con el ámbito regional se muestra con la Acta de Sesión del 24 de agosto de 2016 de la Mancomunidad Regional de Los Andes y el Plan de Desarrollo Regional Concertado Ica Ampliado 2016-2025, aprobado mediante Ordenanza Regional N°003-2022-GORE-ICA del 04 de julio de 2022.

La consistencia con las prioridades locales se evidencia mediante los documentos publicados por la Municipalidad Distrital de Marcona, siendo uno de ellos, el Convenio de asistencia técnica entre el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS) y la Municipalidad Distrital de Marcona – Nazca – Ica N°345-2018-VIVIENDA.

Diagnóstico sobre la provisión actual de la infraestructura o servicio público identificando las características de la demanda y la oferta existente en términos de cobertura y calidad

Respecto de la oferta:

El NTPSJM será un terminal que garantiza la atención de toda la carga que requiera ser atendida por dicho terminal. Su ejecución del proyecto y su operación comercial estará supervisada por el OSITRAN; así como también en términos de sistema de regulación tarifaria.

Se tienen en consideración las siguientes instalaciones exclusivamente:

- Terminal Portuario General San Martín en Pisco.
- Terminal Portuario de Matarani.

Componen la oferta portuaria marítima con disponibilidad de instalaciones que manipulan o podrán manipular tráficos similares a los asociados al nuevo TPSJM y podrían estar, algunos de ellos, sujetos a



actuar como puertos competidores del mismo, sin embargo, ninguno de los dos identificados, está en capacidad de atender el volumen de TM anuales de granel sólido estimados.

Respecto a la demanda:

La carga producida, tiene como puerto de salida, los terminales portuarios que componen el puerto del Callao y el Terminal Portuario de Matarani; y puertos privados como el de San Nicolas.

La carga asociada al TPSJM, es esencialmente de minerales de hierro, proveniente del proyecto Pampa de Pongo, que se encuentra próxima a iniciar su construcción y se sitúa a 36 km de San Juan de Marcona. En muy menor proporción se atenderá mineral de cobre o granel líquido.

Análisis preliminar para la definición de los Niveles de Servicios esperados

- El tiempo de servicio, determinado por la tasa de (des)carga, que debe ser suficiente para cargar/descargar un barco en condiciones normales en un periodo de tiempo que se considera igual o mejor que los puertos de la competencia.
- El tiempo de espera, que es una función de la cantidad de congestión en un Puerto, expresado en la ocupación del muelle: una alta ocupación de muelle resultará en colas de barcos, largos tiempos de espera y costos de sobreestadía.

El Costo Total de Inversión (CTI) referencial o Costo Total del Proyecto (CTP) referencial presentado por el proponente

Costo total de Inversión asciende a S/ 1,532.15 millones (T.C. S/3.72 MMM 2024-2027)

Proyecto APP N° 05: Terminal Portuario de Lambayeque

Nombre del Proyecto	TERMINAL PORTUARIO DE LAMBAYEQUE
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Autofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El objetivo del Proyecto es el otorgamiento de una concesión para el diseño, financiamiento, construcción, conservación, explotación y transferencia del Terminal Portuario de Lambayeque de 30 años de plazo.</p> <p>El proyecto estará ubicado en la provincia de Eten, en el departamento de Lambayeque, a 7 kilómetros al Sur del denominado Puerto Eten.</p> <p>Beneficios del proyecto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Facilitar el desarrollo de Lambayeque y su área de influencia con la provisión de infraestructura portuaria. <p>Beneficiarios directos:</p>	



- Exportadores e importadores del área de influencia del proyecto. (Empresas mineras, agroexportadores, importadores)

Beneficiarios indirectos:

- Población del área de influencia que sea parte de la cadena logística portuaria. (trabajadores, usuarios intermedios, gobiernos locales y regionales)

Beneficiarios: 1,338,994

Principales componentes

El Proyecto consiste en la construcción de un pantalán de 220 m de longitud para la proyección base, sin protección frente al oleaje.

Incluye un puente o viaducto, de unos 2.1 kilómetros de longitud, para su conexión a tierra, con una faja tubular de embarque para transferir el producto desde la zona de acopio en tierra hasta la instalación de carga y un vial de servicio.

El Cargador de Barco "Shiploader" permitirá las operaciones de embarque del concentrado al carguero atracado en el muelle, con una capacidad mínima de 1,500 TPH.

La Fase 1 consiste en la construcción de las infraestructuras necesarias e implementación de los equipamientos para atender los buques graneleros que transportarían hasta 1.3 millones de TPA de concentrado de mineral. En esta fase no se podría atender otro tipo de tráfico, salvo el de graneles líquidos, una vez realizada la oportuna inversión si se concreta la demanda. Para el servicio a los buques y a la carga se dispondría un pantalán de 220 metros de longitud, situado paralelo a la dirección principal de procedencia del oleaje (SSW). El pantalán se conectará con tierra mediante un puente de acceso, por el que discurrirá la faja que transportará los minerales desde tierra hasta el barco y las tuberías, en su caso, para los graneles líquidos.

En el caso de la previsión de tráfico optimista, con 3 millones de TPA se amplía el pantalán hasta 300 metros al objeto de dar cabida a buques de 60,000 DWT.

Resumen de superficies y equipamientos para la exportación de concentrado de minerales

ÁREA/EQUIPO	1ª FASE	2ª FASE	TOTAL
Antepuerto	2,080 m ²	2,080 m ²	4,160 m ²
Caseta de entrada con balanza	2	1	3
Caseta de salida con balanza	1	1	2
Superficie de almacenes	4,500 m ²	4,150 m ²	8,650 m ²
Fajas transportadoras	2,200 m	0 m	2,200 m
Shiploader	1	0	1

Fuente: Consorcio Lambayequeport

La Fase 2 consiste en la construcción de las infraestructuras necesarias para atender contenedores, carga fraccionada y otros graneles. Se contaría con 02 amarraderos dispuestos en una única alineación con una longitud conjunta de 600 metros, para movimiento de minerales, contenedores, carga general y graneles líquidos y contenedores, para cuya protección se requiere la construcción de un dique exento de unos 650 m de longitud, que permita la operatividad de este para la referida tipología y volúmenes de tráfico. Se contempla la adecuación del puente de la Fase 1 para permitir el paso de 2 camiones para transporte de contenedores.

	<p>Para el movimiento de contenedores y MGNC se dispondrán de 01 grúa móvil con capacidad para 18 movimientos/hora y 02 grúa STS con capacidad para 25 movimientos/hora, con lo que conservarían margen suficiente para atender a otras mercancías. En la siguiente Figura se muestra el desarrollo de la Fase 2.</p> <p>Resumen de superficies y equipamientos para movimiento de contenedores:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>ÁREA/EQUIPO</th><th>2ª FASE</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Antepuerto</td><td>6,000 m²</td></tr> <tr> <td>Caseta de entrada con balanza</td><td>4</td></tr> <tr> <td>Caseta de salida con balanza</td><td>3</td></tr> <tr> <td>Superficie patio</td><td>12 Ha</td></tr> <tr> <td>Reach stackers</td><td>7</td></tr> <tr> <td>Empty Container Handler</td><td>5</td></tr> <tr> <td>Grúa móvil</td><td>1</td></tr> <tr> <td>Grúa STS</td><td>3</td></tr> <tr> <td>Terminal tractor</td><td>7</td></tr> <tr> <td>Container chasis trailer</td><td>11</td></tr> </tbody> </table> <p>Fuente: Consorcio Lambayequeport</p>	ÁREA/EQUIPO	2ª FASE	Antepuerto	6,000 m ²	Caseta de entrada con balanza	4	Caseta de salida con balanza	3	Superficie patio	12 Ha	Reach stackers	7	Empty Container Handler	5	Grúa móvil	1	Grúa STS	3	Terminal tractor	7	Container chasis trailer	11
ÁREA/EQUIPO	2ª FASE																						
Antepuerto	6,000 m ²																						
Caseta de entrada con balanza	4																						
Caseta de salida con balanza	3																						
Superficie patio	12 Ha																						
Reach stackers	7																						
Empty Container Handler	5																						
Grúa móvil	1																						
Grúa STS	3																						
Terminal tractor	7																						
Container chasis trailer	11																						
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Las principales actividades de operación y mantenimiento del proyecto durante todo el periodo de concesión son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento de infraestructura y equipamiento. - Mantenimiento de profundidad (obras de dragado). - Pago de planilla a personal operativo. - Pago de servicios de energía, telefonía, internet y agua potable. 																						
Monto estimado de inversión	S/1,540.28 millones (incluye IGV).																						
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/26.04 millones (anual, incluye IGV).																						
Fuentes de ingresos	<p>Es la recaudación de cobro de tarifas por los siguientes servicios:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servicios generales. - Servicios estándar. - Servicios especiales. - Servicios conexos. 																						
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto cuenta con un plan maestro aprobado.																						
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	<p>Este proyecto se complementa con el desarrollo de los corredores logísticos del área de influencia. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC ha identificado una serie de Corredores Logísticos que, junto con el Eje Estructurante Litoral (EE1), articulan el territorio a la hora de la distribución física de las mercancías desde las áreas de producción o consumo hasta los nodos de exportación o distribución. En el caso del área de influencia del TP de Lambayeque, se han identificado 4 corredores logísticos y 1 eje estructurante, en los cuales se desarrollan proyectos bajo la modalidad de APP y de inversión pública:</p> <p>Corredor Logístico 1 (C1): Chiclayo – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas – Iquitos (que contiene a la IIRSA Norte y al TP Yurimaguas)</p> <p>Corredor Logístico 2 (C2): Paita – Piura – Dv. Olmos</p> <p>Corredor Logístico 14 (C14): Ciudad de Dios – Cajamarca – Chachapoyas</p> <p>Corredor Logístico 16 (C 16): Chiclayo – Cajamarca; y, del Eje Estructurante 1 (EE1), en el tramo Piura – Chiclayo – Trujillo.</p>																						



Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales

El plan maestro del Terminal Portuario de Lambayeque fue incluido al Plan Nacional de Desarrollo Productivo, el mismo que fue modificado mediante Decreto Supremo N°010-2015-MTC.

Proyecto APP N° 06: Terminal Internacional de Chimbote

Nombre del Proyecto	TERMINAL INTERNACIONAL DE CHIMBOTE
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Privada
Clasificación	Autofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto "Terminal Internacional de Chimbote" es un proyecto que está orientado al transporte internacional de carga, sus operaciones tendrán influencia en el movimiento económico de más de una región e integrará un sistema intermodal de transporte. Brindará servicios públicos de estiba y desestiba de carga multipropósito de buques, y transferencia, manipuleo, almacenamiento y apilamiento para un tráfico de cabotaje e internacional, entre otros.</p> <p>Beneficiarios: 1,194,156 habitantes</p> <p><u>Entidad competente:</u> Tratándose de la ejecución de una infraestructura portuaria de uso público y de alcance nacional, es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, conforme al marco legal vigente, correspondiendo a la Autoridad Portuaria Nacional ejercer las veces de unidad de respaldo técnico en su calidad de Organismo Técnico Especializado.</p> <p><u>Antecedentes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> El PNDP, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2012-MTC y su modificatoria mediante Decreto Supremo N° 010-2015-MTC, establece en su sección IV.5.2. ÁREAS DE DESARROLLO PORTUARIO, el área denominándola como "Chimbote Norte". Mediante la Resolución de Acuerdo de Directorio N°0017-2022-APN-DIR se aprueba la versión actualizada del Plan Maestro del Terminal Portuario de Chimbote. <p><u>Área de influencia:</u> El proyecto será desarrollado en el actual Terminal Portuario de Chimbote ubicado en el centro norte del país, bahía Ferrol, ciudad de Chimbote capital de la provincia de Santa, departamento de Áncash.</p> <p><u>Objetivos del proyecto:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Satisfacer la demanda de servicios portuarios especializados en la zona centro norte del país, mediante el desarrollo de una nueva infraestructura portuaria multipropósito, contribuyendo a reducir los costos logísticos, así como de flete marítimo a los exportadores e importadores. Reducir la brecha de infraestructura y servicios públicos en el litoral peruano. Ampliar y remodelar las instalaciones del Terminal Portuario del Gobierno Regional de Áncash en Chimbote. Adicionar servicios especializados de contenedores a los actuales servicios de carga general que brinda el actual Terminal Portuario de Chimbote. 	



- Ofrecer una alternativa de embarque a los exportadores locales con una terminal moderna, eficiente y competitiva.

Importancia y consistencia del proyecto con el Principio de Sostenibilidad, y con las prioridades nacionales, regionales o locales, según corresponda, definidas en los planes nacionales, sectoriales, planes de desarrollo concertados regionales y locales.

Respecto al principio de sostenibilidad:

(ix) Económica y financiera

El proyecto se encuentra clasificado como autofinanciado (con rentabilidad financiera y VNAF mayor a cero), es decir, los ingresos son suficientes para recuperar la inversión.

(x) Social:

El proyecto se encuentra ubicado en el departamento de Áncash. Al respecto, se espera contribuir con la mejora de calidad de vida de los beneficiarios brindándoles infraestructura de transportes con niveles de servicios que garantizan su calidad, con la generación de empleos y reducción de costos logísticos.

Asimismo, el proyecto está alineado con objetivos prioritarios de la Política Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030:

OP.2 Garantizar la participación de las personas con discapacidad, en edad de trabajar, en actividades económicas dependientes o independientes.

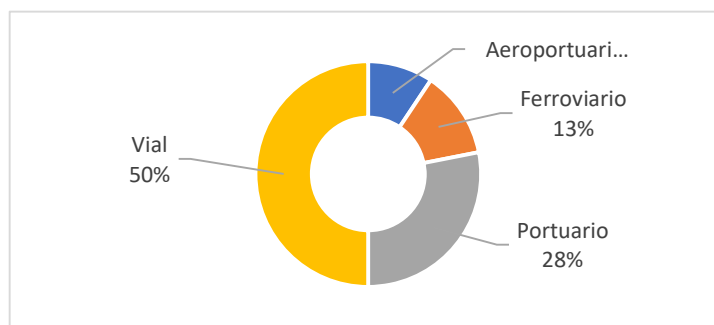
OP.6 Asegurar condiciones de accesibilidad en el entorno para las personas con discapacidad.

Al respecto, el proyecto de infraestructura en su diseño contemplará la habilitación de rampas, barandas de seguridad y señalización para facilitar la movilización, servicios higiénicos, para personas con discapacidad.

(xi) Institucional:

En la actualidad, la DGPPT administra los contratos de 32 concesiones vigentes, de los cuales el 28% está representado por proyectos portuarios:

Contratos de concesión administrados por la DGPPT



Fuente: DINPTRA

(xii) Ambiental

Los expedientes técnicos del proyecto serán elaborado acorde con las normativas técnicas vigentes del país. Entre los componentes exigidos de estos estudios se encuentra la evaluación del

componente ambiental respecto a la identificación e implementación de medidas de los impactos de las actividades planificadas para el proyecto en el medio ambiente, los cuales son aprobados por autoridad ambiental correspondiente conforme con la normativa ambiental.

Respecto a la importancia y consistencia con políticas y planes:

Por otro lado, el proyecto se encuentra contribuye con el cumplimiento de los objetivos de los siguientes:

- De acuerdo con el documento «Avances de la política sectorial en el marco de la política general de gobierno, OCDE y la agenda 2030 a noviembre de 2016» elaborado por CEPLAN, la política general del gobierno hacia el bicentenario cuenta con diferentes ejes estratégicos y diseñados a fin de alcanzar los objetivos de crecimiento y desarrollo económico del país.
- Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP).
- Plan Maestro del Terminal Portuario de Chimbote.

Diagnóstico sobre la provisión actual de la infraestructura o servicio público identificando las características de la demanda y la oferta existente en términos de cobertura y calidad

a) Demanda existente

Durante el periodo 2010-2020 se registró un tráfico reducido comparación con otros terminales portuarios marítimos del país.

No obstante, el área de influencia comprendido por los departamentos de Áncash, Cajamarca y La Libertad representa un potencial generador de carga de exportación debido a que se encuentran entre los doce primeros departamentos con mayor participación de exportación.

Asimismo, se señala que la exportación de productos no tradicionales y no mineros energéticos se incrementaron en los últimos años de los sectores agropecuarios, agroexportación, pesquero entre otros, según los datos publicados por PROMPERU.

b) Oferta existente

El puerto de Chimbote presenta limitaciones significativas a nivel de infraestructura, equipamiento y tecnología por lo que los servicios portuarios brindados no son eficientes para atender la demanda de la zona de influencia provocando desventajas competitivas en el mercado internacional.

Análisis preliminar para la definición de los Niveles de Servicios esperados

Los niveles de servicios identificados y definidos preliminarmente para este proyecto son

Niveles de indicadores de Servicio a la nave.

- El tiempo para el Inicio de Operaciones Comerciales de la Nave:
- El tiempo para el Desatraque de la Nave

Niveles de servicio para la carga:

- El rendimiento de embarque/descarga de Carga Fraccionada:
- El rendimiento de embarque/descarga de contenedores usando grúa de la nave
- El rendimiento de embarque/descarga de contenedores usando grúa pórtico de muelle

El Costo Total de Inversión (CTI) referencial o Costo Total del Proyecto (CTP) referencial presentado por el proponente

Costo Total de Inversión S/486 millones.



Proyecto APP N° 07: Nuevo Terminal Portuario Pucallpa

Nombre del Proyecto	NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE PUCALLPA
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Autofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>La modernización del puerto de Pucallpa potenciará la conectividad de Ucayali, pues optimizará el embarque y desembarque de pasajeros y productos; fortalecerá la conectividad multimodal de la Amazonia y dará continuidad al flujo de transporte terrestre e hidro viario de las regiones del oriente. Mayor capacidad con más de 800,000 toneladas de carga durante su primer año de operación, fortaleciendo el intercambio de productos entre Lima y la Región Ucayali y Loreto, permitiendo que ciudades como Iquitos tengan a su disposición una diversidad de productos de consumo masivo con menor porcentaje de encarecimiento.</p> <p><u>Objetivo:</u> Prestar una adecuada provisión de los servicios portuarios que atenderán a la Nave, Carga y Pasajeros en la ciudad de Pucallpa.</p> <p>Beneficiarios: 615,024</p>	
Principales componentes	<p><u>Obras en río:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Muelle flotante de 132mx24m, con un sistema de acceso a base de dos rampas lateral basculante (80 m x 8.30 m), diseñado para atender carga contenedorizada y fraccionada. 2. Muelle flotante de 60mx14.50m, con un sistema de acceso a base de dos rampas lateral basculante (60 m x 5.50 m), diseñado para atender a pasajeros. <p><u>Obras en tierra:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Edificio administrativo 2. Terminal de pasajeros 3. Talleres de mantenimiento 4. Edificio de Aduanas y Almacén de Aforo 5. Almacenes Cubiertos 6. Almacén de Carga Peligrosa 7. Estaciones eléctricos, seguridad y saneamiento. 8. Área de contenedores 9. Área de frigorífico. 10. Antepuerto logístico. 11. Zonas de Estacionamiento 12. Equipamiento portuario
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Programa de operación integrado para la atención de actividades portuarias, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestión de recursos humanos para la operación portuaria.

	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión y administración logístico de insumos para las actividades portuarias. • Gestión y administración de recursos energéticos y sanitarios para la operación portuaria. • Gestión y administración de equipamiento mecánico para la operación portuaria. • Gestión integral de atención de carga y pasajeros. <p>Para las actividades complementarias a la operación portuaria se define las actividades principales de mantenimiento, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programa de mantenimiento programado en función a la naturaleza de los componentes civiles, mecánicos, energéticos, HVAC, sanitarios o de seguridad de riesgos contra incendio y eléctricos. • Planificación de atención a programas de mantenimiento correctivos, a efectos de atender eventualidades que afecten al normal funcionamiento de actividades portuarias. • Planificación y programación de mantenimientos predictivos para la identificación temprana de posibles fallas civiles, mecánicos, energéticos, eléctricos, sanitarios, HVAC o de seguridad de riesgos contra incendio. <p>Los tipos de mantenimientos son planificados y programados con base a indicadores ISO y normas vigentes, a excepción de los mantenimientos correctivos (ya que son no previstas); la planificación de mantenimiento se realiza considerando las actividades propias de atención portuaria, así como las eventualidades de la fenomenología naturales del río (fuerzas hidráulicas y palizadas), para fines de elevar la confiabilidad y utilidad del sistema operativo portuario de la ciudad de Pucallpa.</p>
Monto estimado de inversión	S/181.52 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/35.34 millones (anual, incluye IGV)
Fuentes de Ingresos	Ingresos de tarifas de por servicios estándar y servicios especiales
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Cuenta con estudio de preinversión a nivel perfil con declaración viable. Asimismo, se encuentra en proceso la elaboración del expediente técnico.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	Se complementa con la carretera de la marginal de la selva que une Pucallpa – Tingo María – Tocache – Tarapoto – Yurimaguas.



Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales

El proyecto se encuentra alineado con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

Asimismo, el terminal portuario de Pucallpa y sus componentes, forma parte del Circuito Amazónico de naturaleza multimodal, con su estructura básica en la carretera de la marginal de la selva que une Pucallpa – Tingo María – Tocache – Tarapoto – Yurimaguas con el triángulo hidroviario de la conexión fluvial Pucallpa – Iquitos e Iquitos – Yurimaguas, del sistema Integrado de Transporte Nacional del Plan Nacional Estratégico de Transporte Multimodal enmarcado en la vigésimo Primera Política de Estado, referente al desarrollo de Infraestructura.

Proyecto APP N° 08: Nuevos Terminales Portuarios de Loreto (Saramirza e Iquitos)

Nombre del Proyecto	NUEVOS TERMINALES PORTUARIOS DE LORETO (SARAMIZA E IQUITOS)
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto tiene como objetivo dotar de una adecuada provisión de servicios portuarios a la carga y naves de larga distancia en la ciudad de Iquitos.</p> <p>Construcción de dos (2) Terminales Portuarios ubicados en las provincias de Maynas y Datem del departamento de Loreto, los cuales deberán contar con áreas de almacenamiento, de operación, muelles de carga según las necesidades de los usuarios; equipamiento del puerto para atender la carga y descargar, así como para el acarreo y manipulación de la carga; Implementación de una estructura orgánica de la empresa operadora; Implementación de normas y procedimientos para estructurar el mercado portuario, contratación de personal y capacitación.</p> <p>Los beneficiarios directos del proyecto son las empresas registradas dentro del área de influencia directa; es decir, las provincias de Maynas y Datem, ya que son estas las que hacen uso del servicio de transporte fluvial para el traslado de mercadería hacia o desde la ciudad de Iquitos. Sin embargo, son los habitantes de esta área los beneficiarios indirectos del proyecto, dado que son estos últimos los consumidores finales de los productos transportados y comercializados por los consignatarios de la carga.</p> <p>Beneficiarios: 1,044,884</p>	
Principales componentes	<p>Terminal Portuario de Saramirza, provincia Datem</p> <p><u>Obras en río:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Pontón flotante de apoyo 1 de puente 12m x22m.2. Pontón flotante de apoyo 2 de puente 12m x17m.3. Pontón muelle de 180m x 18 m4. Puente basculante 1 de carga con faja transportadora de 60 m x 8.6m x h5. Puente basculante 2 de pasajeros 60 m x 6 m x36. 10 cables de 1in.



	<p><u>Obras en tierra:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Edificios administrativos 2. Terminal de pasajeros 3. Talleres de mantenimiento 4. Almacenes Cubiertos 5. Almacén de Carga Peligrosa 6. Estaciones eléctricos, seguridad y saneamiento. 7. Área de contenedores 8. Zonas de Estacionamiento 9. Equipamiento portuario <p>Terminal Portuario de Iquitos, provincia Maynas</p> <p><u>Obras en río:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Muelle basculante 108mx18m 2. 2 Puentes basculantes de 60m 3. Obras civiles de ribera de estabilización. 4. Deflector de palizadas <p><u>Obras en tierra:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Almacenes 2. Plataforma para el terminal 3. Patio de contenedores 4. Accesos 5. Oficinas y servicios <p><u>Vía de Acceso:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Carreta de conexión <p>Equipamiento portuario</p>
<p>Principales actividades de operación y mantenimiento</p>	<p>Programa de operación integrado para la atención de actividades portuarias, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestión de recursos humanos para la operación portuaria. • Gestión y administración logístico de insumos para las actividades portuarias. • Gestión y administración de recursos energéticos y sanitarios para la operación portuaria. • Gestión y administración de equipamiento mecánico para la operación portuaria. • Gestión integral de atención de carga y pasajeros. <p>Para las actividades complementarias a la operación portuaria se define las actividades principales de mantenimiento, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programa de mantenimiento programado en función a la naturaleza de los componentes civiles, mecánicos, energéticos, HVAC, sanitarios o de seguridad de riesgos contra incendio y eléctricos. • Planificación de atención a programas de mantenimiento correctivos, a efectos de atender eventualidades que afecten al normal funcionamiento de actividades portuarias. • Planificación y programación de mantenimientos predictivos para la identificación temprana de posibles fallas civiles, mecánicos,



	<p>energéticos, eléctricos, sanitarios, HVAC o de seguridad de riesgos contra incendio.</p> <p>Los tipos de mantenimientos son planificados y programados con base a indicadores ISO y normas vigentes, a excepción de los mantenimientos correctivos (ya que son no previstas); la planificación de mantenimiento se realiza considerando las actividades propias de atención portuaria, así como la las eventualidades de la fenomenología naturales del río (fuerzas hidráulicas y palizadas), para fines de elevar la confiabilidad y utilidad del sistema operativo portuario de las ciudades de Saramirza e Iquitos.</p>
Monto estimado de inversión	S/304.51 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/26 millones (anual, incluye IGV)
Fuentes de Ingresos	Ingresos de tarifas de por servicios estándar y servicios especiales
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto cuenta con dos estudios a nivel perfil declarados viables (uno corresponde al terminal portuario de Saramirza y el otro a terminal portuario de Iquitos)
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El Terminal Portuario de Saramirza se conecta con el eje viario principal de transporte d carga, y este a su vez está conectado con el eje hidroviario principal que llega hasta el Terminal Portuario de Iquitos.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	
Se encuentra alienado con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario	

Proyecto APP N° 09: Ferrocarril Lima – Ica

Nombre del Proyecto	FERROCARRIL LIMA – ICA
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
El Proyecto "Creación del Ferrocarril Lima – Ica" cruza la ciudad de Lima, luego su trayectoria se extiende hasta la ciudad de Ica; cruzando en su recorrido diversas provincias tales como, Lima y Cañete (departamento de Lima) y las provincias de Chincha, Pisco e Ica (departamento de Ica).	





El Proyecto se concibe como un servicio mixto (carga y pasajeros), por lo que este inicia en el Puerto del Callao y cruza la jurisdicción de Lima Metropolitana (zona urbana centro-sur); para luego continuar por la zona interurbana hasta la ciudad de Ica, interconectando a diversas localidades tales como: Lurín – Chilca – Asia – Cañete – Chíncha - Pisco e Ica y otras comprendidas dentro de su área de influencia directa e indirecta.

En cierta forma, el proyecto ferroviario recorrerá paralelo al litoral costero y a la actual vía Panamericana Sur, correspondiente a la Ruta Nacional PE-3S (Longitudinal de la costa sur), en el tramo comprendido entre Lima hasta Ica.

Beneficiarios: 11,024,191

Principales componentes	<p>El proyecto considera la implementación y puesta en operación de un ferrocarril de tráfico mixto (pasajeros y carga) que conecte con:</p> <ul style="list-style-type: none">i) La red básica del Metro de Lima y Callao.ii) El Ferrocarril central de Lima – La Oroya – Huancayo.iii) Los sistemas de transporte urbano de las ciudades de cruceiv) Aeropuerto Internacional de Pisco en el caso de pasajerosv) El Puerto de Callao el Puerto de Piscovi) Plataformas logísticas y puertos secos. <p>Lo cual comprende lo siguiente:</p> <p><u>ETAPA DE PLANIFICACIÓN</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Construcción, equipamiento, montaje y operación de sistemas de transporte masivo tipo metro.• Construcción de líneas férreas en superficie y en viaducto elevado.• Traslado de redes de servicios públicos.• Reordenamiento del tránsito durante la construcción.• Reducción del impacto ambiental durante la construcción y operación. <p><u>ETAPA DE CONSTRUCCIÓN</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Vía férrea• Estaciones• Edificaciones de patio taller• Subestaciones eléctricas <p><u>ETAPA DE OPERACIÓN</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Zona de servicios técnicos básicos• Zona de operación <p><u>ETAPA DE MANTENIMIENTO</u></p> <p><u>ETAPA DE ABANDONO Y CIERRE</u></p>
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Consiste en la operatividad de las obras realizadas. Se realizará el mantenimiento periódico de las instalaciones. La principal operación por realizarse es el ingreso y salida de vagones de carga y pasajeros.</p>
Monto estimado de inversión	<p>S/15,108.72 (incluye IGV)</p>



Costos estimados de operación y mantenimiento	S/126.48 (anual, incluye IGV)
Fuentes de Ingresos	<ul style="list-style-type: none"> • Ingresos por tarifa de servicios obligatorios • Ingresos por servicios complementarios • Otros que puedan surgir durante el desarrollo del proyecto en sus distintas fases APP.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Esta es proceso de elaboración el estudio de preinversión a nivel perfil acorde con el Contrato N°173-2019-MTC/10.02 del "Servicio de Consultoría para la Elaboración del Estudio de preinversión a Nivel de Perfil del Proyecto: "Creación del Ferrocarril Lima –Ica".
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	<p>Se complementará con los siguientes proyectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La red básica del Metro de Lima y Callao. • El Ferrocarril central de Lima – La Oroya – Huancayo. • Los sistemas de transporte urbano de las ciudades de cruce. • Aeropuerto Internacional de Pisco en el caso de pasajeros. • El Puerto de Callao el Puerto de Pisco • Plataformas logísticas y puertos secos
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	
<p>Se encuentra en concordancia con el Plan Estratégico Sectorial Multianual 2018-2024 del MTC, se establece como visión a futuro "Conformar un país integrado interna y externamente, con servicios e infraestructura de transporte y comunicaciones que satisfagan a usuarios y operadores, garantizando el acceso a todos los ciudadanos".</p> <p>Asimismo, este tramo Lima - Ica forma parte del tren de la Costa establecido en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, el cual fue aprobado mediante Resolución Ministerial N°396-2016-MTC/01.</p>	

Proyecto APP N° 10: Operación y Mantenimiento de la RDNFO

Nombre del Proyecto	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DORSAL NACIONAL DE FIBRA ÓPTICA
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>La Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica es una red de transporte implementada para brindar el servicio portador cuyos clientes son operadores de telecomunicaciones, que requieran utilizar esta red como medio de transporte para la prestación de servicios finales.</p> <p>La Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica está compuesta por 322 nodos y un despliegue de 13,636 Km de Fibra Óptica, todo ello distribuido a nivel nacional de acuerdo con una jerarquía.</p> <p>La Red de Planta Externa, está conformada por cables de fibra óptica de 48 hilos, infraestructura de soporte (postes de concreto propios, postes y torres de energía eléctrica o de telecomunicaciones de terceros) y la respectiva ferretería, cámaras externas e internas de paso de cable de fibra óptica y los ODF.</p> <p>La estructura de la Red física de fibra óptica (Red de Transporte óptico), está implementada con tecnología DWDM y diseñada para soportar hasta 80 lambdas de 100 Gbps. Inicialmente los equipos de</p>	





Nombre del Proyecto	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DORSAL NACIONAL DE FIBRA ÓPTICA
<p>multiplexación y demultiplexación se instalaron con capacidades de 40 lambdas. Esta red, está compuesta por 4 segmentos de red:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Red de Core, tiene capacidad de 500 Gbps (formada por 5 anillos de 100 Gbps, cada uno) • Red de Agregación a Core, tiene capacidad de 10 Gbps • Red de Distribución a Agregación, tiene capacidad de 10 Gbps • Red de conexión a distribución, tiene capacidad de 1 Gbps. <p>La RDNFO permitirá brindar servicio portador y otros servicios adicionales a operadores de telecomunicaciones, que a la vez podrán brindar servicios de telecomunicaciones a la población beneficiada.</p>	
Principales componentes	No aplica (no hay inversiones)
Principales actividades de operación y mantenimiento	Operación y mantenimiento de los sistemas que conforman las Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, en el marco de la Ley N° 29904
Monto estimado de inversión	No aplica (no hay inversiones)
Costos estimados de operación y mantenimiento	Promedio anual de S/ 130.9 millones de soles (incluido IGV) (Compromisos Firmes promediados en términos nominales) Periodo: 10 años
Fuentes de Ingreso	Los ingresos que se generan por el pago de una tarifa por la prestación de servicios de comunicaciones no cubren el costo total de la operación y mantenimiento que requerirá la intervención; por lo que otra fuente de ingresos será el cofinanciamiento que otorgue el MTC.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto se encuentra en Fase de Planeamiento y Programación. Se encuentra en proceso la suscripción de un Convenio Específico entre el MTC con PROINVERSIÓN, para la elaboración de los estudios técnicos y el informe de evaluación por parte de PROINVERSIÓN.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	Proyecto de Operación y Mantenimiento de las Redes Regionales
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	
<p>El proyecto de Operación y Mantenimiento de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica coincide con las políticas sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, contenidas en el Plan Estratégico Sectorial Multianual del Sector Transportes y Comunicaciones — PESEM 2018-2026, aprobado por Resolución Ministerial N° 183-2022-MTC/01.</p> <p>De forma específica, es coherente con los ejes 2 y 4 de la Política del Sector Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con lo siguiente:</p> <p>Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026</p> <p>"3.2 Principales ejes de Política en el Sector Transportes y Comunicaciones</p> <p>(...)</p> <p>2.- Impulsar el desarrollo digital y disponibilidad para toda la población</p> <p>(...)</p> <p>4.- Contribuir al desarrollo regional, fortalecer la gobernanza y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones.</p> <p>(...)"</p> <p>Asimismo, se encuentra alineado con los Objetivos y Acciones Sectoriales 03 y 04 del PESEM 2018-2026, de acuerdo con lo siguiente:</p> <p>Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026</p> <p>"4.- <i>Objetivos, Acciones y Ruta Estratégica Sectoriales de Transportes y Comunicaciones.</i></p>	



Nombre del Proyecto	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DORSAL NACIONAL DE FIBRA ÓPTICA
(...)	
4.3 Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 03	
Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional.	
(...)	
4.4 Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 04	
Fortalecer la gobernanza, descentralización y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones.	
(...)	

Proyecto APP N° 11: DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPA / TARMA - JAUJA/ PTE. STUART - HUANCAYO/ MAZAMARI - CUBANTÍA

Nombre del Proyecto	DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPA / TARMA - JAUJA/ PTE. STUART - HUANCAYO/ MAZAMARI - CUBANTÍA			
Modalidad	Asociación Público Privada			
Origen	Iniciativa Estatal			
Clasificación	Cofinanciada			
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios				
<p>Consiste en la Intervención de Gestión y Conservación Vial por Niveles de servicio (Operación y mantenimiento).</p> <p>El objeto es asegurar el funcionamiento permanente de las carreteras con adecuados niveles de servicio en la transitabilidad.</p> <p>Tiene una longitud 432.10 km.</p> <p>La población beneficiaria es de 545,211 habitantes.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 20 años aprox.</p>				
Principales componentes	No contiene componente de inversión			
Principales actividades de operación y mantenimiento	Mantenimiento y operación en los 432.10 km de longitud.			
	Acciones preventivas (no reactivas) en la conservación rutinaria con la finalidad de corregir los deterioros antes que se agraven, entre otros.:			
	- Mantenimiento rutinario.			
	- Mantenimiento periódico.			
	- Atención de emergencias			
	Ruta	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico
	PE-3S	Pte. Las Balsas - Quebrada Honda	12.20	22.00
		Pte Stuart - Dv. Pte. Las Balsas	28.10	
		Ov. Maquinguayo - Ov. San Isidro	5.10	
	PE-3SA	Jauja - Lomo Largo	32.00	6.00
Dv. Lomo Largo - Tarma		25.00		
PE-22B	Dv. Las Vegas - Tarma (Zona Urbana)	34.52	15.50	
	Tarma - Pte. Reither	84.48		
PE-5S	Pte. Reither - Kivinaki	45.70	34.00	
	Kivinaki - Satipo	63.50		
PE-28C	Sastipo - Pto. Ocopa	67.50	43.50	
	Mazamari - Cubantia	34.00		
	TOTAL (Km)	432.10		





Monto estimado de inversión	No contiene componente de inversión, sin embargo, el CTP asciende a S/ 185.20 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 20.45 millones aprox. (anual, incluye IGV)
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Actualmente se encuentra en Ejecución con Contrato N° 114-2021-MTC/20.2 (09-Dic-21)
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Red Vial Nacional. Asimismo, se conecta con la carretera IIRSA CENTRO. Además, se encuentra dentro del Corredor Logístico de Eje Consolidado, según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Plan Estratégico Sectorial MTC, Plan Estratégico Institucional MTC y Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 – PNSILT 2032

Proyecto APP N° 12: ATICO - DV. QUILCA - MATARANI - ILO / DV. COCACHACRA – VENTILLATA

Nombre del Proyecto	ATICO - DV. QUILCA - MATARANI - ILO / DV. COCACHACRA - VENTILLATA
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Autofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Consiste en la Intervención de Gestión y Conservación Vial por Niveles de servicio (Operación y mantenimiento).</p> <p>El objeto es asegurar el funcionamiento permanente de las carreteras con adecuados niveles de servicio en la transitabilidad.</p> <p>Tiene una longitud 389.10 km con un mejoramiento de diseño geométrico de carretera de 22.10 km de pavimento flexible.</p> <p>La población beneficiaria es de 153,893 habitantes.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 20 años aprox.</p>	
Principales componentes	No contiene componente de inversión



Principales actividades de operación y mantenimiento	Conservación de la carretera consiste:		
	Acciones preventivas (no reactivas) en la conservación rutinaria con la finalidad de corregir los deterioros antes que se agraven, entre otros.		
	<ul style="list-style-type: none">- Mantenimiento rutinario.- Mantenimiento periódico.- Atención de emergencias		
	Mantenimiento y operación en los 389.10 km de longitud.		
	Ruta	TRAMO	Mant. Rutinario
	PE-1S	Atico – Ocoña	73.00
		Ocoña – Dv. Quilca	68.75
	PE-1SD	Dv. Quilca - Matarani	89.00
		Matarani - Punta de Bombom	45.20
		Punta de Bombom - Ilo	91.25
PE-1SJ	El Fiscal - Dv. Cocachacra	11.60	
	Dv. Cocachacra - Santa Maria	4.50	
PE-1SD	Santa Maria - Punta Bombón	5.80	
	TOTAL (Km)	389.10	
	Peajes Operativos:		
	<ul style="list-style-type: none">• Atico• Punta Bombón• Quilca		
Monto estimado de inversión	No contiene componente de inversión, sin embargo, el CTP asciende a S/ 167.48 millones (incluye IGV)		
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 17.31 millones de soles por año aprox. (incluye IGV)		
Fuentes de ingreso	Cobro de tarifa de peajes		
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	<p>- 2601621 MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA CARRETERA EMP. PE-1S-VENTILLATA-DV. BUENOS AIRES-EMP. PE-1SD, Estudio Definitivo Programado</p> <p>Actualmente se encuentra en Ejecución con Contrato N° 058-2023-MTC/20.2 (18-May-23).</p>		
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Red Vial Nacional. Asimismo, se conecta con las carreteras concesionadas Dv. Quilca – Dv. Arequipa – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia y la IIRSA SUR TRAMO 5: Matarani – Azángaro - Ilo. Además, se encuentra dentro del Corredor Logístico de Eje Estructurante y se complementa con los demás corredores logísticos de Ejes Consolidados y En Consolidación, según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.		
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Plan Estratégico Sectorial MTC, Plan Estratégico Institucional MTC y Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 – PNSILT 2032.		



Proyecto APP N° 13: I. V. ZAPALLAL - VENTANILLA - OVALO 200 MILLAS - AV. NESTOR GAMBETA - PTO. CALLAO

Nombre del Proyecto	I. V. ZAPALLAL - VENTANILLA - OVALO 200 MILLAS - AV. NESTOR GAMBETA - PTO. CALLAO		
Modalidad	Asociación Público Privada		
Origen	Iniciativa Estatal		
Clasificación	Cofinanciada		
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios			
<p>Consiste en la Intervención de Gestión y Conservación Vial por Niveles de servicio. Además del mejoramiento y construcción de la Av. Nestor Gambetta – Callao (Operación y mantenimiento).</p> <p>El objeto es asegurar el funcionamiento permanente de las carreteras con adecuados niveles de servicio en la transitabilidad.</p> <p>Tiene una longitud 27.3 km. La población beneficiaria es de 927,385 habitantes.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 20 años aprox.</p>			
Principales componentes	No contiene componente de inversión		
Principales actividades de operación y mantenimiento	Conservación de la carretera consiste: Acciones preventivas (no reactivas) en la conservación rutinaria con la finalidad de corregir los deterioros antes que se agraven, entre otros.		
	<ul style="list-style-type: none">- Mantenimiento rutinario.- Mantenimiento periódico.- Atención de emergencias		
	Mantenimiento y operación en los 27.3 km de longitud.		
	Ruta	TRAMO	Mant. Rutinario
	PE-20	Tramo 1 Av. Gambetta: 0+000 -10+600	10.600
		Tramo 2 Av. Gambetta: 10+600 - 19+535	8.935
		Tramo 3 Av. Gambetta: 19+535 - 21+950 (Tunel)	2.415
Tramo 4 Av. Gambetta: 21+950 - 24+300		2.350	
Tramo 5 Av. Atalaya: 0+000 - 3+000		3.000	
TOTAL (Km)		27.300	
Monto estimado de inversión	No contiene componente de inversión, sin embargo, el CTP asciende a S/499.74 millones (incluye IGV)		
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/83.39 millones por año aprox. (incluye IGV)		
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total		
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	CUI 2055912: MEJORAMIENTO DE LA AV. NESTOR GAMBETTA - CALLAO, Tr. I: Prolong. Av. Arequipa - Prolong. Av. Cusco Obra Programado en año 2024.Actualmente: En Actos Previos por convocar Oct-23 el CP N° 049-2023-MTC/20		





Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Red Vial Nacional. Asimismo, se conecta con el proyecto APP "Anillo Vial Periférico" y se encuentra dentro del Corredor Logístico de Eje Estructurante, según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Plan Estratégico Sectorial MTC, Plan Estratégico Institucional MTC y Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 – PNSILT 2032.

Proyecto APP N° 14: CUSCO - PISAC / URUBAMBA - CHINCHEROS - CACHIMAYO / HUACARPAY - OLLANTAYTAMBO - DV. SANTA TERESA

Nombre del Proyecto	CUSCO - PISAC / URUBAMBA - CHINCHEROS - CACHIMAYO / HUACARPAY - OLLANTAYTAMBO - DV. SANTA TERESA			
Modalidad	Asociación Público Privada			
Origen	Iniciativa Estatal			
Clasificación	Cofinanciada			
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios				
Consiste en la Intervención de Gestión y Conservación Vial por Niveles de servicio (Operación y mantenimiento).				
El objeto es asegurar el funcionamiento permanente de las carreteras con adecuados niveles de servicio en la transitabilidad.				
Tiene una longitud 281 km.				
La población beneficiaria es de 305,588 habitantes.				
El plazo propuesto para la concesión es de 20 años aprox.				
Principales componentes	No contiene componente de inversión.			
Principales actividades de operación y mantenimiento	Conservación de la carretera consiste:			
	Acciones preventivas (no reactivas) en la conservación rutinaria con la finalidad de corregir los deterioros antes que se agraven, entre otros.			
	Mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y atención de emergencias			
	Mantenimiento y operación en los 281 km de longitud.			
	Ruta	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico
	PE-28G	Cusco - Pisac	31.00	
	PE-28F	Cachimayo - Urubamba	44.95	44.95
	PE-28B	Huacarpay - Pisac	30.34	
		Pisac - Ollantaytambo	57.74	57.71
Ollantaytambo - Abra Malaga		41.73		
Abra Malaga - Alfamayo		41.12	41.12	
	Alfamayo - Dv. Santa María	34.19		
	TOTAL (Km)	281.07	143.78	
Monto estimado de inversión	No contiene componente de inversión, sin embargo, el CTP asciende a S/382.95 millones (incluye IGV)			



**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 59.39 millones de soles (anual, incluye IGV)
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	CUI 2253121: CONSTRUCCION, MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA CARRETERA CUSCO - CHINCHEROS – URUBAMBA * Tramo I: ACCESO AEROPUERTO CHINCHERO (Autopista) * Tramo II: CUSCO (DV. POROY) - CHINCHERO - URUBAMBA (INCLUYE PEAJE MARAS) Actualmente: Por convocar (Nov-23) mediante AS
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Red Vial Nacional. Asimismo, se conecta con las carreteras concesionadas IIRSA SUR TRAMO 1: San Juan de Marcona y la IIRSA SUR TRAMO 2 y 3: Urcos – Inambari - Iñampari. Además, se encuentra dentro del Corredor Logístico en Consolidación y se complementa con el corredor logístico de Ejes Consolidados, según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Plan Estratégico Sectorial MTC, Plan Estratégico Institucional MTC y Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 – PNSILT 2032

Proyecto APP N° 15: PTO. YOYATO - CUBANTIA / PTO. SELVA DE ORO - PTE. ALTO ANAPATI

Nombre del Proyecto	PTO. YOYATO - CUBANTIA / PTO. SELVA DE ORO - PTE. ALTO ANAPATI
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Consiste en la Intervención de Gestión y Conservación Vial por Niveles de servicio (Operación y mantenimiento).</p> <p>El objeto es asegurar el funcionamiento permanente de las carreteras con adecuados niveles de servicio en la transitabilidad.</p> <p>Tiene una longitud 186 km.</p> <p>La población beneficiaria es de 93,458 habitantes.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 20 años aprox.</p>	
Principales componentes	No contiene componente de inversión.



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



Principales actividades de operación y mantenimiento	Conservación de la carretera consiste:			
	Acciones preventivas (no reactivas) en la conservación rutinaria con la finalidad de corregir los deterioros antes que se agraven, entre otros.			
	Mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y atención de emergencias.			
	Mantenimiento y operación en los 186 km de longitud.			
	Ruta	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico
	PE-28C	Cubantia - Pte. Alto Anapati	22.56	22.56
		Pte. Alto Anapati - La Joya	36.54	36.54
La Joya - Piota		17.65		
Piota - Puerto Villa		26.25	26.25	
PE-28H	Pte. Alto Anapati - Unidos Matereni	34.24		
	Unidos Matereni - Selva de Oro	48.70		
	TOTAL (Km)	185.94	85.35	
Monto estimado de inversión	No contiene componente de inversión, sin embargo, el CTP asciende a S/265.41 millones (incluye IGV)			
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 37.37 millones soles por año aprox. (incluye IGV)			
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total			
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	CUI 2313265: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CUBANTIA - ANAPATI - YOYATO - VALLE ESMERALDA - PICHARI - EMP. PE-28B (KIMBIRI)Actualmente: Por convocar AS (Nov-23). CP-SM-7-2023-MTC/20-1(20-Abr-23) declarado DESIERTO (28-Ago-23).			
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Red Vial Nacional. Asimismo, se conecta con el Proyecto APP “Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4”. Además, se encuentra dentro del Corredor Logístico de Eje Potencial y se complementa con los demás corredores logísticos de Ejes Consolidados y En Consolidación, según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.			
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Plan Estratégico Sectorial MTC, Plan Estratégico Institucional MTC y Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 – PNSILT 2032			

Proyecto APP N° 16: PTE. CARRIZALES (CASMA) - PARIACOTO- HUARAZ - CIRCUITO TURISTICO (MIRADOR)

Nombre del Proyecto	PTE. CARRIZALES (CASMA) - PARIACOTO- HUARAZ - CIRCUITO TURISTICO (MIRADOR)
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada

Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios																														
<p>Consiste en la Intervención de Gestión y Conservación Vial por Niveles de servicio (Operación y mantenimiento).</p> <p>El objeto es asegurar el funcionamiento permanente de las carreteras con adecuados niveles de servicio en la transitabilidad.</p> <p>Tiene una longitud 166.905 km.</p> <p>La población beneficiaria es de 169,580 habitantes.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 20 años aprox.</p>																														
Principales componentes	No contiene componente de inversión																													
Principales actividades de operación y mantenimiento	Conservación de la carretera consiste:																													
	Acciones preventivas (no reactivas) en la conservación rutinaria con la finalidad de corregir los deterioros antes que se agraven, entre otros.																													
	Mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y atención de emergencias.																													
	Mantenimiento y operación en los 166.905 km de longitud.																													
	<table><tr><th>Ruta</th><th>TRAMO</th><th>Mant. Rutinario</th><th>Mant. Periódico</th></tr><tr><td rowspan="3">PE-14</td><td>Pte. Carrizales - Km 28+060</td><td>28.060</td><td></td></tr><tr><td>Km 28+060 - Pariacoto</td><td>27.417</td><td></td></tr><tr><td>Pariacoto - Huaraz</td><td>88.971</td><td></td></tr><tr><td rowspan="3">PE-14A</td><td>Huaraz - Km 03+068</td><td>3.068</td><td></td></tr><tr><td>Sector 1: Huaraz-Circuito Turístico (Mirador)</td><td>3.900</td><td>3.90</td></tr><tr><td>Sector 2: Huaraz-Circuito Turístico (Mirador)</td><td>15.489</td><td></td></tr><tr><td colspan="2">TOTAL (Km)</td><td>166.905</td><td>3.90</td></tr></table>			Ruta	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico	PE-14	Pte. Carrizales - Km 28+060	28.060		Km 28+060 - Pariacoto	27.417		Pariacoto - Huaraz	88.971		PE-14A	Huaraz - Km 03+068	3.068		Sector 1: Huaraz-Circuito Turístico (Mirador)	3.900	3.90	Sector 2: Huaraz-Circuito Turístico (Mirador)	15.489		TOTAL (Km)		166.905
Ruta	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico																											
PE-14	Pte. Carrizales - Km 28+060	28.060																												
	Km 28+060 - Pariacoto	27.417																												
	Pariacoto - Huaraz	88.971																												
PE-14A	Huaraz - Km 03+068	3.068																												
	Sector 1: Huaraz-Circuito Turístico (Mirador)	3.900	3.90																											
	Sector 2: Huaraz-Circuito Turístico (Mirador)	15.489																												
TOTAL (Km)		166.905	3.90																											
Monto estimado de inversión	No contiene componente de inversión, sin embargo, el CTP asciende a S/209.58 millones (incluye IGV)																													
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 26.75 millones de soles por año aprox. (incluye IGV)																													
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total																													
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Actualmente: Por convocar AS (Nov-23) para conservación de la vía.																													
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Red Vial Nacional. Asimismo, se conecta con la carretera concesionada Red Vial N° 4: Pativilca – Santa – Trujillo – Puerto Salaverry. Además, se encuentra dentro del Corredor Logístico de Eje En Consolidación y se complementa con el corredor logístico de Ejes Estructurante, según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.																													



**Alineamiento con
los planes
nacionales,
sectoriales,
regionales o locales**

Plan Estratégico Sectorial MTC, Plan Estratégico Institucional MTC y Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 – PNSILT 2032

Proyecto APP N° 17: SICUANI - PUCARA - CALAPUJA / PUNO – DESAGUADERO

Nombre del Proyecto	SICUANI - PUCARA - CALAPUJA / PUNO – DESAGUADERO																																	
Modalidad	Asociación Público Privada																																	
Origen	Iniciativa Estatal																																	
Clasificación	Autofinanciado																																	
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios																																		
Consiste en la Intervención de Gestión y Conservación Vial por Niveles de servicio (Operación y mantenimiento).																																		
El objeto es asegurar el funcionamiento permanente de las carreteras con adecuados niveles de servicio en la transitabilidad.																																		
Tiene una longitud 328 km.																																		
La población beneficiaria es de 448,058 habitantes.																																		
El plazo propuesto para la concesión es de 20 años aprox.																																		
Principales componentes	No contiene componente de inversión																																	
Principales actividades de operación y mantenimiento	Conservación de la carretera consiste:																																	
	Acciones preventivas (no reactivas) en la conservación rutinaria con la finalidad de corregir los deterioros antes que se agraven, entre otros.																																	
	Mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y atención de emergencias.																																	
	Mantenimiento y operación en los 328 km de longitud.																																	
	<table><tr><th>Ruta</th><th>TRAMO</th><th>Mant. Rutinario</th><th>Mant. Periódico</th></tr><tr><td rowspan="6">PE-3S</td><td>Sicuani - La Raya</td><td>35.700</td><td>35.70</td></tr><tr><td>La Raya - Santa Rosa</td><td>27.000</td><td>27.00</td></tr><tr><td>Santa Rosa - Pucara</td><td>75.720</td><td></td></tr><tr><td>Pucara - Calapuja</td><td>37.080</td><td>37.08</td></tr><tr><td>Puno - Ilave</td><td>48.800</td><td></td></tr><tr><td>Ilave - Desagüadero</td><td>93.288</td><td></td></tr><tr><td>PE-38A</td><td>Ilave - Checa</td><td>9.900</td><td></td></tr><tr><td></td><td>TOTAL (Km)</td><td>327.488</td><td>99.78</td></tr></table>			Ruta	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico	PE-3S	Sicuani - La Raya	35.700	35.70	La Raya - Santa Rosa	27.000	27.00	Santa Rosa - Pucara	75.720		Pucara - Calapuja	37.080	37.08	Puno - Ilave	48.800		Ilave - Desagüadero	93.288		PE-38A	Ilave - Checa	9.900			TOTAL (Km)	327.488	99.78
	Ruta	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico																														
	PE-3S	Sicuani - La Raya	35.700	35.70																														
		La Raya - Santa Rosa	27.000	27.00																														
		Santa Rosa - Pucara	75.720																															
		Pucara - Calapuja	37.080	37.08																														
Puno - Ilave		48.800																																
Ilave - Desagüadero		93.288																																
PE-38A	Ilave - Checa	9.900																																
	TOTAL (Km)	327.488	99.78																															
Peajes en operación																																		
Peajes Ilave, Ayaviri y Aguas Calientes																																		
Monto estimado de inversión	No contiene componente de inversión, sin embargo, el CTP asciende a S/405.70 millones (incluye IGV)																																	
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 63.48 millones de soles por año																																	





Fuentes de ingreso	Cobro de tarifas de peajes
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	<p>- CUI 2234989: MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA PUNO – DESAGUADERO, Estudio Definitivo programado por PVN.</p> <p>- CUI 2519462: MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL PE-3S, CARRETERA URCOS – SICUANI – AYAVIRI - CALAPUJA. Estudio Definitivo por programar por PVN.</p> <p>Actualmente: Por convocar AS (Nov-23). CP-SM-10-2023-MTC/20-1 declarado DESIERTO (04-Set-23) la conservación de la vía.</p>
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Red Vial Nacional. Asimismo, pertenece a la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 5 y se conecta con las carreteras concesionadas IIRSAS SUR. Además, se encuentra dentro del Corredor Logístico de Eje Consolidado y se complementa con los demás corredores logísticos de Ejes En Consolidación, según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Plan Estratégico Sectorial MTC, Plan Estratégico Institucional MTC y Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 – PNSILT 2032

Proyecto APP N° 18: KIMBIRI - KEPASHIATO - QUILLABAMBA - SANTA TERESA - PTE. HIDROELECTRICA

Nombre del Proyecto	KIMBIRI - KEPASHIATO - QUILLABAMBA - SANTA TERESA - PTE. HIDROELECTRICA
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Consiste en la Intervención de Gestión y Conservación Vial por Niveles de servicio (Operación y mantenimiento).</p> <p>El objeto es asegurar el funcionamiento permanente de las carreteras con adecuados niveles de servicio en la transitabilidad.</p> <p>Tiene una longitud 341 km.</p> <p>La población beneficiaria es de 132,392 habitantes.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 20 años aprox.</p>	
Principales componentes	No contiene componente de inversión



Principales actividades de operación y mantenimiento	Conservación de la carretera consiste:																																		
	Acciones preventivas (no reactivas) en la conservación rutinaria con la finalidad de corregir los deterioros antes que se agraven, entre otros.																																		
	Mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y atención de emergencias																																		
	Mantenimiento y operación en los 341 km de longitud.																																		
	<table><tr><th>Ruta</th><th>TRAMO</th><th>Mant. Rutinario</th><th>Mant. Periódico</th></tr><tr><td rowspan="7">PE-28B</td><td>Kimbiri - Chirumpiari</td><td>40.40</td><td>24.00</td></tr><tr><td>Chirumpiari - Boca Santa Ana</td><td>30.40</td><td>30.40</td></tr><tr><td>Boca Santa Ana - Dv. Kumpirushiato</td><td>72.70</td><td>71.80</td></tr><tr><td>Dv. Kumpirushiato - Palma Real</td><td>78.10</td><td>76.00</td></tr><tr><td>Palma Real - Dv. Quellouno</td><td>20.40</td><td>20.40</td></tr><tr><td>Dv. Quellouno - Dv. Echarate</td><td>20.10</td><td>19.50</td></tr><tr><td>Dv. Echarate - Santa María</td><td>48.75</td><td>47.25</td></tr><tr><td>PE-3SJ</td><td>Santa María - Pte. Hidroeléctrica Machu Picchu</td><td>30.57</td><td></td></tr><tr><td></td><td>TOTAL (Km)</td><td>341.42</td><td>289.35</td></tr></table>	Ruta	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico	PE-28B	Kimbiri - Chirumpiari	40.40	24.00	Chirumpiari - Boca Santa Ana	30.40	30.40	Boca Santa Ana - Dv. Kumpirushiato	72.70	71.80	Dv. Kumpirushiato - Palma Real	78.10	76.00	Palma Real - Dv. Quellouno	20.40	20.40	Dv. Quellouno - Dv. Echarate	20.10	19.50	Dv. Echarate - Santa María	48.75	47.25	PE-3SJ	Santa María - Pte. Hidroeléctrica Machu Picchu	30.57			TOTAL (Km)	341.42	289.35
Ruta	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico																																
PE-28B	Kimbiri - Chirumpiari	40.40	24.00																																
	Chirumpiari - Boca Santa Ana	30.40	30.40																																
	Boca Santa Ana - Dv. Kumpirushiato	72.70	71.80																																
	Dv. Kumpirushiato - Palma Real	78.10	76.00																																
	Palma Real - Dv. Quellouno	20.40	20.40																																
	Dv. Quellouno - Dv. Echarate	20.10	19.50																																
	Dv. Echarate - Santa María	48.75	47.25																																
PE-3SJ	Santa María - Pte. Hidroeléctrica Machu Picchu	30.57																																	
	TOTAL (Km)	341.42	289.35																																
Monto estimado de inversión	No contiene componente de inversión, sin embargo, el CTP asciende a S/422.54 millones (incluye IGV)																																		
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 67.97 millones de soles por año aprox (incluye IGV)																																		
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total																																		
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	<p>CUI 2282760: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA SANTA MARIA - SANTA TERESA - PUENTE HIDROELECTRICA</p> <p>* Tramo I: SANTA MARIA - SANTA TERESA - PTE CENTRAL HIDROELÉCTRICA – MACHUPICCHU, obra en ejecución culmina en 2024</p> <p>* Tramo II: TÚNEL MACHUPICCHU (SANTA TERESA - MACHUPICCHU), obra en ejecución culmina en 2024</p> <p>CUI 2543788: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DV. ECHARATI - CHAHUARES - PALMA REAL, estudio definitivo programado por PVN.</p> <p>Actualmente: Convocatoria en Nov-23 la conservación de la vía a cargo de PVN.</p>																																		
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Red Vial Nacional. Asimismo, se conecta con las carreteras concesionadas de las IIRSAS SUR y con el proyecto Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4. Además, se encuentra dentro del Corredor Logístico de Eje En Consolidación y se complementa con los demás corredores logísticos de Ejes Consolidados, según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.																																		



Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales

Plan Estratégico Sectorial MTC, Plan Estratégico Institucional MTC y Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 – PNSILT 2032

Proyecto APP N° 19: PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA / CHINCHA ALTA - LACHOCC / MAL PASO - PISCO - PUERTO SAN MARTIN

Nombre del Proyecto	PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA / CHINCHA ALTA - LACHOCC / MAL PASO - PISCO - PUERTO SAN MARTIN
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Consiste en la Intervención de Gestión y Conservación Vial por Niveles de servicio. Además, mejoramiento de las carreteras a través de la solución de pavimento básico y reciclado en 200.9 km. Asimismo, mejoramiento Tramo Chincha-Palca-Villa Armade 77.23 km.</p> <p>El objeto es asegurar el funcionamiento permanente de las carreteras con adecuados niveles de servicio en la transitabilidad.</p> <p>Tiene una longitud 420.9 km. La población beneficiaria es de 342,225 habitantes.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 25 años aprox.</p>	
Principales componentes	<p>Mejoramiento por niveles de servicio de la carretera Dv Huachos (Arma) - Lachocc / Huamani - Huaytara (200.9 km): CUI 2561996 Mejoramiento de la carretera a través de niveles de servicios, los cuales son Pavimento Básico y Reciclado de Pavimento.</p> <p>Mejoramiento carretera tramo Chincha - Palca - Villa Arma (77.23 km): CUI 2389111 Mejora geométrica y pavimentación de los tramos con Carpeta Asfáltica, ampliación de la calzada existente entre 6.0 Y 6.60 m. con bermas entre 0.50 Y 1.20 m, colocación de una Carpeta Asfáltica con espesor entre 6.3 y 8.8 cm, con cunetas y alcantarillas.</p> <p>Además:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mejoramiento con pavimento a nivel de solución básica.

Principales actividades de operación y mantenimiento	Conservación de la carretera consiste:																																																																																											
	Acciones preventivas (no reactivas) en la conservación rutinaria con la finalidad de corregir los deterioros antes que se agraven, entre otros.																																																																																											
	Mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y atención de emergencias																																																																																											
	Mantenimiento y operación en los 420.9 km de longitud.																																																																																											
	<table><tr><th>RUTA</th><th>TRAMO</th><th>Mant. Rutinario</th><th>Mant. Periódico</th><th>S</th></tr><tr><td rowspan="5">PE-1SC</td><td>Puente Los Maestros - Ica</td><td>2.360</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Ica - Parcona</td><td>3.825</td><td>3.825</td><td></td></tr><tr><td>Parcona - Los Molinos</td><td>16.855</td><td>16.855</td><td></td></tr><tr><td>Los Molinos - San Jose de Huamani</td><td>13.960</td><td></td><td></td></tr><tr><td>San Jose de Huamani - Km 91+000</td><td>54.185</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Km 91+000 - Huaytara</td><td>25.452</td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="3">PE-26</td><td>Chincha Alta - Km. 03+763</td><td>3.836</td><td>3.836</td><td></td></tr><tr><td>Km 03+763 - Dv. Huachos</td><td>78.237</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Dv. Huachos - Lachoc</td><td>121.341</td><td></td><td>1</td></tr><tr><td>PE-28</td><td>Dv. Paracas - Puerto. San Martin</td><td>30.651</td><td>30.651</td><td></td></tr><tr><td>PE-1S</td><td>Malpaso - Tupac Amaru - Emp. PE-1S</td><td>46.065</td><td>46.065</td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">PE-1SF</td><td>Emp. PE-1S - Fdo. Sta Maria - Emp. PE-1S</td><td>2.374</td><td>2.374</td><td></td></tr><tr><td>Emp. PE-28 - San Andres - Emo. PE-1S</td><td>7.194</td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">PE-1SG</td><td>Dv. Pisco - Inicio Z.U. de Pisco</td><td>2.910</td><td>2.910</td><td></td></tr><tr><td>Z.U. Pisco - Z.U. San Andres</td><td>8.089</td><td>8.089</td><td></td></tr><tr><td>PE-1SH</td><td>Dv. Aeropuerto Internacional Pisco - Paracas</td><td>2.095</td><td>2.095</td><td></td></tr><tr><td>PE-1SB</td><td>Tupac Amaru - I.V. Pisco</td><td>1.473</td><td>1.473</td><td></td></tr><tr><td></td><td>TOTAL (Km)</td><td>420.902</td><td>118.173</td><td>2</td></tr></table>					RUTA	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico	S	PE-1SC	Puente Los Maestros - Ica	2.360			Ica - Parcona	3.825	3.825		Parcona - Los Molinos	16.855	16.855		Los Molinos - San Jose de Huamani	13.960			San Jose de Huamani - Km 91+000	54.185				Km 91+000 - Huaytara	25.452			PE-26	Chincha Alta - Km. 03+763	3.836	3.836		Km 03+763 - Dv. Huachos	78.237			Dv. Huachos - Lachoc	121.341		1	PE-28	Dv. Paracas - Puerto. San Martin	30.651	30.651		PE-1S	Malpaso - Tupac Amaru - Emp. PE-1S	46.065	46.065		PE-1SF	Emp. PE-1S - Fdo. Sta Maria - Emp. PE-1S	2.374	2.374		Emp. PE-28 - San Andres - Emo. PE-1S	7.194			PE-1SG	Dv. Pisco - Inicio Z.U. de Pisco	2.910	2.910		Z.U. Pisco - Z.U. San Andres	8.089	8.089		PE-1SH	Dv. Aeropuerto Internacional Pisco - Paracas	2.095	2.095		PE-1SB	Tupac Amaru - I.V. Pisco	1.473	1.473			TOTAL (Km)	420.902	118.173	2
	RUTA	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico	S																																																																																							
	PE-1SC	Puente Los Maestros - Ica	2.360																																																																																									
		Ica - Parcona	3.825	3.825																																																																																								
		Parcona - Los Molinos	16.855	16.855																																																																																								
		Los Molinos - San Jose de Huamani	13.960																																																																																									
		San Jose de Huamani - Km 91+000	54.185																																																																																									
		Km 91+000 - Huaytara	25.452																																																																																									
	PE-26	Chincha Alta - Km. 03+763	3.836	3.836																																																																																								
		Km 03+763 - Dv. Huachos	78.237																																																																																									
		Dv. Huachos - Lachoc	121.341		1																																																																																							
PE-28	Dv. Paracas - Puerto. San Martin	30.651	30.651																																																																																									
PE-1S	Malpaso - Tupac Amaru - Emp. PE-1S	46.065	46.065																																																																																									
PE-1SF	Emp. PE-1S - Fdo. Sta Maria - Emp. PE-1S	2.374	2.374																																																																																									
	Emp. PE-28 - San Andres - Emo. PE-1S	7.194																																																																																										
PE-1SG	Dv. Pisco - Inicio Z.U. de Pisco	2.910	2.910																																																																																									
	Z.U. Pisco - Z.U. San Andres	8.089	8.089																																																																																									
PE-1SH	Dv. Aeropuerto Internacional Pisco - Paracas	2.095	2.095																																																																																									
PE-1SB	Tupac Amaru - I.V. Pisco	1.473	1.473																																																																																									
	TOTAL (Km)	420.902	118.173	2																																																																																								
Monto estimado de inversión	S/ 676.65 millones (incluye IGV)																																																																																											
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 89.21 millones por año aprox. (incluye IGV)																																																																																											
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total																																																																																											
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	<p>CUI 2561996: Mejoramiento por niveles de servicio de la carretera Dv Huachos (Arma) - Lachoc / Huamani – Huaytará. Estudio de preinversión a nivel perfil declarado viable.</p> <p>CUI 2389111: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CHINCHA – PALCA – VILLA ARMA – Emp. Ruta PE-28D. Tramo: Chincha – Dv. Huachos. Estudio Definitivo en elaboración por parte de PVN.</p>																																																																																											
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Red Vial Nacional. Asimismo, se conecta con la carretera concesionada Red Vial N° 6: Pte. Pucusana – Cerro Azul – Ica y con el Proyecto APP Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4. Además, se encuentra dentro del Corredor Logístico de Eje En Consolidación y se complementa con los demás corredores logísticos de Ejes Estructurantes y Consolidado, según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.																																																																																											
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Plan Estratégico Sectorial MTC, Plan Estratégico Institucional MTC y Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 – PNSILT 2032																																																																																											



Proyecto APP N° 20: DV. URCOS - SICUANI / EL DESCANSO - SICUANI / SAN GENARO - COMBAPATA / DV. SICUANI – PHINAYA

Nombre del Proyecto	DV. URCOS - SICUANI / EL DESCANSO - SICUANI / SAN GENARO - COMBAPATA / DV. SICUANI – PHINAYA																																																													
Modalidad	Asociación Público Privada																																																													
Origen	Iniciativa Estatal																																																													
Clasificación	Cofinanciada																																																													
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios																																																														
<p>Consiste en la Intervención de Gestión y Conservación Vial por Niveles de servicio. Además, mejoramiento de la carretera a través de niveles de servicios con la aplicación de Micropavimento y Solución Básica en los 130.8 km.</p> <p>El objeto es asegurar el funcionamiento permanente de las carreteras con adecuados niveles de servicio en la transitabilidad.</p> <p>Tiene una longitud 316 km.</p> <p>La población beneficiaria es de 139,113 habitantes.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 25 años aprox.</p>																																																														
Principales componentes	<p>Mejoramiento por niveles de servicio de la carretera EMP. PE-30C (DV. URCOS) – EMP. PE-34G (SICUANI) / EMP. PE-34 F (EL DESCANSO) - EPM. PE-3S (SICUANI) / SAN GENARO – EL DESCANSO - YANAOCA - EMP. PE-3S (COMBAPATA)/ EMP. PE-3S (DV. SICUANI) – PHINAYA):</p> <p>Mejoramiento de la carretera a través de niveles de servicios, los cuales son Pavimento Básico y Micropavimento de 130.78 kilómetros</p>																																																													
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Conservación de la carretera consiste:</p> <p>Acciones preventivas (no reactivas) en la conservación rutinaria con la finalidad de corregir los deterioros antes que se agraven, entre otros.</p> <p>Mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y atención de emergencias</p> <p>Mantenimiento y operación en los 316.42 km de longitud.</p> <table><tr><th>RUTA</th><th>TRAMO</th><th>Mant. Rutinario</th><th>Mant. Periódico</th><th>Solución Básica</th></tr><tr><td rowspan="4">PE-3S</td><td>Dv.Urcos - Chuquicahuana</td><td>41.00</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Chuquicahuana - Combapata</td><td>17.60</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Combapata - Qqehuar</td><td>27.20</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Qquehwar - Sicuani</td><td>6.81</td><td></td><td></td></tr><tr><td>PE-34G</td><td>El Descanso - Sicuani</td><td>40.39</td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="4">PE-34F</td><td>San Genaro - El Descanso</td><td>31.62</td><td></td><td></td></tr><tr><td>El Descanso - Dv. Quewe</td><td>27.97</td><td></td><td>27.97</td></tr><tr><td>Dv. Quewe - Yanahoca</td><td>26.20</td><td></td><td>24.56</td></tr><tr><td>Yanahoca - Combapata</td><td>19.38</td><td>10.28</td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">PE-3SI</td><td>Dv. Sicuani - Km.38+000</td><td>38.00</td><td></td><td>38.00</td></tr><tr><td>Km.38+000 - Phinaya</td><td>40.26</td><td></td><td>40.26</td></tr><tr><td></td><td>TOTAL (Km)</td><td>316.42</td><td>10.28</td><td>130.78</td></tr></table>				RUTA	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico	Solución Básica	PE-3S	Dv.Urcos - Chuquicahuana	41.00			Chuquicahuana - Combapata	17.60			Combapata - Qqehuar	27.20			Qquehwar - Sicuani	6.81			PE-34G	El Descanso - Sicuani	40.39			PE-34F	San Genaro - El Descanso	31.62			El Descanso - Dv. Quewe	27.97		27.97	Dv. Quewe - Yanahoca	26.20		24.56	Yanahoca - Combapata	19.38	10.28		PE-3SI	Dv. Sicuani - Km.38+000	38.00		38.00	Km.38+000 - Phinaya	40.26		40.26		TOTAL (Km)	316.42	10.28	130.78
RUTA	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico	Solución Básica																																																										
PE-3S	Dv.Urcos - Chuquicahuana	41.00																																																												
	Chuquicahuana - Combapata	17.60																																																												
	Combapata - Qqehuar	27.20																																																												
	Qquehwar - Sicuani	6.81																																																												
PE-34G	El Descanso - Sicuani	40.39																																																												
PE-34F	San Genaro - El Descanso	31.62																																																												
	El Descanso - Dv. Quewe	27.97		27.97																																																										
	Dv. Quewe - Yanahoca	26.20		24.56																																																										
	Yanahoca - Combapata	19.38	10.28																																																											
PE-3SI	Dv. Sicuani - Km.38+000	38.00		38.00																																																										
	Km.38+000 - Phinaya	40.26		40.26																																																										
	TOTAL (Km)	316.42	10.28	130.78																																																										
Monto estimado de inversión	S/ 108.63 millones (incluye IGV)																																																													





Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 71.98 millones por año aprox. (incluye IGV)
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	CUI 2573460: Mejoramiento por niveles de servicio de la carretera El Descanso – Yanocha y Dv Sicuani – Phinaya. Estudio de preinversión declarado viable.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Red Vial Nacional. Asimismo, se conecta con todas las carreteras concesionada, IIRSAS SUR. Además, se encuentra dentro del Corredor Logístico de Eje Consolidado y se complementa con los demás corredores logísticos de Ejes En Consolidación y Consolidados, según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Plan Estratégico Sectorial MTC, Plan Estratégico Institucional MTC y Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 – PNSILT 2032

Proyecto APP N° 21: SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUCA - DV SIHUAS / PTE. HUAROCHIRI - PTE CHUQUICARA/TAUCA – SHOREY

Nombre del Proyecto	SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUCA - DV SIHUAS / PTE. HUAROCHIRI - PTE CHUQUICARA/TAUCA – SHOREY
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Consiste en la Intervención de Gestión y Conservación Vial por Niveles de servicio. Además de la Rehabilitación y Mejoramiento Tramo Santiago de Chuco - Mollepata - Pallasca con una longitud de 106.4 km y Mejoramiento carretera Santa - Huallanca con una longitud de 134.6 km.</p> <p>El objeto es asegurar el funcionamiento permanente de las carreteras con adecuados niveles de servicio en la transitabilidad. Tiene una longitud 508 km.</p> <p>La población beneficiaria es de 341,195 habitantes.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 25 años aprox.</p>	
Principales componentes	<p>REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA PALLASCA - MOLLEPATA - MOLLEBAMBA - SANTIAGO DE CHUCO EMPALME RUTA NO 10. Tramo: Santiago de Chuco – Mollepata - Pallasca (106.4 km):</p> <p>Propone para sus cinco (05) tramos la rehabilitación y mejoramiento de 106.393 Km. a nivel de Carpeta Asfáltica en Caliente de 6.5 cm. (I Tramo) y 5.0 cm. (Tramo II, III y IV) de espesor, con un periodo de diseño de 10 años, el pavimento está conformado por una sub base y base granular de 15 cm.</p>



	<p>en promedio, desde Santiago de Chuco hasta Mollepata; y Tratamiento Superficial Bicapa - TSB de 2.5 cm. (V Tramo) de espesor, el pavimento está conformado por una sub base de 25.0 cm. y base granular de 22.5 cm. de Mollepata a Pallasca; complementadas con la construcción de sistemas de drenaje, obras de arte y trabajos de señalización vertical y horizontal.</p> <p>MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA SANTA – HUALLANCA (134.6 km): Mejoramiento de la carretera con una longitud aproximadamente de 134.643 Km con una sección transversal que comprende una calzada entre 6.60 m a 7.20 m. y bermas entre 1.20 a 3.0 m. a cada lado según sector. Se mejorará la vía existente a lo largo de su recorrido a nivel de Carpeta Asfáltica con un espesor de rodadura que oscila entre 7.5 cm a 9.0 cm, con base granular de espesor entre 15.0 a 17.5 cm según sector. Se estimó un refuerzo del pavimento a los 10 años de un espesor de rodadura de 4.0 cm. Además, considera a lo largo de recorrido 10 puentes y 11 túneles. Se implementarán obras de arte y drenaje, señalización y seguridad vial.</p>																																	
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Mantenimiento y operación en los 508.50 km de longitud.</p> <table><tr><th>RUTA</th><th>TRAMO</th><th>Mant. Rutinario</th><th>Mant. Periódico</th><th>Solución Básica</th></tr><tr><td rowspan="2">PE-12</td><td>Santa - Chuquicara</td><td>67.88</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Pte. Huarochiri - Chuquicara</td><td>40.61</td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">PE-3N</td><td>Chuquicara - Taucá</td><td>73.85</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Taucá - Shorey</td><td>209.26</td><td></td><td></td></tr><tr><td>PE-3NA</td><td>Dv. Pte. Huarochiri - Taucá</td><td>116.89</td><td>58.26</td><td>59.82</td></tr><tr><td></td><td>TOTAL (Km)</td><td>508.50</td><td>58.26</td><td>59.82</td></tr></table>	RUTA	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico	Solución Básica	PE-12	Santa - Chuquicara	67.88			Pte. Huarochiri - Chuquicara	40.61			PE-3N	Chuquicara - Taucá	73.85			Taucá - Shorey	209.26			PE-3NA	Dv. Pte. Huarochiri - Taucá	116.89	58.26	59.82		TOTAL (Km)	508.50	58.26	59.82
RUTA	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico	Solución Básica																														
PE-12	Santa - Chuquicara	67.88																																
	Pte. Huarochiri - Chuquicara	40.61																																
PE-3N	Chuquicara - Taucá	73.85																																
	Taucá - Shorey	209.26																																
PE-3NA	Dv. Pte. Huarochiri - Taucá	116.89	58.26	59.82																														
	TOTAL (Km)	508.50	58.26	59.82																														
Monto estimado de inversión	S/ 2,104.18 millones (incluye IGV)																																	
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 93.22 millones por año aprox. (incluye IGV)																																	
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total																																	
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	<p>- CUI 2234988: REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA PALLASCA - MOLLEPATA - MOLLEBAMBA - SANTIAGO DE CHUCO EMPALME RUTA NO 10. Tramo: Mollepata – Pallasca. Estudio Definitivo en Procedimiento de Selección (Ley Reactivación Obras). Obra programada en años 2025-2026 por parte de PVN.</p> <p>- CUI 2524785: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA SANTA – HUALLANCA. Estudio Definitivo programado por PVN. Obras programadas en años 2028-2030 por parte de PVN.</p>																																	
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Red Vial Nacional. Asimismo, se conecta con las carreteras concesionadas Red Vial N° 4: Pativilca – Trujillo – Pto. Salaverry y Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2. Además, se encuentra dentro del Corredor Logístico de Eje Potenciales y se complementa con los demás corredores logísticos de Ejes En Consolidación, Consolidados y Estructurante, según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.																																	



**Alineamiento con
los planes
nacionales,
sectoriales,
regionales o locales**

Plan Estratégico Sectorial MTC, Plan Estratégico Institucional MTC y Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 – PNSILT 2032

Proyecto APP N° 22: DV. CHIGUATA - SANTA LUCÍA - MAÑAZO / IMATA - HÉCTOR TEJADA / PASCANA - YAURI - SAN GENARO

Nombre del Proyecto+C4:D18+C4:D17	DV. CHIGUATA - SANTA LUCÍA - MAÑAZO / IMATA - HÉCTOR TEJADA / PASCANA - YAURI - SAN GENARO
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Consiste en la Intervención de Gestión y Conservación Vial por Niveles de servicio. Además, de la Rehabilitación y Mejoramiento, tramo DV. Chiguata-Santa Lucía con una longitud de 195.04 Km.</p> <p>El objeto es asegurar el funcionamiento permanente de las carreteras con adecuados niveles de servicio en la transitabilidad.</p> <p>Tiene una longitud 608 km. La población beneficiaria es de 318,212 habitantes. Estado actual: Perfil para el mejoramiento por niveles de servicio en formulación</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 25 años aprox.</p>	
Principales componentes	<p>MEJORAMIENTO DE LA RUTA PE-34C, TRAMO: DV. CHIGUATA - SANTA LUCIA (195.04 Km)</p> <p>El Proyecto Está Dividido en cuatro tramos:</p> <p>Tramo 1: Aprox. 50 Km, se ha Diseñado una calzada de 7.20 m bermas de 2.80 m a cada lado y un Carril de ascenso, un pavimento rígido de 30 mm de espesor de losa, sub base de 15.0 cm.</p> <p>Tramo 2 Y 3: Aprox. 98.38 km de longitud, Diseño de una calzada de 7.20 m y bermas de 2.60 m a cada lado; se considera pavimento flexible que contempla una mezcla asfáltica de 15.0 cm, base granular de 35.0 cm y sub base de 22.0 cm de espesor.</p> <p>Tramo 4: Aprox. 46.66 km comprende un diseño de calzada de 7.20 m y bermas de 2.60 m a cada lado, contempla un pavimento flexible de 15cm, base granular de 35 cm y sub base de 22.0 cm de espesor.</p>
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Conservación de la carretera consiste:</p> <p>Acciones preventivas (no reactivas) en la conservación rutinaria con la finalidad de corregir los deterioros antes que se agraven, entre otros.</p> <p>Mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y atención de emergencias</p> <p>Mantenimiento y operación en los 608 km de longitud.</p>



	<table><tr><th>RUTA</th><th>TRAMO</th><th>Mant. Rutinario</th><th>Mant. Periódico</th><th>Solución Básica</th></tr><tr><td>PE-34C</td><td>Dv. Chiguata - Santa Lucía</td><td>215.30</td><td>162.02</td><td></td></tr><tr><td>PU-1077* PU-1088* PU-1091*</td><td>Dv. Santa Lucía - Mañazo</td><td>53.24</td><td></td><td>53.24</td></tr><tr><td>PE-34E, PE-34F</td><td>Pascana - Negromayo - Yauri - San Genaro</td><td>195.99</td><td>50.00</td><td>89.68</td></tr><tr><td>PE-3SK</td><td>Huisac Juluyo - Tintaya - Yauri</td><td>28.00</td><td></td><td></td></tr><tr><td>PE-34J</td><td>Imata - Héctor Tejada</td><td>115.13</td><td>69.13</td><td>4.54</td></tr><tr><td></td><td>TOTAL (Km)</td><td>607.66</td><td>281.15</td><td>147.45</td></tr></table>	RUTA	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico	Solución Básica	PE-34C	Dv. Chiguata - Santa Lucía	215.30	162.02		PU-1077* PU-1088* PU-1091*	Dv. Santa Lucía - Mañazo	53.24		53.24	PE-34E, PE-34F	Pascana - Negromayo - Yauri - San Genaro	195.99	50.00	89.68	PE-3SK	Huisac Juluyo - Tintaya - Yauri	28.00			PE-34J	Imata - Héctor Tejada	115.13	69.13	4.54		TOTAL (Km)	607.66	281.15	147.45
RUTA	TRAMO	Mant. Rutinario	Mant. Periódico	Solución Básica																																
PE-34C	Dv. Chiguata - Santa Lucía	215.30	162.02																																	
PU-1077* PU-1088* PU-1091*	Dv. Santa Lucía - Mañazo	53.24		53.24																																
PE-34E, PE-34F	Pascana - Negromayo - Yauri - San Genaro	195.99	50.00	89.68																																
PE-3SK	Huisac Juluyo - Tintaya - Yauri	28.00																																		
PE-34J	Imata - Héctor Tejada	115.13	69.13	4.54																																
	TOTAL (Km)	607.66	281.15	147.45																																
Monto estimado de inversión	S/ 1,703.04 millones (incluye IGV)																																			
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 123.19 millones por año aprox. (incluye IGV)																																			
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total																																			
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	- CUI 2432359 MEJORAMIENTO DE LA RUTA PE-34C, TRAMO: DV. CHIGUATA - SANTA LUCIA. Estudio Definitivo en elaboración. Obras programadas - TR 1, DV. CHIGUATA - TAMBO DE SALINAS (45 Km) en años 2026-2028 - TR 2, TAMBO DE SALINAS – PATI (45 Km) en años 2027-2029 - TR 3, PATI – TINCOPALCA (46 Km) en años 2028-2030 - TR 4, TINCOPALCA - SANTA LUCIA (41 Km) en años 2029-2031																																			
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Red Vial Nacional. Asimismo, se conecta con todas las carreteras concesionada, IIRSAS SUR. Además, se complementa con los demás corredores logísticos de Ejes Consolidados, En Consolidación y Eje Estructurante, según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.																																			
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Plan Estratégico Sectorial MTC, Plan Estratégico Institucional MTC y Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 – PNSILT 2032																																			

Proyecto APP N° 23: Corredor vial 1: EMP. PE-3S (DV. IMPERIAL) - PAMPAS - ABRA INDEPENDENCIA - CHURCAMPÁ - EMP. PE-3S (MAYOCC) / EMP. PE-3S (LA MEJORADA) - PUCACRUZ - ACOBAMBA - CAJA - MARCAS - EMP. PE-3S (PTE. ALLCOMACHAY)

Nombre del Proyecto	CORREDOR VIAL 1: EMP. PE-3S (DV. IMPERIAL) - PAMPAS - ABRA INDEPENDENCIA - CHURCAMPÁ - EMP. PE-3S (MAYOCC) / EMP. PE-3S (LA MEJORADA) - PUCACRUZ - ACOBAMBA - CAJA - MARCAS - EMP. PE-3S (PTE. ALLCOMACHAY)
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciado



Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Este proyecto forma parte de las rutas nacionales PE-3SM y PE-3SD, el cual atraviesa los distritos de ÑAHUIMPUQUIO, ACOSTAMBO, HUARIBAMBA, ACRAQUIA, AHUAYCHA, PAMPAS, DANIEL HERNANDEZ, COLCABAMBA, QUICHUAS, CHINCHIHUASI, COSME, PAUCARBAMBA, SAN PEDRO DE CORIS, LOCROJA, ubicados en las provincias de HUANCAMELICA, CHURCAPAMPA, ACOBAMBA Y PAMPAS, en las Región de Huancavelica, teniendo una longitud de 334.06 km.</p> <p>El proyecto consiste en la ejecución de intervenciones para alcanzar niveles de servicios, así como, en la conservación del corredor vial, con sus respectivos mantenimientos Periódico y mantenimiento Rutinario, así como la operación de la vía.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 20 años aprox. Población beneficiaria: 6,169 hab.</p>	
Principales componentes	<p>Mejoramiento de los corredores viales con una intervención a nivel de pavimento con solución básica</p> <ul style="list-style-type: none"> Base Estabilizada con Cemento Portland Colocación de capa de Tratamiento Superficial Bicapa (TSB).
Principales actividades de operación y mantenimiento	Mantenimiento y operación en los 334.06 km de longitud.
Monto estimado de inversión	S/493.67 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/44.79 millones (anual, incluye IGV)
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento Total
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto cuenta con estudios de Preinversión a nivel perfil con Código Único de Inversiones N° 2510866.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	Ficha Técnica Estándar por programar Dv. Pampas - Tucuccasa - Churcampa - Mayocc. 2025.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Alineado con el plan estratégico sectorial multianual (PESEM) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Proyecto APP N° 24: Corredor vial 2: JULIACA - PUTINA ORIENTAL -SANDIA-SAN IGNACIO-PUNTA DE CARRETERAS Y DV. PUTINA-MOHO-CONIMA-MILILAYA- FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA-FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA - TILALI YFRONTERA CON BOLIVIA

Nombre del Proyecto	CORREDOR VIAL 2: JULIACA - PUTINA ORIENTAL -SANDIA-SAN IGNACIO-PUNTA DE CARRETERAS Y DV. PUTINA-MOHO-CONIMA-
----------------------------	---



	MILILAYA- FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA-FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA - TILALI YFRONTERA CON BOLIVIA.
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Este proyecto forma parte de las rutas nacionales PE-34H, PE-34I y PE-34V el cual atraviesa los distritos de ANANEA, CARACOTO, CONIMA, CUYOCUYO, HUANCANE, HUATASANI, JULIACA, ALTO INAMBARI, MOHO, PUTINA, SAN PEDRO DE PUTINA PUNCO, QUILCAPUNCU, SAMAN, SAN JUAN DEL ORO, SANDIA, TARACO, TILALI, VILQUE CHICO, YANAHUAYA ubicados en las provincias de AZANGARO, HUANCANE, MOHO, SAN ANTONIO DE PUTINA, SAN ROMAN, SANDIA en la Región de Puno, teniendo una longitud de 442.73 km.</p> <p>El proyecto consiste en la ejecución de intervenciones para alcanzar niveles de servicios, así como, en la conservación del corredor vial, con sus respectivos mantenimientos Periódico y mantenimiento Rutinario, así como la operación de la vía.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 20 años. Población beneficiaria: 404,217 hab.</p>	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"> Mejoramiento de la carretera con una intervención a nivel de solución básica mediante escarificado de la capa granular existente, colocación de Aporte de Material Granular de Cantera, conformación y estabilización de la nueva capa de material granular con Emulsión Asfáltica de Rotura Lenta, imprimación Asfáltica con Emulsión asfáltica de Rotura Lenta, aplicación de Micropavimento. Micropavimento con Emulsión asfáltica modificada con polímeros sobre material granular estabilizado con emulsión asfáltica de e=15 cm. Micropavimento con Emulsión asfáltica modificada con polímeros sobre material granular estabilizado con emulsión asfáltica de e=20 cm.
Principales actividades de operación y mantenimiento	Mantenimiento y operación en los 442.73 km de longitud.
Monto estimado de inversión	S/195.50 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 59.36 millones aprox. (anual, incluye IGV)
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total



Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto cuenta con dos estudios de Preinversión con Código Único Inversiones N° 2308856.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	Estudios Definitivos PUTINA – DV. ANANEA – CUYO CUYO - SANDIA. En elaboración. Carretera concesionada, Interoceánica Sur Tramo 5.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Alineado con el plan estratégico sectorial multianual (PESEM) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Proyecto APP N° 25: Corredor vial 3: EMP. PE-28 B (L.D. CUSCO EN SAN FRANCISCO) - SANTA ROSA-SAN MIGUEL/ EMP. PE-28B (ROSARIO) - CANAYRE

Nombre del Proyecto	CORREDOR VIAL 3: EMP. PE-28 B (L.D. CUSCO EN SAN FRANCISCO) - SANTA ROSA-SAN MIGUEL/ EMP. PE-28B (ROSARIO) - CANAYRE
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Este proyecto forma parte de las rutas nacionales PE-28I, PE-28H, que atraviesa los distritos de, TAMBO, SAN MIGUEL, ANCO, ANCHIHUAY, SAMUGARI, SANTA ROSA, AYNA, SIVIA, LLOCHEGUA, CANAYRE; VIZCATAN DEL ENE, MAZAMARI – PANGOA ubicados en las provincias de LA MAR, HUANTA y SATIPO en la Región de Ayacucho, teniendo una longitud de 380.16km.</p> <p>El proyecto consiste en la ejecución de intervenciones para alcanzar niveles de servicios, así como, en la conservación del corredor vial, con sus respectivos mantenimientos Periódico y mantenimiento Rutinario, así como la operación de la vía.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 20 años. Población beneficiaria: 80,689 hab.</p>	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"> Mejoramiento de la carretera con una intervención a nivel de solución básica mediante escarificado de la capa granular existente, colocación de Aporte de Material Granular de Cantera, conformación y estabilización de la nueva capa de material granular con Emulsión Asfáltica de Rotura Lenta, imprimación Asfáltica con Emulsión asfáltica de Rotura Lenta, aplicación de Micropavimento. Imprimación Asfáltica con Emulsión asfáltica de Rotura Lenta Micropavimento E=12 mm. con emulsión de Rotura controlada modificada con Polímeros.





Principales actividades de operación y mantenimiento	Conservación, mantenimiento periódico y rutinario, así como la operación en los 380.16 km de longitud.
Monto estimado de inversión	S/ 351.51 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 50.97 millones aprox. (anual, incluye IGV)
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto cuenta con estudios de Preinversión con Código Único Inversión N° 2530011
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El Estudio definitivo SAN FRANCISCO–SANTA ROSA – PALMAPAMPA – SAN ANTONIO – CHIQUINTIRCA. Estudio Definitivo programado convocatoria setiembre 2023.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Alineado con el plan estratégico sectorial multianual (PESEM) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Proyecto APP N° 26: Corredor vial 4: EMP. PE 18A (Dv. TINGO MARIA) - AUCAYACU - NUEVO PROGRESO - TOCACHE - JUANJUI - PICOTA – TARAPOTO

Nombre del Proyecto	Corredor vial 4: EMP. PE 18A (Dv. TINGO MARIA) - AUCAYACU - NUEVO PROGRESO - TOCACHE - JUANJUI - PICOTA - TARAPOTO
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Este proyecto forma parte de la ruta nacional PE-5N, que atraviesa las provincias de Leoncio Prado, Tocache, Mariscal Cáceres, Huallaga, Bellavista, Picota y San Martín, los cuales pertenecen a los departamentos Huánuco y San Martín, teniendo una longitud 458.3 km.</p> <p>El proyecto consiste en la conservación del corredor vial, con sus respectivos mantenimientos Periódico y mantenimiento Rutinario, así como la operación de la vía.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 20 años.</p> <p>Población beneficiaria: 1,083,355 hab.</p>	
Principales componentes	No contiene monto de inversión



Principales actividades de operación y mantenimiento	Mejoramiento de los corredores viales con una intervención a nivel de pavimento con solución básica <ul style="list-style-type: none">• Base Estabilizada con Cemento Portland• Colocación de capa de Tratamiento Superficial Bicapa (TSB) Colocación de micropavimento en los tramos que requiera. Mantenimiento periódico, mantenimiento rutinario y operación en los 458.3 km de longitud.
Monto estimado de inversión	No contiene monto de inversión, sin embargo, el CTP asciende a S/ 194.34 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/61.45 millones aprox (anual, incluye IGV)
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	No cuenta con estudios de Preinversión.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	Carretera concesionada IIRSA Norte.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Alineado con el plan estratégico sectorial multianual (PESEM) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Proyecto APP N° 27: Corredor vial 5: DV. POMABAMBA - SIHUAS - HUACRACHUCO - SAN PEDRO DE CHONTA - UCHIZA - EMP. PE - 5N

Nombre del Proyecto	CORREDOR VIAL 5: DV. POMABAMBA - SIHUAS - HUACRACHUCO - SAN PEDRO DE CHONTA - UCHIZA - EMP. PE - 5N
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
Este proyecto forma parte de la ruta nacional PE-12A, que atraviesa en las provincias de SIHUAS, POMABAMBA, PATAZ, MARAÑON, TOCACHE por los departamentos HUÁNUCO, SAN MARTÍN Y ANCASH con una longitud de 271.79 km. El proyecto consiste en intervenciones que permitan alcanzar niveles de servicios, así como, en la conservación del corredor vial, con sus respectivos mantenimientos Periódico y mantenimiento Rutinario, así como la operación de la vía. El plazo propuesto para la concesión es de 20 años.	



Población beneficiaria: 34,512 hab.	
Principales componentes	Estabilización de suelo con cemento portland más aditivo (aceite sulfonado) y colocación de TSS en Tramos II, III y V y de Micropavimento doble en Tramo IV.
Principales actividades de operación y mantenimiento	Conservación, mantenimiento y operación en los 271.79 km de longitud.
Monto estimado de inversión	S/297.90 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/36.44 millones (anual, incluye IGV)
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Cuenta con estudios de preinversión con C.U.I. N°2530198
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	AJENJO - UCHIZA - DV. TOCACHE. Estudio Definitivo en elaboración (Ene.23 - Ene.25) Carretera concesionada IIRSA Norte.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Alineado con el plan estratégico sectorial multianual (PESEM) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Proyecto APP N° 28: Corredor vial 6: DV. CERRO DE PASCO - HUANUCO - TINGO MARIA - EMP. PE-5N (PUENTE PUMAHUASI)

Nombre del Proyecto	Corredor vial 6: DV. CERRO DE PASCO - HUANUCO - TINGO MARIA - EMP. PE-5N (PUENTE PUMAHUASI)
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
Este proyecto forma parte de las rutas nacionales P-3N y P-18A, que atraviesa las provincias de PASCO, AMBO, HUÁNUCO, LEONCIO PRADO ubicados en los departamentos de PASCO Y HUÁNUCO, teniendo una longitud de 250 km.	



<p>El proyecto consiste en la conservación del corredor vial, con sus respectivos mantenimientos Periódico y mantenimiento Rutinario, así como la operación de la vía.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 20 años.</p> <p>Población beneficiaria: 551,692 hab.</p>	
Principales componentes	No tiene componente de inversión
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Mejoramiento de los corredores viales con una intervención a nivel de pavimento con solución básica</p> <ul style="list-style-type: none"> • Base Estabilizada con Cemento Portland • Colocación de capa de Tratamiento Superficial Bicapa (TSB) <p>Colocación de Micropavimento en los tramos que requiera.</p> <p>Mantenimiento y operación en los 250 km de longitud.</p> <p>Acciones preventivas (no reactivas) en la conservación rutinaria con la finalidad de corregir los deterioros antes que se agraven, entre otros.</p>
Monto estimado de inversión	No tiene componente de inversión, sin embargo, el CTP asciende a S/158.77 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/33.52 millones (incluye IGV)
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	No cuenta con estudios de Preinversión.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	DV. CERRO DE PASCO – TINGO MARÍA. Estudios Definitivos en elaboración (aprobación 2023).
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Alineado con el plan estratégico sectorial multianual (PESEM) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Proyecto APP N° 29: Corredor vial 7: EMP. PE-3S (CONCEPCIÓN) – COMAS – EMP. PE-5S (SATIPO) / EMP. PE-5S (PTO. OCOPA) – ATALAYA

Nombre del Proyecto	CORREDOR VIAL 7: EMP. PE-3S (CONCEPCIÓN) – COMAS – EMP. PE-5S (SATIPO) / EMP. PE-5S (PTO. OCOPA) – ATALAYA
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciado



Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Este proyecto forma parte de las rutas nacionales PE-24 A y PE-5S, que atraviesa los distritos de COMAS, BAJO KIMIRIKI, PUERTO OCOPA, PUERTO PRADO, MAZAROVENI, POYENI de las provincias de CONCEPCIÓN, ATALAYA Y SATIPO de los departamentos de JUNÍN Y UCAYALI, teniendo una longitud de 300 km.</p> <p>El proyecto consiste en la conservación del corredor vial, con sus respectivos mantenimientos Periódico y mantenimiento Rutinario, así como la operación de la vía.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 20 años. Población beneficiaria: 263,346 hab.</p>	
Principales componentes	No contiene componente de inversión
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Mejoramiento de los corredores viales con una intervención a nivel de pavimento con solución básica</p> <ul style="list-style-type: none"> • Base Estabilizada con Cemento Portland • Colocación de capa de Tratamiento Superficial Bicapa (TSB) <p>Colocación de Micropavimento en los tramos que requiera Mantenimiento y operación en los 300 km de longitud. Acciones preventivas (no reactivas) en la conservación rutinaria con la finalidad de corregir los deterioros antes que se agraven, entre otros.</p>
Monto estimado de inversión	No tiene componente de inversión, sin embargo, el CTP asciende a S/299.87 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 40.22 millones (incluye IGV)
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	No cuenta con estudios de Preinversión.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	<p>PUERTO OCOPA – ATALAYA. Estudios Definitivos programados (convocatoria 2023).</p> <p>CONCEPCIÓN– COMAS – DV. ANDAMARCA. CP N° 016-2023-MTC/20.1 (11.May.23). Buena Pro Octubre 2023.</p>
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Alineado con el plan estratégico sectorial multianual (PESEM) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Proyecto APP N° 30: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE / KM 71+600 - HUANCABAMBA

Nombre del Proyecto	CARRETERA EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE / KM 71+600 - HUANCABAMBA
----------------------------	--





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Este proyecto forma parte de las rutas nacionales PE-2A, el cual atraviesa los distritos de BUENOS AIRES, SALITRAL, CANCHAQUE, EL FAIQUE, SONDORILLO y HUANCABAMBA ubicados en las provincias de MORROPON y HUANCABAMBA, en la Región de Piura, teniendo una longitud de 148 km.</p> <p>Diseño, construcción, operación y mantenimiento periódico – rutinario desde el Empalme 1B hasta Canchaque (76.9 km) y luego desde km 71+600 hasta Huancabamba (71.4 km) El plazo propuesto para la concesión es de 25 años aprox. Población beneficiaria: 277, 000 hab.</p>	
Principales componentes	<p>Rehabilitación y Mejoramiento de la carretera Tramo km 71+600 - Huancabamba:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Calzada de 6.60 m. con bermas de 0.50 m y 1.20 m • Velocidad de diseño 30 km/h • Colocación de Pavimento Flexible e= 7.5 cm • Las obras hidráulicas son alcantarillas, badenes, cunetas, zanjas de coronación. • Estructuras de sostenimiento y/o contención
Principales actividades de operación y mantenimiento	Mantenimiento y operación en los 148 km de longitud.
Monto estimado de inversión	S/678.80 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/74.4 millones (anual, incluye IGV)
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Cuenta con Estudio Definitivo al con Código Único de Inversiones N°2234985
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	Rehabilitación Y Mejoramiento De La Carretera Emp. Pe-1n J (Dv. Huancabamba) - Buenos Aires - Salitral - Dv. Canchaque - Emp. Pe-3n – Huancabamba: Tramo: Km. 71+600 - Huancabamba
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Alineado con el plan estratégico sectorial multianual (PESEM) del ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



Proyecto APP N° 31: Tercer Grupo de Aeropuertos

Nombre del Proyecto	TERCER GRUPO DE AEROPUERTOS
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Autofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto del Tercer Grupo de Aeropuertos tiene como objetivo incrementar la conectividad aérea.</p> <p>El proyecto consiste en la modernización, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento de los aeropuertos ubicados en Jaén, Huánuco, Jauja, Ilo, Rioja, Chimbote, Yurimaguas y la operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Chinchero ubicado en Cusco, a efectos de desarrollar servicios aeroportuarios eficientes y seguros y fomentar la participación del sector privado y de esta manera promover las actividades aeronáuticas en el país.</p> <p>Beneficiarios: 6,287,404</p>	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none">La modernización (de las instalaciones del lado tierra como terminales de pasajeros y otros), el mejoramiento (de la infraestructura del lado aire como pistas de aterrizaje, pistas de taxeo, plataforma de estacionamiento de aeronaves y otros, en los Aeropuertos de Jauja, Jaén, Huánuco, Ilo, Rioja, Chimbote y Yurimaguas.En particular, la infraestructura pública de cada proyecto es la siguiente:<ul style="list-style-type: none">El <u>Aeropuerto de Jauja</u> posee una pista de aterrizaje y/o despegue de 2,810 m de largo por 45 m de ancho, comprendida en una franja de 2,930 m de largo por 100 m de ancho. El aeropuerto se encuentra en condiciones operativas.El <u>Aeropuerto de Jaén</u> dispone de una pista de aterrizaje de 2400 m de largo por 45 m de ancho pavimentado con losas de concreto (los primeros 300 m del umbral de pista sur) y el resto con asfalto en caliente (2,100 m); la pista se encuentra en condiciones operativas.El <u>Aeropuerto de Huánuco</u> cuenta con una pista de 2,500 m de largo por 30 m de ancho, con una superficie de rodadura a nivel asfalto en caliente.El <u>Aeropuerto de Ilo</u> cuenta con una pista de 2,500 m de largo por 45 m de ancho, con una superficie de rodadura a nivel asfalto en caliente.El <u>Aeropuerto de Rioja</u> cuenta con una pista de 1,880 m de largo por 30 m de ancho, con superficie de rodadura a tratamiento asfáltico.El <u>Aeropuerto de Chimbote</u> cuenta con una pista de 1,800 m de largo por 30 m de ancho, con una superficie asfáltica en caliente.El <u>Aeropuerto de Yurimaguas</u> cuenta con una pista de 1,800 m de largo por 30 m de ancho, con superficie asfáltica en caliente.Operación y mantenimiento de los aeropuertos ubicados en Jaén, Huánuco, Jauja, Ilo, Rioja, Chimbote, Yurimaguas y del Aeropuerto Internacional de Chinchero.
Principales actividades de operación y mantenimiento	Las principales actividades de operación están relacionadas al cobro de Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA), servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI), seguridad, servicios de aterrizaje y despegue y servicio de estacionamiento de aeronaves.

	<p>Por su parte, el programa de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria comprenderá:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento rutinario - Mantenimiento periódico - Mantenimiento correctivo
Monto estimado de inversión	S/ 965.14 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 35.34 millones (anual, incluye IGV)
Fuentes de ingreso	Los ingresos del proyecto están conformados por el cobro de tarifas de servicios regulados y no regulados.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Cuentan con estudios técnicos desarrollados por la unidad formuladora
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	<p>El Tercer Grupo de Aeropuertos permitirá completar la red de aeropuertos nacionales juntamente con las dos concesiones aeroportuarias ya otorgadas, incrementado la conectividad aérea en el país y garantizando adecuados niveles de servicio y seguridad, con óptimas condiciones de operación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Primer Grupo de Aeropuertos: Concesionado a la empresa Aeropuertos del Perú (AdP), en el 2006 por un plazo de 25 años, bajo modalidad de Asociación Público Privada Cofinanciada. Conformado por doce aeropuertos. • Segundo Grupo de Aeropuertos: Concesionado a la empresa Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (AAP), en el 2011 por un plazo de 25 años, bajo modalidad de Asociación Público Privada Cofinanciada. Conformado por seis aeropuertos.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Se enmarca en las medidas planteadas en el "Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transportes" y en el "Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad".

Proyecto APP N° 32: VIA DE EVITAMIENTO DE CUSCO, DISTRITO DE SANTIAGO DE LA PROVINCIA DE CUSCO DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO

Nombre del Proyecto	VIA DE EVITAMIENTO DE CUSCO, DISTRITO DE SANTIAGO DE LA PROVINCIA DE CUSCO DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	

<p>Consiste en la creación, mantenimiento y operación de la Vía de Evitamiento de la ciudad de Cuzco con una longitud de 14.11 km, el cual incluye un túnel mellizo, viaductos y puentes, así como intercambios viales.</p> <p>El objeto es la creación de una vial alterna que cruza la ciudad de Cuzco, con una adecuado diseño geométrico y libre de interferencias, que facilitará la circulación fluida de vehículos tanto locales y de larga distancia, con adecuados niveles de servicio en la transitabilidad.</p> <p>La población beneficiaria es de 2,059 habitantes.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 30 años aprox.</p>	
Principales componentes	<p><u>La Vía de Evitamiento:</u></p> <p>La Infraestructura consta de un evitamiento de 14.11 km de longitud, el cual está compuesta de un túnel mellizo, viaductos, puentes y carretera. Así como, dos intercambios viales y una rampa al inicio y al final. De los 14.11 km, 1.917 km consta de pavimento rígido y 12.193 km de una carpeta asfáltica en frío apoyado sobre una superestructura de concreto. Los 1.917 km de carretera constan de 1.3 km de carretera a nivel y rampas al inicio (0.32 km) y al final (0.29 km). Esta alternativa consta de una autopista de 14.40 m de ancho de calzada más berma interna de 1.5 m y externa de 3.0 m de ancho. El diseño de pavimento constara de una losa de concreto hidráulico de 30 a 31 cm de espesor y sub base granular 15 cm.</p> <p>Por otro lado, esta alternativa comprende un túnel mellizo con una longitud de 4.09 km; con 14.40 m de calzada más berma interna de 1.5 m y externa de 3.0 m.; la superficie de rodadura será a nivel de concreto hidráulico de 30 cm de espesor de losa y sub base de 15 cm. En tanto, el viaducto considera una longitud de 7.56 km.</p>
Principales actividades de operación y mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> - En asfaltado: Bacheo superficial, sello asfáltico de fisuras, Refuerzo asfáltico - En pavimento rígido: Sellado de juntas, cepillado - Actividades de Limpieza
Monto estimado de inversión	S/4,221.76 millones (incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/1.76 millones (anual, incluye IGV)
Fuentes de ingreso	Cofinanciamiento total
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	CUI 2619648: VIA DE EVITAMIENTO DE CUSCO DISTRITO DE SANTIAGO DE LA PROVINCIA DE CUSCO DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	No aplica
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Plan Estratégico Sectorial MTC, Plan Estratégico Institucional MTC y Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 – PNSILT 2032



Proyecto APP N° 33: TERMINAL PORTUARIO ALMIRANTE MIGUEL GRAU DE TACNA

Nombre del Proyecto	Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Autofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto del Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna cuenta con todas las características para una adecuada provisión de servicios portuarios para el área de influencia; es decir, contará con una adecuada infraestructura para la atención de naves que requiera el tránsito de las naves de diseño para exportación e importación, así como la interconexión actual vial.</p> <p><u>Beneficiarios:</u> 4,224,636 (directos e indirectos).</p> <p><u>Entidad competente:</u> Al tratarse de una infraestructura portuaria de uso público y de alcance nacional, es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, conforme al marco legal vigente, correspondiendo a la Autoridad Portuaria Nacional ejercer las veces de unidad de respaldo técnico en su calidad de Organismo Técnico Especializado.</p> <p><u>Antecedentes:</u> El Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2024-2030, aprobado por Decreto Supremo N° 027-2024-MTC, establece en la Tabla A.1-33: Puerto Grau del apartado A.1.- Áreas de Desarrollo Portuario del Anexo 6: Coordenadas geográficas de las Áreas de Desarrollo y Zonas Portuarias, el área donde se localizaría el proyecto, denominándola como "Puerto Grau".</p> <p><u>Área de influencia:</u> El área de influencia directa comprende todo el departamento de Tacna, mientras que el área de influencia indirecta incluye 47 provincias y 438 distritos de los departamentos de Moquegua, Puno, Arequipa, Apurímac, Cusco y Madre de Dios, además de los países de Bolivia, Chile y probablemente Brasil, siempre que se fortalezca su corredor logístico.</p> <p><u>Objetivos del proyecto:</u> Entre los principales objetivos del proyecto, podemos destacar:</p> <ul style="list-style-type: none">• Atender la demanda de servicios portuarios especializados en Tacna y otros departamentos del sur del país.• Contribuir al cierre de la brecha en infraestructura y servicios portuarios. <p>Adicionalmente, el proyecto tiene los siguientes fines, los mismos que adoptan los lineamientos de la Política Portuaria Nacional:</p> <ul style="list-style-type: none">• Fomentar la competitividad de los servicios portuarios y promoción del comercio regional, nacional e internacional.• Integrar los puertos al sistema de transporte nacional y a la cadena logística internacional.• Promover la competitividad internacional del Sistema Portuario Nacional.• Fomentar el cabotaje e intermodalidad.• Promover las inversiones en el Sistema Portuario Nacional.• Fomentar la participación del sector privado, mediante	



Principales componentes

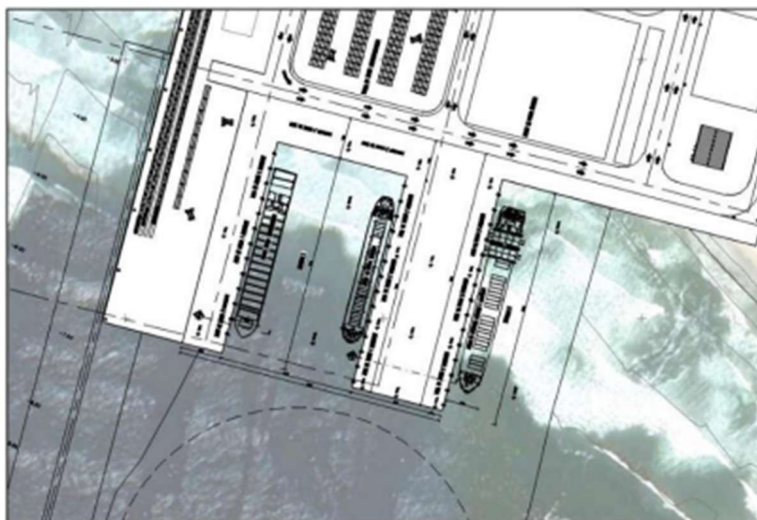
Los componentes que tiene el futuro Terminal Portuario son:

Infraestructura portuaria

El Terminal Portuario Almirante Grau contempla la construcción de un rompeolas de 1,061 m de longitud, ubicado al oeste del Terminal, perpendicular a la línea de costa, y reorientándose hacia el sureste; y un rompeolas de 350 m de longitud, ubicado al sureste, partiendo de la punta de Playa Meca, orientado en dirección surestenoroeste, paralelo al segundo tramo del rompeolas oeste, y la dársena de maniobras tiene un diámetro de 366 m, y el ancho del canal de navegación de 220 m.

Adicionalmente, se contempla la construcción de 3 amarraderos para todas las cargas presentes durante la operación:

- Muelle para buques portacontenedores, de 212 m de longitud y -12.60 m de profundidad. Este muelle estará adosado al rompeolas oeste.
- Muelle en espigón, multipropósito, de 230 m de longitud y - 12.60 m de profundidad, con dos posiciones de amarre: i) una posición para carga general y carga rodante, con opción de uso para buques graneleros, y ii) una posición para carga a granel, con opción de uso para buques de carga general.



Asimismo, los valores para la profundidad de dragado de las áreas de navegación son:

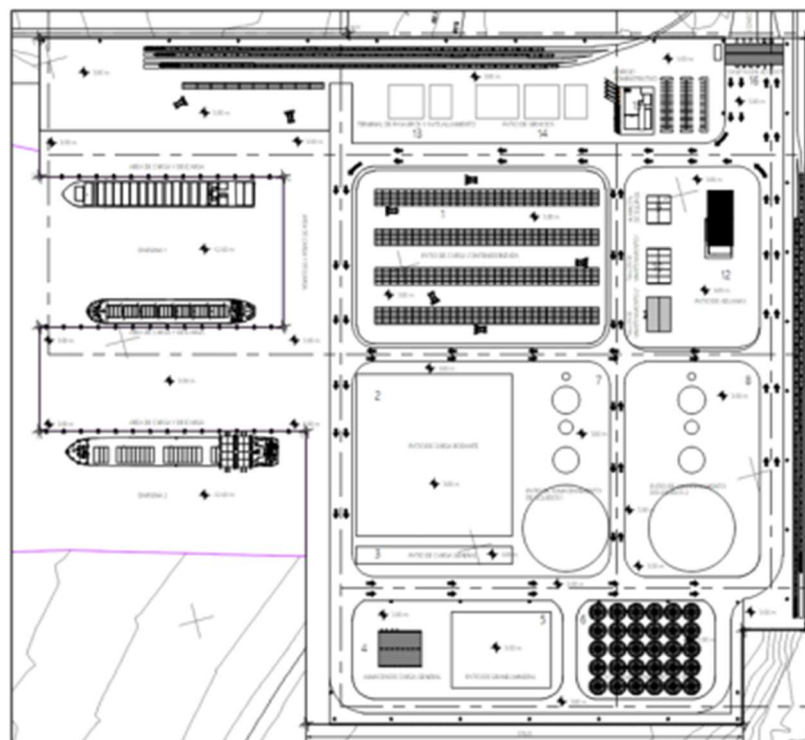
FACTORES	Portacontenedores	Carga general	Granel sólido	Granel líquido
Calado Nominal del Buque	8.30	6.70	6.75	10.81
Movimientos Verticales del Buque debido al Oleaje	0.05	0.05	0.05	0.05
Trim (0.0025Lpp de acuerdo con ROM 3.1-99)	0.39	0.33	0.44	0.44
Resguardo Bajo Quilla	0.80	0.80	0.80	0.80
Depósito de Sedimentos	0.50	0.50	0.50	0.50
PROFUNDIDAD DE DRAGADO =	10.00	8.40	8.50	12.60


Infraestructura terrestre

Las zonas de mayor altitud tienen elevaciones de +5.00 m respecto al nivel medio del mar. Esta situación requiere tener un balance entre la apropiada elevación operativa, volúmenes de materiales requeridos y seguridad ante eventos extremos como tsunamis. Cualquier consideración diferente debe implicar un estudio de riesgo.

Se realizó el cálculo de las áreas terrestres para la operación de las cargas:

Dimensionamiento de zonas de tierra		
Id.	Zona	Área (m ²)
1	Patio para carga contenedorizada.	34,646.60
2	Patio de carga general.	1,971.80
3	Patio de carga rodante.	18,685.56
4	Almacén de carga general.	395
5	Patio de granel mineral.	5,640.44
6	Almacén de equipos.	620.00
7	Taller de mantenimiento 1.	620.00
8	Taller de mantenimiento 2.	490.00



	<p>El patio de carga contenedorizada se proyecta adyacente al muelle para recepción y operación de buques portacontenedores, transfiriendo la carga directamente desde los muelles hacia las zonas de almacenamiento.</p> <p>La carga general y la carga rodante tendrán un patio de almacenamiento, adyacente al norte del muelle multipropósito. La carga rodante será transferida directamente desde el buque hacia la posición de descarga ubicada en la popa de las embarcaciones. En el caso de la carga general, esta será transferida directamente en el muelle multipropósito por medio de camiones de carga, y manipulada en los patios por montacargas.</p> <p>Al norte de los patios de carga general y carga rodante se proyectan los patios para almacenamiento de granel líquido, donde se ubicarán 5 tanques en una primera etapa, y 5 tanques en la segunda etapa. Los patios de almacenamiento de carga a granel se localizan al noreste del muelle multipropósito.</p> <p>También se incluye la construcción de talleres de mantenimiento de equipos, mantenimiento a contenedores vacíos, y edificio administrativo al oeste del Terminal Portuario. También se puede visualizar en la parte norte del puerto una futura zona intermodal la cual podrá tener conexión a alguna potencial red ferroviaria principal o de algún proyecto en específico de terminal que así lo considere. Para el análisis de las áreas de almacenamiento y considerando el hecho de que el terminal no contará con almacenes CFS, en el terminal se considera que fundamentalmente las cargas serán de tipo indirecto y la manipulación de la carga será extraportuaria para carga contenerizada.</p> 
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Para la prestación de servicios portuarios, se debe contar con una adecuada gestión de recursos humanos (personal de gerencia, administrativo y operativo), administración logística de insumos y suministros (combustible, útiles, herramientas, entre otros), suministro de</p>

	electricidad, agua potable y saneamiento, además de los programas de mantenimiento de equipamiento e infraestructuras, requeridos para el normal funcionamiento del Terminal Portuario, entre otros.																								
Monto estimado de inversión	<p>El monto de inversión incluye los costos de inversión de las obras y equipamiento, además de los costos de los estudios de ingeniería, costos de supervisión de obra y los costos de mitigación ambiental; el cual se encuentra estimado en USD 400,375,325 (inc. IGV).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>COMPONENTES</th><th>MONTO EN USD</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ESTUDIO A DETALLE (EXPEDIENTE TÉCNICO)</td><td>5,738,776.76</td></tr> <tr> <td>OBRAS DE ABRIGO TIPO ROMPEOLAS</td><td>51,027,547.84</td></tr> <tr> <td>DRAGADO, RELLENOS Y ENROCAMIENTO</td><td>57,166,663.71</td></tr> <tr> <td>SEÑALIZACIÓN</td><td>879,424.40</td></tr> <tr> <td>TERMINAL PARA CARGA CONTENERIZADA (TCC) - TERMINAL MULTIPROPÓSITO</td><td>99,438,421.65</td></tr> <tr> <td>PATIOS Y EDIFICIOS</td><td>93,129,521.94</td></tr> <tr> <td>VIALIDADES</td><td>38,707,298.67</td></tr> <tr> <td>INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS</td><td>42,236,239.14</td></tr> <tr> <td>SUPERVISIÓN DE EXPEDIENTE</td><td>573,877.68</td></tr> <tr> <td>SUPERVISIÓN DE OBRA</td><td>11,477,553.52</td></tr> <tr> <td>TOTAL</td><td>400,375,325.31</td></tr> </tbody> </table>	COMPONENTES	MONTO EN USD	ESTUDIO A DETALLE (EXPEDIENTE TÉCNICO)	5,738,776.76	OBRAS DE ABRIGO TIPO ROMPEOLAS	51,027,547.84	DRAGADO, RELLENOS Y ENROCAMIENTO	57,166,663.71	SEÑALIZACIÓN	879,424.40	TERMINAL PARA CARGA CONTENERIZADA (TCC) - TERMINAL MULTIPROPÓSITO	99,438,421.65	PATIOS Y EDIFICIOS	93,129,521.94	VIALIDADES	38,707,298.67	INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS	42,236,239.14	SUPERVISIÓN DE EXPEDIENTE	573,877.68	SUPERVISIÓN DE OBRA	11,477,553.52	TOTAL	400,375,325.31
COMPONENTES	MONTO EN USD																								
ESTUDIO A DETALLE (EXPEDIENTE TÉCNICO)	5,738,776.76																								
OBRAS DE ABRIGO TIPO ROMPEOLAS	51,027,547.84																								
DRAGADO, RELLENOS Y ENROCAMIENTO	57,166,663.71																								
SEÑALIZACIÓN	879,424.40																								
TERMINAL PARA CARGA CONTENERIZADA (TCC) - TERMINAL MULTIPROPÓSITO	99,438,421.65																								
PATIOS Y EDIFICIOS	93,129,521.94																								
VIALIDADES	38,707,298.67																								
INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS	42,236,239.14																								
SUPERVISIÓN DE EXPEDIENTE	573,877.68																								
SUPERVISIÓN DE OBRA	11,477,553.52																								
TOTAL	400,375,325.31																								
Costos estimados de operación y mantenimiento	-																								
Fuentes de ingreso	Los ingresos previstos corresponden al cobro de tarifas por la prestación de servicios. Estos son: i) servicios generales, ii) servicios estándar y iii) servicios especiales																								
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Se cuenta con el Plan Maestro del Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna aprobado mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 071-2024-DIR con fecha 12.09.2024.																								
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	La ejecución del proyecto se complementará con los proyectos de mejoramiento y ampliación de carreteras, incluyendo a la Carretera Interoceánica que conecta al Perú con Brasil; además de la Carretera de Integración Vial Tacna – La Paz que se conecta con Bolivia.																								
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Se encuentra alineado con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2024-2030, aprobado con Decreto Supremo N° 027- 2024-MTC.																								



Proyecto en Activo N° 01: Bandas 5G - Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz – 2,360 MHz)

Nombre del Proyecto	BANDA DE FRECUENCIAS 2.3 GHZ (2,330 MHZ – 2,360 MHZ)
Modalidad	Proyectos en Activos
Origen	Iniciativa Estatal
Descripción de los bienes y servicios del proyecto y beneficiarios	
<p>Las Banda 2330 - 2360 MHz, las cuales forman parte del espectro radioeléctrico nacional, son bandas de frecuencia del espectro radioeléctrico que serán asignadas a nivel nacional y que tiene como fin permitir la transmisión de información por parte de uno o más operadores de telecomunicaciones. Además, las frecuencias de espectro radioeléctrico son recursos naturales que forman parte del patrimonio de la Nación y cuya administración, asignación y control corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con lo establecido en los artículos 57, 58 y 75 del Texto Único Ordenado de la Ley de Telecomunicaciones (DS 013-93-TCC). En ese sentido, las bandas de espectro radioeléctrico son de titularidad del Estado, representado por el MTC, el cual además está facultado para disponer de dichas bandas mediante las distintas figuras habilitadas por la normativa aplicable.</p> <p>La figura de Proyecto en Activo constituye una modalidad de participación de la inversión privada promovida por las entidades públicas con facultad de disposición de sus activos. Para ello, el artículo 49 del Decreto Legislativo N° 1362, permite que la entidad pública pueda usar distintos esquemas, tales como: contratos de cesión en uso, arrendamiento, usufructo, superficie u otras modalidades permitidas por Ley. En ese sentido, el MTC tiene planificado adjudicar las bandas de espectro radioeléctrico (activo) a través de la modalidad de Proyecto en Activo, luego del cual se suscribirá un contrato de concesión que permita la explotación del recurso natural y de los servicios de telecomunicaciones; lo cual se encuentra habilitado por los artículos 47 y 55 del Texto Único Ordenado de la Ley de Telecomunicaciones.</p> <p>Los beneficiarios son los usuarios finales de los servicios de telecomunicaciones, que brinde el operador adjudicatario de la buena pro, dentro del área de concesión. Es decir, que se deben considerar como beneficiarios aquellos que, dentro del marco normativo actual, utilicen el servicio de telecomunicaciones brindado a través de la Banda 2330 -2360MHz.</p>	
Principales componentes	<p>La banda 2330 - 2360 MHz, la cual forma parte del espectro radioeléctrico, tienen un alto potencial para ser usada para el desarrollo de redes móviles para la provisión de Internet de banda ancha en el país; Generación 5G. De esta manera, se permitirá a los operadores de servicios móviles contar con más cantidad de espectro radioeléctrico, que se convierte en mejores servicios y mayor satisfacción de los usuarios.</p> <p>La materialización del concurso y la consiguiente provisión de tales servicios en estas bandas impactará, tanto directa como indirectamente, en la reducción de la brecha digital, la calidad de vida de sus usuarios, así como en la productividad y competitividad del conjunto social.</p> <p>Los servicios que se prestarían como consecuencia de la implementación del proyecto son servicios públicos de telecomunicaciones y, en particular, servicios IMT.</p> <p>La provisión de estos servicios permitirá el acceso a una mejor tecnología coadyuvando el cierre de brechas digital en relación con las personas conectadas a los mismos (v.g. acceso a Internet) respecto de las no conectadas. En ese sentido, se mejorará la calidad de vida de los usuarios permitiendo, mediante diversas formas de comunicación, realizar de forma más eficiente sus actividades cotidianas y productivas.</p>
Monto estimado de los compromisos de inversión	De la evaluación respecto de la asignación de las bandas 2330 -2360 MHz se ha estimado preliminarmente que la valorización de la banda será aproximadamente US\$ 67.7 millones (Sin IGV), y que dicho monto preliminar será usado para cubrir los compromisos de inversión por parte

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones**

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Nombre del Proyecto	BANDA DE FRECUENCIAS 2.3 GHZ (2,330 MHZ – 2,360 MHZ)
	<p>de los adjudicatarios del concurso público. No obstante, resulta posible que, en el marco del proceso de promoción realizado por el Organismo Promotor de la Inversión Privada, pueda variar el mencionado monto a través del encargo de obligaciones a los operadores o mediante un factor de competencia, entre otros.</p> <p>Para los procesos de promoción para la asignación de espectro radioeléctrico a través de la modalidad de Proyectos en Activos, se cumple con los parámetros establecidos en el artículo 49 del Decreto Legislativo N° 1362 sobre no comprometer recursos públicos ni trasladar riesgos al Estado, salvo ley expresa. Para ello, se precisa que la asignación de espectro radioeléctrico no implica en ningún de los casos que el Estado comprometa recursos públicos, en tanto el privado es quien debe asumir los costos de inversión totales de la explotación del espectro, así como tampoco el Estado no asume ningún riesgo relacionado a la explotación del espectro radioeléctrico por parte del operador de telecomunicaciones.</p>
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	En formulación
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	
<p>La asignación de la Banda 2330 - 2360 MHz coincide con las políticas sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, contenidas en el PESEM 2018-2026 del Sector Transportes y Comunicaciones.</p> <p>De forma específica, es coherente con los ejes 2 y 4 de la Política del Sector Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con lo siguiente: Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018- 2026 "3.2 Principales ejes de Política en el Sector Transportes y Comunicaciones (...) 2.- Impulsar el desarrollo digital y disponibilidad para toda la población (...) 4.- Contribuir al desarrollo regional, fortalecer la gobernanza y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones. (...)"</p> <p>Asimismo, se encuentra alineado con los Objetivos y Acciones Sectoriales 03 y 04 del PESEM 2018-2026, de acuerdo con lo siguiente: Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026 "4.- Objetivos, Acciones y Ruta Estratégica Sectoriales de Transportes y Comunicaciones. (...) 4.3 <i>Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 03</i> Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional. (...) 4.4 <i>Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 04</i> Fortalecer la gobernanza, descentralización y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones (...)"</p>	

Proyecto en Activo N° 02: Bandas 5G - Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz) y la liberación y/o reordenamiento del rango de frecuencia de 3,400 – 3,600 MHz

Nombre del Proyecto	BANDA DE FRECUENCIAS 3.5 GHZ (3,300 – 3,400 MHZ Y 3,600 – 3,800 MHZ) Y LA LIBERACIÓN Y/O REORDENAMIENTO DEL RANGO DE FRECUENCIA DE 3,400 – 3,600 MHZ
Modalidad	Proyectos en Activos



**BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024**





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Nombre del Proyecto	BANDA DE FRECUENCIAS 3.5 GHZ (3,300 – 3,400 MHZ Y 3,600 – 3,800 MHZ) Y LA LIBERACIÓN Y/O REORDENAMIENTO DEL RANGO DE FRECUENCIA DE 3,400 – 3,600 MHZ
Origen	Iniciativa Estatal
Descripción de los bienes y servicios del proyecto y beneficiarios	
<p>La Banda 3.5 GHz, la cual forma parte del espectro radioeléctrico nacional, es una banda de frecuencia del espectro radioeléctrico que serán asignadas a nivel nacional y que tiene como fin permitir la transmisión de información por parte de uno o más operadores de telecomunicaciones. Además, las frecuencias de espectro radioeléctrico son recursos naturales que forman parte del patrimonio de la Nación y cuya administración, asignación y control corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con lo establecido en los artículos 57, 58 y 75 del Texto Único Ordenado de la Ley de Telecomunicaciones (DS 013-93-TCC). En ese sentido, las bandas de espectro radioeléctrico son de titularidad del Estado, representado por el MTC, el cual además está facultado para disponer de dichas bandas mediante las distintas figuras habilitadas por la normativa aplicable.</p> <p>La figura de Proyecto en Activo constituye una modalidad de participación de la inversión privada promovida por las entidades públicas con facultad de disposición de sus activos. Para ello, el artículo 49 del Decreto Legislativo N° 1362, permite que la entidad pública pueda usar distintos esquemas, tales como: contratos de cesión en uso, arrendamiento, usufructo, superficie u otras modalidades permitidas por Ley. En ese sentido, el MTC tiene planificado adjudicar las bandas de espectro radioeléctrico (activo) a través de la modalidad de Proyecto en Activo, luego del cual se suscribirá un contrato de concesión que permita la explotación del recurso natural y de los servicios de telecomunicaciones; lo cual se encuentra habilitado por los artículos 47 y 55 del Texto Único Ordenado de la Ley de Telecomunicaciones.</p> <p>Los beneficiarios son los usuarios finales de los servicios de telecomunicaciones, que brinde el operador adjudicatario de la buena pro, dentro del área de concesión. Es decir, que se deben considerar como beneficiarios aquellos que, dentro del marco normativo actual, utilicen el servicio de telecomunicaciones brindado a través de la Banda 3.5 GHz.</p>	
Principales componentes	<p>La Banda 3.5 GHz tiene un alto potencial para ser usada para el desarrollo de redes móviles para la provisión de Internet de banda ancha en el país; Generación como 5G, o superiores. De esta manera, se permitirá a los operadores de servicios móviles contar con más cantidad de espectro radioeléctrico, que se convierte en mejores servicios y mayor satisfacción de los usuarios.</p> <p>La materialización del concurso y la consiguiente provisión de tales servicios en esta banda impactará, tanto directa como indirectamente, en la reducción de la brecha digital, la calidad de vida de sus usuarios, así como en la productividad y competitividad del conjunto social.</p> <p>Los servicios que se prestarían como consecuencia de la implementación del proyecto son servicios públicos de telecomunicaciones y, en particular, servicios IMT.</p> <p>La provisión de estos servicios permitirá el acceso a una mejor tecnología coadyuvando el cierre de brechas digital en relación con las personas conectadas a los mismos (v.g. acceso a Internet) respecto de las no conectadas. En ese sentido, se mejorará la calidad de vida de los usuarios permitiendo, mediante diversas formas de comunicación, realizar de forma más eficiente sus actividades cotidianas y productivas.</p>
Monto estimado de los compromisos de inversión	<p>De la evaluación respecto de la asignación de la Banda 3.5 GHz se ha estimado preliminarmente con los bloques liberados entre el rango de frecuencia 3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz y la liberación y/o reordenamiento en el proceso de la Licitación Pública para el rango de frecuencia de 3,400 – 3,600 MHz, en el cual se estima una valorización para bloques de 50 MHz de US\$126.54 millones (Sin IGV) y para bloques de 10 MHz de US\$25.31 millones (Sin IGV), y que dicho monto</p>



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024





Nombre del Proyecto	BANDA DE FRECUENCIAS 3.5 GHZ (3,300 – 3,400 MHZ Y 3,600 – 3,800 MHZ) Y LA LIBERACIÓN Y/O REORDENAMIENTO DEL RANGO DE FRECUENCIA DE 3,400 – 3,600 MHZ
	<p>preliminar será usado para cubrir los compromisos de inversión por parte de los adjudicatarios del concurso público. No obstante, resulta posible que, en el marco del proceso de promoción realizado por el Organismo Promotor de la Inversión Privada, pueda variar el mencionado monto a través del encargo de obligaciones a los operadores o mediante un factor de competencia, entre otros.</p> <p>Para los procesos de promoción para la asignación de espectro radioeléctrico a través de la modalidad de Proyectos en Activos, se cumple con los parámetros establecidos en el artículo 49 del Decreto Legislativo N° 1362 sobre no comprometer recursos públicos ni trasladar riesgos al Estado, salvo ley expresa. Para ello, se precisa que la asignación de espectro radioeléctrico no implica en ningún de los casos que el Estado comprometa recursos públicos, en tanto el privado es quien debe asumir los costos de inversión totales de la explotación del espectro, así como tampoco el Estado no asume ningún riesgo relacionado a la explotación del espectro radioeléctrico por parte del operador de telecomunicaciones.</p>
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	En formulación
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	
<p>La asignación de la Banda 3 300 – 3 400 MHz y 3600-3800 MHz y el proceso de liberación y/o reordenamiento del rango de la banda 3,400 – 3,600 MHz coincide con las políticas sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, contenidas en el PESEM 2018-2026 del Sector Transportes y Comunicaciones</p> <p>De forma específica, es coherente con los ejes 2 y 4 de la Política del Sector Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con lo siguiente:</p> <p>Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018- 2026</p> <p>"3.2 Principales ejes de Política en el Sector Transportes y Comunicaciones</p> <p>(...)</p> <p>2.- Impulsar el desarrollo digital y disponibilidad para toda la población</p> <p>(...)</p> <p>4.- Contribuir al desarrollo regional, fortalecer la gobernanza y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones. (...)"</p> <p>Asimismo, se encuentra alineado con los Objetivos y Acciones Sectoriales 03 y 04 del PESEM 2018-2026, de acuerdo con lo siguiente:</p> <p>Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026</p> <p>"4.- Objetivos, Acciones y Ruta Estratégica Sectoriales de Transportes y Comunicaciones.</p> <p>(...)</p> <p>4.3 <i>Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 03</i></p> <p>Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional.</p> <p>(...)</p> <p>4.4 <i>Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 04</i></p> <p>Fortalecer la gobernanza, descentralización y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones.</p> <p>(...)</p>	

Proyecto en Activo N° 03: Bandas 5G - Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz)

Nombre del Proyecto	BANDA DE FRECUENCIAS 26 GHZ (25.9 – 26.7 GHZ)
Modalidad	Proyectos en Activos





Nombre del Proyecto	BANDA DE FRECUENCIAS 26 GHZ (25.9 – 26.7 GHZ)
Origen	Iniciativa Estatal
Descripción de los bienes y servicios del proyecto y beneficiarios	
<p>La Banda 25,9 GHz – 26,7 GHz, la cual perteneciente al espectro radioeléctrico nacional, es una banda de frecuencias de ondas milimétricas que será asignada a nivel nacional y que tiene como fin permitir la transmisión de información por parte de uno o más operadores de telecomunicaciones. Además, las frecuencias de espectro radioeléctrico son recursos naturales que forman parte del patrimonio de la Nación y cuya administración, asignación y control corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con lo establecido en los artículos 57, 58 y 75 del Texto Único Ordenado de la Ley de Telecomunicaciones (DS 013-93-TCC). En ese sentido, las bandas de espectro radioeléctrico son de titularidad del Estado, representado por el MTC, el cual además está facultado para disponer de dichas bandas mediante las distintas figuras habilitadas por la normativa aplicable.</p> <p>La figura de Proyecto en Activo constituye una modalidad de participación de la inversión privada promovida por las entidades públicas con facultad de disposición de sus activos. Para ello, el artículo 49 del Decreto Legislativo N° 1362, permite que la entidad pública pueda usar distintos esquemas, tales como: contratos de cesión en uso, arrendamiento, usufructo, superficie u otras modalidades permitidas por Ley. En ese sentido, el MTC tiene planificado adjudicar las bandas de espectro radioeléctrico (activo) a través de la modalidad de Proyecto en Activo, luego del cual se suscribirá un contrato de concesión que permita la explotación del recurso natural y de los servicios de telecomunicaciones; lo cual se encuentra habilitado por los artículos 47 y 55 del Texto Único Ordenado de la Ley de Telecomunicaciones.</p> <p>Los beneficiarios son los usuarios finales de los servicios de telecomunicaciones, que brinde el operador adjudicatario de la buena pro, dentro del área de concesión. Es decir, que se deben considerar como beneficiarios aquellos que, dentro del marco normativo actual, utilicen el servicio de telecomunicaciones brindado a través de la Banda 25,9 GHz– 26,7 GHz.</p>	
Principales componentes	<p>La banda 25,9 GHz – 26,7 GHz tiene la mayor capacidad para el despliegue inicial del 5G. De esta manera, se permitirá a los operadores de servicios móviles contar con más cantidad de espectro radioeléctrico, que se convierte en mejores servicios y mayor satisfacción de los usuarios.</p> <p>La combinación de 5G y bandas de ondas milimétricas da lugar a un nuevo nivel de desempeño móvil con velocidades ultra altas y latencias bajas. El uso de este rango en redes móviles es una oportunidad para ofrecer niveles de rendimiento que no habían sido posibles antes. Y es algo que solo el ecosistema móvil puede ofrecer. En el proceso, áreas como la banda ancha fija, la automatización industrial, la atención médica, los sistemas de transporte inteligentes, la realidad virtual y otros pueden ayudar a mejorar la prosperidad económica.</p> <p>La materialización del concurso y la consiguiente provisión de tales servicios en esta banda impactará, tanto directa como indirectamente, en la reducción de la brecha digital, la calidad de vida de sus usuarios, así como en la productividad y competitividad del conjunto social.</p> <p>Los servicios que se prestarían como consecuencia de la implementación del proyecto son servicios públicos de telecomunicaciones y, en particular, servicios IMT.</p>
Monto estimado de los compromisos de inversión	De la evaluación respecto de la asignación de la banda 25,9 GHz – 26,7 GHz se ha estimado preliminarmente que la valorización de la banda será aproximadamente US\$ 87.2 millones (Sin IGV), y que dicho monto preliminar será usado para cubrir los compromisos de inversión por parte de los adjudicatarios del concurso público. No obstante, resulta posible que, en el marco del proceso de promoción realizado por el Organismo Promotor de la Inversión Privada, se establezca un monto a través del

Nombre del Proyecto	BANDA DE FRECUENCIAS 26 GHZ (25.9 – 26.7 GHZ)
	<p>encargo de obligaciones a los operadores o mediante un factor de competencia, entre otros.</p> <p>Para los procesos de promoción para la asignación de espectro radioeléctrico a través de la modalidad de Proyectos en Activos, se cumple con los parámetros establecidos en el artículo 49 del Decreto Legislativo N° 1362 sobre no comprometer recursos públicos ni trasladar riesgos al Estado, salvo ley expresa. Para ello, se precisa que la asignación de espectro radioeléctrico no implica en ningún de los casos que el Estado comprometa recursos públicos, en tanto el privado es quien debe asumir los costos de inversión totales de la explotación del espectro, así como tampoco el Estado no asume ningún riesgo relacionado a la explotación del espectro radioeléctrico por parte del operador de telecomunicaciones.</p>
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	En formulación
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	
<p>La asignación de las Banda 25,9 GHZ – 26,7 GHZ coincide con las políticas sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, contenidas en el PESEM 2018 - 2026 del Sector Transportes y Comunicaciones.</p> <p>De forma específica, es coherente con los ejes 2 y 4 de la Política del Sector Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con lo siguiente:</p> <p>Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018- 2026</p> <p>"3.2 Principales ejes de Política en el Sector Transportes y Comunicaciones</p> <p>(...)</p> <p>2.- Impulsar el desarrollo digital y disponibilidad para toda la población</p> <p>(...)</p> <p>4.- Contribuir al desarrollo regional, fortalecer la gobernanza y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones. (...)"</p> <p>Asimismo, se encuentra alineado con los Objetivos y Acciones Sectoriales 03 y 04 del PESEM 2018-2026, de acuerdo con lo siguiente:</p> <p>Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026</p> <p>"4.- Objetivos, Acciones y Ruta Estratégica Sectoriales de Transportes y Comunicaciones.</p> <p>(...)</p> <p><i>4.3 Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 03</i></p> <p>Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional.</p> <p>(...)</p> <p><i>4.4 Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 04</i></p> <p>Fortalecer la gobernanza, descentralización y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones.</p> <p>(...)</p>	

ANEXO 3: Análisis Valor por Dinero mediante la aplicación temprana de los Criterios de Elegibilidad

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos			
Pregunta:	¿Cuál se espera que sea el nivel de transferencia de riesgos hacia el sector privado?		
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.	

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?		
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	

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?		
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	

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

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

Pregunta:	¿Cuál es el estimado de inversión en el proyecto?		
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	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	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 menor a 25,000 UIT pero mayor a 7,000 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	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	

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

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

Pregunta:	¿Cuenta la entidad pública titular del proyecto con una unidad dentro de su estructura organizacional y tiene experiencia para conducir un proyecto de APP de similares características?	
Indicadores de respuesta		
1		2
Entidad pública titular del proyecto no cuenta con una Unidad de 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 titular del proyecto cuenta con una Unidad de APP y tiene experiencia de desarrollo de proyectos de APP y administración de contratos APP de similar tipología, tamaño y complejidad

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios

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

Proyecto APP 1. Ferrocarril Huancayo – Huancavelica

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado -respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existen precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos ferroviarios que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, en el Anexo 7 del contrato de concesión de Línea 2 se establecen los niveles de servicio y en el Anexo 10 se establecen las penalidades aplicables.

Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	<p>Al mes de setiembre del presente año, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada remitió una versión preliminar del Informe de Evaluación Integrado (IEI) del proyecto Ferrocarril Huancayo Huancavelica, en el cual se desarrolló una evaluación de los criterios de elegibilidad.</p> <p>Al respecto, del IEI del proyecto se señala que no hay proyectos similares en el país que se hayan ejecutado en la modalidad de obra pública, por ello se toma como referencia y se evalúa los proyectos de carreteras, debido a que la infraestructura es parecida al de una carretera en cuanto a longitud y componente geográfico. Así, en el documento denominado "Asociaciones Público -Privadas versus Obra Pública: una comparación para el caso de redes viales en Perú y la Región" elaborado por Bonifaz y Fasando (2020) se estima los sobrecostos en proyectos de carreteras en Perú. De la tabla se evidencia que las carreteras no concesionadas presentaron 88% de sobrecostos con respecto al costo inicial, cuyo costo agregado esta valorizado en 2,156 millones de dólares.</p> <table><tr><th>Carreteras</th><th>Promedio</th><th>Monto total</th></tr><tr><td>Concesionadas</td><td>71%</td><td>1,595</td></tr><tr><td>No Concesionadas</td><td>88%</td><td>2,156</td></tr></table> <p>Fuente: Bonifaz y Fasando (2020)</p> <p>Asimismo, el IEI del proyecto señala que el sector de Transportes y Comunicaciones a mayo 2023 tiene 435 obras paralizadas (Gobierno Nacional, Gobierno Regional y Gobierno Local), según el reporte elaborado por la Contraloría General de la República, siendo lo motivos de paralización en mayo medida por causas no imprevistas, transferencia de gestión, no atribuibles a ambas partes, entre otros; entre los motivos de paralización de obras también se encuentran incumplimiento de contratos, obras con falta de recursos financieros y liquidez y por discrepancias, controversias y arbitrajes.</p> <p>Como se aprecia, respecto al sector Transportes y Comunicaciones, hay evidencia de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas en proyectos ejecutados por obra pública.</p>	Carreteras	Promedio	Monto total	Concesionadas	71%	1,595	No Concesionadas	88%	2,156
Carreteras	Promedio	Monto total											
Concesionadas	71%	1,595											
No Concesionadas	88%	2,156											
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	<p>El Ferrocarril Huancayo Huancavelica fue inaugurado el 24 de octubre de 1926. En la actualidad es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) quien se encuentra a cargo de la administración y operación del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica, a través de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes de conformidad con lo establecido en el inciso r) del Artículo 117 del Texto Integrado de Reglamento de Organización y Funciones del MTC quien a su vez actúa mediante la Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes.</p> <p>A lo largo del funcionamiento del Ferrocarril Huancayo Huancavelica ha sufrido varias paralizaciones en su operación, según señala los antecedentes del Estudio de Preinversión del proyecto, el último fue registrado en el año 2018, el cual recién en marzo de este año se logró reiniciar parcialmente la operación del ferrocarril.</p> <p>Como se aprecia, estando el Ferrocarril Huancayo Huancavelica bajo la administración de la Entidad Titular del proyecto no ha logrado una adecuada operación y mantenimiento del tren, el cual evidencia las limitadas capacidades de gestión que ha tenido la Entidad Titular del proyecto para operar y mantener el Ferrocarril Huancayo – Huancavelica. No obstante, ha reiniciado la operación parcialmente durante el primer Trimestre de este año.</p> <p>Por tanto, en base a lo argumentado, el puntaje asignado para este indicador es dos (2), el cual corresponde a <i>"La entidad pública posee una capacidad media para realizar sostenidamente la operación y mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto"</i>.</p>									
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	<p>El CTI estimado asciende a S/1,122.59 millones y en UIT es 226,785, este valor se encuentra en el rango de 50 mil UIT – 250 mil UIT correspondiendo el puntaje de dos (2).</p>									



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Al respecto, mediante la Circular N°81 publicada en abril 2021 – correspondiente a una convocatoria anterior – PROINVERSION publicó los interesados calificados para la presentación de los Sobre N°2 y N°3, fueron cuatro (4) consorcios calificados aptos para presentar los referidos Sobres. Por esta razón, se asigna el puntaje 2 .
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		El MTC, como entidad pública contratante, cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra las siguientes concesiones ferroviarios: 1) Línea 2 del Metro de Lima y Callao – Ramal 4, 2) Línea 1 del Metro de Lima, 3) Ferrocarril del Sur y Sur Oriente y 4) Ferrocarril del Centro
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación a través del cobro de tarifas no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 2. Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento																																																																											
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado -respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado"																																																																											
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existen precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: • El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. • Asimismo, el contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.																																																																											
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provías Nacional. En la siguiente tabla se registra una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable <table border="1"> <thead> <tr> <th>C.U.I.</th><th>Año de viabilidad</th><th>Monto viable</th><th>Costo actualizado</th><th>Variación %</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>2057906</td><td>2005</td><td>151,572,422.00</td><td>1,295,100,211.46</td><td>754%</td></tr> <tr><td>2002210</td><td>2004</td><td>151,003,195.00</td><td>687,224,318.40</td><td>355%</td></tr> <tr><td>2002604</td><td>2004</td><td>112,596,574.84</td><td>408,296,152.54</td><td>263%</td></tr> <tr><td>2234987</td><td>2013</td><td>193,860,783.00</td><td>635,012,070.94</td><td>228%</td></tr> <tr><td>2026767</td><td>2008</td><td>323,915,305.00</td><td>984,015,429.22</td><td>204%</td></tr> <tr><td>2110320</td><td>2009</td><td>466,465,816.00</td><td>1,232,636,414.69</td><td>164%</td></tr> <tr><td>2058698</td><td>2007</td><td>701,780,831.00</td><td>1,721,732,675.00</td><td>145%</td></tr> <tr><td>2042771</td><td>2007</td><td>792,355,798.00</td><td>1,907,675,869.54</td><td>141%</td></tr> <tr><td>2002207</td><td>2004</td><td>71,067,871.00</td><td>164,737,038.40</td><td>132%</td></tr> <tr><td>2167895</td><td>2012</td><td>108,376,890.00</td><td>250,580,485.73</td><td>131%</td></tr> <tr><td>2002060</td><td>2002</td><td>500,232,600.00</td><td>1,156,267,483.18</td><td>131%</td></tr> <tr><td>2028339</td><td>2005</td><td>184,295,777.00</td><td>420,839,490.26</td><td>128%</td></tr> <tr><td>2022937</td><td>2005</td><td>168,202,543.00</td><td>382,721,538.67</td><td>128%</td></tr> <tr><td>2088774</td><td>2012</td><td>502,831,752.00</td><td>1,061,293,906.66</td><td>111%</td></tr> </tbody> </table>	C.U.I.	Año de viabilidad	Monto viable	Costo actualizado	Variación %	2057906	2005	151,572,422.00	1,295,100,211.46	754%	2002210	2004	151,003,195.00	687,224,318.40	355%	2002604	2004	112,596,574.84	408,296,152.54	263%	2234987	2013	193,860,783.00	635,012,070.94	228%	2026767	2008	323,915,305.00	984,015,429.22	204%	2110320	2009	466,465,816.00	1,232,636,414.69	164%	2058698	2007	701,780,831.00	1,721,732,675.00	145%	2042771	2007	792,355,798.00	1,907,675,869.54	141%	2002207	2004	71,067,871.00	164,737,038.40	132%	2167895	2012	108,376,890.00	250,580,485.73	131%	2002060	2002	500,232,600.00	1,156,267,483.18	131%	2028339	2005	184,295,777.00	420,839,490.26	128%	2022937	2005	168,202,543.00	382,721,538.67	128%	2088774	2012	502,831,752.00	1,061,293,906.66	111%
C.U.I.	Año de viabilidad	Monto viable	Costo actualizado	Variación %																																																																											
2057906	2005	151,572,422.00	1,295,100,211.46	754%																																																																											
2002210	2004	151,003,195.00	687,224,318.40	355%																																																																											
2002604	2004	112,596,574.84	408,296,152.54	263%																																																																											
2234987	2013	193,860,783.00	635,012,070.94	228%																																																																											
2026767	2008	323,915,305.00	984,015,429.22	204%																																																																											
2110320	2009	466,465,816.00	1,232,636,414.69	164%																																																																											
2058698	2007	701,780,831.00	1,721,732,675.00	145%																																																																											
2042771	2007	792,355,798.00	1,907,675,869.54	141%																																																																											
2002207	2004	71,067,871.00	164,737,038.40	132%																																																																											
2167895	2012	108,376,890.00	250,580,485.73	131%																																																																											
2002060	2002	500,232,600.00	1,156,267,483.18	131%																																																																											
2028339	2005	184,295,777.00	420,839,490.26	128%																																																																											
2022937	2005	168,202,543.00	382,721,538.67	128%																																																																											
2088774	2012	502,831,752.00	1,061,293,906.66	111%																																																																											



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	<p>El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional.</p> <p>En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).</p>
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	<p>Según el IEI del proyecto, el CTI estimado del proyecto es USD 1,154.89 millones (tipo de cambio aplicado fue S/3.72 correspondiente al año 2023 del MMM 2024-2027) siendo el CTI en soles asciende a 4,296.19 resultando el CTI en UIT 867,918 correspondiendo el puntaje de tres (3).</p>
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	<p>De la evaluación realizada en el IEI y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).</p>
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		<p>La DGPPT, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.</p>
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		<p>El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.</p>

Proyecto APP 05. Terminal Portuario de Lambayeque

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	<p>En la etapa de diseño y construcción, algunos riesgos serán retenidos por el Concedente tales como: riesgo de liberación áreas, riesgo ambiental preexistentes, riesgos arqueológicos; sin embargo, los riesgos como diseño, construcción, financiamiento, entre otros serán asignados al Concesionario,</p> <p>En la etapa de operación y mantenimiento, los riesgos que podrían ser compartido entre las partes son riesgo de fuerza mayor, en cambio, los riesgos relevantes como riesgos de ingresos, sobrecostos de explotación serán asignados al Concesionario,</p> <p>Se aprecia que los riesgos relevantes como financiamiento, diseño, construcción, ingresos serán asignados al Concesionario; y los riesgos vinculados a la disponibilidad de áreas serán retenidos por el Concedente. Cabe precisar que, se toma como referencia la información sobre la asignación de riesgos de proyectos portuarios similares.</p> <p>En tal sentido, corresponde un puntaje de tres (3) porque existe una alta capacidad de transferencia de riesgos del Estado al privado.</p>
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	<p>Existe información suficiente respecto a los alcances técnicos referidos al servicio y desempeño de la infraestructura en proyectos similares en el Perú, tomando en consideración los contratos en ejecución de ocho (8) Terminales Portuarios en el territorio nacional (Puntaje 3)</p>

Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	No se cuenta con información sobre proyectos similares que se hayan efectuado a través de obra pública en la actualidad. Los puertos operados por ENAPU son antiguos por ello no podrían ser considerados ya que no habría información cuantificable
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	La Entidad Titular del proyecto no cuenta con los suficientes recursos presupuestarios y tiene limitadas capacidades técnicas para operar y mantener de forma sostenida y con niveles de servicios el proyecto, lo que haría que la infraestructura se deteriore con facilidad y que los servicios portuarios no sean brindados adecuadamente.
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	El CTI estimado del proyecto asciende a S/ 1,226.91 millones; por tanto, el CTI en UIT es 247,861, el cual se encuentra en el rango de 50,000 UIT – 250,000 UIT correspondiendo el puntaje de dos (2).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Teniendo en cuenta anteriores procesos de promoción de la inversión privada hubo varios interesados en proyectos marítimos, entre las empresas interesadas se encontraron Dubai Ports, Hutchinson, APM Terminals, Tertir, Mota Engil, Grupo Nogar, Tramarsa, Yilport. Sin embargo, teniendo como referencia el concurso para la adjudicación del terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, donde los postores precalificados fueron dos (2): Consorcio Transportadora Salaverry y Notable Category S.A., para este proyecto se toma una postura conservadora y se estima que haya por los menos dos postores interesados, correspondiendo puntaje uno (1).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		El MTC, como entidad pública contratante, cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos portuarios y administración de contratos APP, pues administra las siguientes concesiones: a) Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, b) Terminal Portuario General San Martín – Paracas, Pisco, c) Terminal Portuario de Yurimaguas, d) Terminal Multipropósito Muelle Norte – Callao, e) Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales – Callao, f) Terminal Portuario de Paíta, g) Terminal de Contenedores Muelle Sur – Callao, h) Terminal Portuario de Matarani, y i) Hidrovía Amazónica.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		Según lo comunicado por la APN el proyecto Terminal Portuario de Lambayeque generaría suficientes recursos para recuperar la inversión y el pago de la operación y mantenimiento

Proyecto APP 07. Nuevo Terminal Portuario Pucallpa

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	<p>En la etapa de diseño y construcción, algunos riesgos serán retenidos por el Concedente tales como: riesgo de liberación áreas, riesgo ambiental preexistentes; sin embargo, los riesgos como diseño, construcción, financiamiento, entre otros serán asignados al Concesionario.</p> <p>En la etapa de operación y mantenimiento, el riesgo que será compartido entre las partes son el riesgo de fuerza mayor, en cambio, los riesgos relevantes como riesgos de ingresos, sobrecostos de explotación serán asignados al Concesionario.</p> <p>Se aprecia que los riesgos relevantes como financiamiento, diseño, construcción, ingresos serán asignados al Concesionario; y los riesgos vinculados a la disponibilidad de áreas serán retenidos por el Concedente. Cabe precisar que, se toma como referencia la información sobre la asignación de riesgos de proyectos portuarios concesionados en la actualidad.</p> <p>En tal sentido, corresponde un puntaje de tres (3) porque existe una alta capacidad de transferencia de riesgos del Estado al privado.</p>
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Existe información suficiente respecto a los alcances técnicos referidos al servicio y desempeño de la infraestructura en proyectos similares en el Perú, tomando en consideración los contratos en ejecución de ocho (8) Terminales Portuarios en el territorio nacional (Puntaje 3)



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	No se cuenta con información sobre proyectos similares que se hayan efectuado a través de obra pública en la actualidad. Los puertos operados por ENAPU son antiguos por ello no podrían ser considerados ya que no habría información cuantificable
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	La Entidad Titular del proyecto no cuenta con los suficientes recursos presupuestarios y tiene limitadas capacidades técnicas para operar y mantener de forma sostenida y con niveles de servicios el proyecto, lo que haría que la infraestructura se deteriore con facilidad y que los servicios portuarios no sean brindados adecuadamente.
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	El CTI estimado asciende a S/137.19 millones siendo el CTI en UIT 27,7145, el cual es menor a 50 mil UIT y mayor que 10 mil UIT correspondiendo el puntaje de uno (1).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	En un escenario optimista se espera tener como mínimo dos postores, como fue para el terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, y en el caso del Terminal Yurimaguas solo un postor cumplió con presentar los sobres N°2 y N° 3, por ello el puntaje correspondiente es uno (1), debido a que se espera tener hasta dos postores.
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		El MTC, como entidad pública contratante, cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos portuarios y administración de contratos APP, pues administra las siguientes concesiones: a) Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, b) Terminal Portuario General San Martín – Paracas, Pisco, c) Terminal Portuario de Yurimaguas, d) Terminal Multipropósito Muelle Norte – Callao, e) Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales – Callao, f) Terminal Portuario de Paita, g) Terminal de Contenedores Muelle Sur – Callao, h) Terminal Portuario de Matarani, y i) Hidrovía Amazónica.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		La demanda del proyecto Nuevo Terminal Portuario Pucallpa sería suficiente para generar los recursos para recuperar la inversión y operación y mantenimiento según indica en su estudio de factibilidad

Proyecto APP 08. Nuevos Terminales Portuarios de Loreto (Saramiza e Iquitos)

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	<p>En la etapa de diseño y construcción, algunos riesgos serán retenidos por el Concedente tales como: riesgo de liberación áreas, riesgo ambiental preexistentes, riesgos arqueológicos; sin embargo, los riesgos como diseño, construcción, financiamiento, entre otros son asignados al Concesionario,</p> <p>En la etapa de operación y mantenimiento, el riesgo que podría ser compartido entre las partes son riesgo de fuerza mayor, en cambio, los riesgos relevantes como riesgos de ingresos, sobrecostos de explotación, tipo de cambio, son retenidos por el Concedente, debido a que los ingresos recaudados no serán suficientes para recuperar los costos de inversión y cubrir los costos de operación y mantenimiento resultando necesario el cofinanciamiento</p> <p>Se aprecia que los riesgos relevantes como financiamiento, diseño, construcción serán asignados al Concesionario; y los riesgos vinculados a la disponibilidad de áreas y el riesgo de ingresos serán retenidos por el Concedente. Cabe precisar que, se toma como referencia la información sobre la asignación de riesgos de proyectos portuarios concesionarios en la actualidad.</p> <p>En tal sentido, corresponde un puntaje de dos (2) porque existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos del Estado al privado.</p>
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	<p>Existe información suficiente respecto a los alcances técnicos referidos al servicio y desempeño de la infraestructura en proyectos similares en el Perú, tomando en consideración los contratos en ejecución de ocho (8) Terminales Portuarios en el territorio nacional (Puntaje 3)</p>



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	No se cuenta con información sobre proyectos similares que se hayan efectuado a través de obra pública en la actualidad. Los puertos operados por ENAPU son antiguos por ello no podrían ser considerados ya que no habría información cuantificable
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	La Entidad Titular del proyecto no cuenta con los suficientes recursos presupuestarios y tiene limitadas capacidades técnicas para operar y mantener de forma sostenida y con niveles de servicios el proyecto, lo que haría que la infraestructura se deteriore con facilidad y que los servicios portuarios no sean brindados adecuadamente.
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	El CTI estimado asciende a S/145.56 millones siendo el CTI en UIT 29,407, dicho valor se encuentra en el rango de 10 mil UIT a 50 mil UIT correspondiendo el puntaje de dos (2).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	En un escenario optimista se espera tener como mínimo dos postores, como fue para el terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, y en el caso del Terminal Yurimaguas solo un postor cumplió con presentar los sobres N°2 y N° 3, por ello el puntaje correspondiente es uno (1), debido a que se espera tener hasta dos postores.
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		El MTC, como entidad pública contratante, cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos portuarios y administración de contratos APP, pues administra las siguientes concesiones: a) Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, b) Terminal Portuario General San Martín – Paracas, Pisco, c) Terminal Portuario de Yurimaguas, d) Terminal Multipropósito Muelle Norte – Callao, e) Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales – Callao, f) Terminal Portuario de Paita, g) Terminal de Contenedores Muelle Sur – Callao, h) Terminal Portuario de Matarani, y i) Hidrovía Amazónica.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		Los ingresos de este proyecto no serían suficientes para cumplir con las obligaciones del contrato por lo que será necesario que el Estado cofinancie las obligaciones.

Proyecto APP 09. Ferrocarril Lima - Ica

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado -respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, construcción, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos ferroviarios que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, en el Anexo 7 del contrato de concesión de Línea 2 se establecen los niveles de servicio y en el Anexo 10 se establecen las penalidades aplicables
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia en el país de sobre costos del proyecto similares tal es el caso del proyecto Línea 1, que incrementó el presupuesto de US\$ 410 millones a US\$ 519 millones. Cabe precisar que, el tramo Villa El Salvador – Avenida Grau se realizó bajo el mecanismo de obra pública.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El Ferrocarril Huancayo Huancavelica fue inaugurado el 24 de octubre de 1926. En la actualidad es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) quien se encuentra a cargo de la administración y operación del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica, a través de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes de conformidad con lo establecido en el inciso r) del Artículo 117 del Texto Integrado de Reglamento de Organización y Funciones del MTC quien a su vez actúa mediante la Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes.

				<p>A lo largo del funcionamiento del Ferrocarril Huancayo Huancavelica ha sufrido varias paralizaciones en su operación, según señala los antecedentes del Estudio de Preinversión del proyecto, el último fue registrado en el año 2018, el cual recién en marzo de este año se logró reiniciar parcialmente la operación del ferrocarril.</p> <p>Como se aprecia, estando el Ferrocarril Huancayo Huancavelica bajo la administración de la Entidad Titular del proyecto no ha logrado una adecuada operación y mantenimiento del tren, el cual evidencia las limitadas capacidades de gestión que ha tenido la Entidad Titular del proyecto para operar y mantener el Ferrocarril Huancayo – Huancavelica. No obstante, ha reiniciado tardíamente la operación parcialmente durante el primer Trimestre de este año.</p> <p>Por tanto, en base a lo argumentado, el puntaje asignado para este indicador es dos (2), el cual corresponde a <i>"La entidad pública posee una capacidad media para realizar sostenidamente la operación y mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto"</i>.</p>
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	<p>El CTI estimado asciende a S/13,054.89 millones siendo el CTI en UIT 2,637.352, dicho valor es mayor a 250 mil UIT correspondiendo el puntaje de tres (3).</p>
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	<p>Los proyectos son nuevos se encuentran en una fase temprana; sin embargo, anteriormente, hubo una iniciativa privada relacionada al Ferrocarril Lima Ica que no prosperó; por lo que en un escenario conservador se prevé como mínimo dos postores; teniendo en cuenta que en el mercado hay empresas interesadas por proyectos ferroviarios tal como se explicó para el proyecto Ferrocarril Huancayo Huancavelica.</p>
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		<p>El MTC, como entidad pública contratante, cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra las siguientes concesiones ferroviarias:</p> <p>1) Línea 2 del Metro de Lima y Callao – Ramal 4, 2) Línea 1 del Metro de Lima, 3) Ferrocarril del Sur y Sur Oriente y 4) Ferrocarril del Centro</p>
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		<p>El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación a través del cobro de tarifas no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.</p>

Proyecto APP 10: Operación y Mantenimiento de la RDNFO				
Criterio de elegibilidad	Puntaje			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	<p>Existe una alta capacidad de transferir los riesgos desde el Estado al sector privado, en la medida que preliminarmente se ha identificado que al menos el 85% de los riesgos vinculados a la operación y mantenimiento de la RDNFO (tomando como referencia el anterior proyecto operado por la Empresa Azteca Comunicaciones Perú S.A.C) serán trasladados al privado. Cabe precisar que los riesgos compartidos o asignados al Concedente estarán vinculados al riesgo de demanda (cofinanciamiento) y eventos de fuerza mayor.</p>
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	<p>Siendo que el Proyecto es brownfield, previamente concesionada a Azteca (Vigente hasta la resolución unilateral del contrato de concesión efectuada en enero 2022), existe información suficiente respecto a los alcances técnicos referidos al servicio y desempeño de la infraestructura (Puntaje 3).</p>
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional - Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	<p>En la medida que el Proyecto es único (tendido de red de fibra óptica) no existe información histórica sobre proyectos ejecutados previamente vía el régimen general de contratación pública (Puntaje 1).</p>
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional - Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	<p>En la medida que el Estado no ha ejecutado intervenciones similares al Proyecto, que involucra el tendido de una red de fibra óptica, no existe información histórica suficiente que permita concluir que la Entidad cuenta con la capacidad para operar y mantener la infraestructura. Cabe precisar que, si bien a la fecha PRONATEL está a cargo de la O&M de la infraestructura; no obstante, dicho unidad no tiene como core dicha actividad, es por ello que a la fecha está en curso la selección de un operador especializado (Puntaje 3).</p>
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	<p>En la medida que el Proyecto involucra únicamente la O&M de la RDNFO, el Costo Total del mismo está asociado a dichos conceptos, para el periodo 2025-2034. Para fines de determinar el puntaje se calculó el Costo Total del</p>

			Proyecto, a valor presente, el cual asciende a S/. 899,599,174 lo que equivale a 181,737 UIT.	
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	En el mercado nacional existen principalmente cuatro (04) operadores a la fecha que podrían potencialmente estar interesados en participar en el proceso. No obstante, de estos Viettel, Telefónica y Claro ya cuentan con fibra tendida que se superpone a la RDNFO en 75%, 49% y 29%, respectivamente. En tal sentido, podría existir interés de los operadores que cuentan con menor tendido de fibra óptica (Telefónica y Claro), Entel que no cuenta con fibra tendida, o de un nuevo operador que desee operar en el mercado nacional, con estos podría llegarse a 3 o 4 postores interesados (Puntaje 2).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1		2	El MTC cuenta con una unidad encargada de la formulación de proyectos APP, así como su gestión, en el sector comunicaciones. Dicha labor recae en la Dirección General de Programas y Proyectos en Comunicaciones, la misma que estaba a cargo de la gestión de la RDNFO previa a la declaración de su terminación anticipada (Puntaje 2).
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0		1	Siendo que el Proyecto está vinculado a la provisión de un servicio (servicio de banda ancha) tiene capacidad de generar ingresos para financiar parcialmente los costos del Proyecto y, progresivamente, pueda reducirse el cofinanciamiento del Estado. Esto último está sujeto al diseño final del Proyecto a ser efectuado durante la Fase de Estructuración, sin perjuicio que se prevé que los ingresos representen al menos el 50% del CTP.

Proyecto APP 11. DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPA / TARMA - JAUJA/ PTE. STUART - HUANCAYO/ MAZAMARI - CUBANTÍA

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: <ul style="list-style-type: none"> - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. <p>En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento</p>

				con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	No tiene componente de inversión siendo el CTP estimado del proyecto S/ 185.20 millones, siendo el CTP en UIT 37,413, por lo tanto, dicho valor se encuentra en un rango de 10,000 UIT a 50,000 UIT correspondiendo el puntaje de (1).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 12. ATICO - DV. QUILCA - MATARANI - ILO / DV. COCACHACRA - VENTILLATA

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.

Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	No tiene componente de inversión siendo el CTP estimado S/ 167,48 millones y en UIT asciende a 33,834 UIT, por lo tanto, se encuentra en un rango de 10,000 UIT a 50,000 UIT correspondiendo el puntaje de uno (1).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombia); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es autofinanciado, es decir, la recaudación será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 13. I. V. ZAPALLAL - VENTANILLA - OVALO 200 MILLAS - AV. NESTOR GAMBETA - PTO. CALLAO

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.

Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	No tiene componente de inversión. El CTP estimado asciende a S/499.74 millones y en UIT asciende a 100,957, por lo tanto, se encuentra en un rango de 50,000 UIT a 250,000 UIT correspondiendo el puntaje de dos (2).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 14. CUSCO - PISAC / URUBAMBA - CHINCHEROS - CACHIMAYO / HUACARPAY - OLLANTAYTAMBO - DV. SANTA TERESA

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de dos (2) ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".

Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	<p>Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	<p>Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.</p>
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	<p>El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional.</p> <p>En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).</p>
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	<p>No tiene componente de inversión. El CTP estimado asciende a S/ 382.95 millones y en UIT asciende a 77,364 UIT, por lo tanto, se encuentra en un rango de 50,000 UIT a 250,000 UIT, El puntaje que le corresponde es dos (2).</p>
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	<p>Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción.</p> <p>De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombia); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).</p>
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		<p>La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.</p>
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		<p>El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.</p>

Proyecto APP 15. PTO. YOYATO - CUBANTIA / PTO. SELVA DE ORO - PTE. ALTO ANAPATI

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles	Sustento
---------------------------	-------------------	----------

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de dos (2) ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje tres (3) debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	No tiene componente de inversión. El CTP estimado asciende a 265.41 millones y en UIT a 53,617. por lo tanto, se encuentra en un rango de 50,000 UIT a 250,000 UIT, El puntaje que le corresponde es dos (2).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 16. PTE. CARRIZALES (CASMA) - PARIACOTO- HUARAZ - CIRCUITO TURISTICO (MIRADOR)

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: <ul style="list-style-type: none"> - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobre costos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	No tiene componente de inversión. El CTP estimado asciende a S/209.58 millones y en UIT 42,339, por lo tanto, se encuentra en un rango de 10,000 UIT a 50,000 UIT, El puntaje que le corresponde es uno (1).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1			El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.
---	---	---	--	--	---

Proyecto APP 17. SICUANI - PUCARA - CALAPUJA / PUNO - DESAGUADERO

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: <ul style="list-style-type: none"> - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyatún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	No tiene componente de inversión El CTP estimado asciende a S/405.70 millones y en UIT 81,960, por lo tanto, se encuentra en un rango de 50,000 UIT a 250,000 UIT, El puntaje que le corresponde es dos (2).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).

Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2	La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1	El proyecto es autofinanciado, es decir, la recaudación será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 18. KIMBIRI - KEPASHIATO - QUILLABAMBA - SANTA TERESA - PTE. HIDROELECTRICA

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: <ul style="list-style-type: none">- El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.- El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	No tiene componente de inversión. El CTP estimado asciende a S/422.54 millones y en UIT 85,361, por lo tanto, este valor se encuentra en un rango de 50,000 UIT a 250,000 UIT correspondiendo el puntaje de dos (2).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEL del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas.

				Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombia); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 19. PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA / CHINCHA ALTA - LACHOCC / MAL PASO - PISCO - PUERTO SAN MARTIN

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	El CTI estimado asciende a S/ 756,40 millones y en UIT a 152,808, por lo tanto, se encuentra en un rango de 50,000 UIT a 250,000 UIT correspondiendo el de dos (2).

Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombia); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 20. DV. URCOS - SICUANI / EL DESCANSO - SICUANI / SAN GENARO - COMBAPATA / DV. SICUANI – PHINAYA

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).

Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	El CTI asciende a S/123.08 millones en UIT a 24,864, por lo tanto, este valor se encuentra en un rango de 10,000 UIT a 50,000 UIT correspondiendo el puntaje de uno (1).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombia); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 21. SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUCA - DV SIHUAS / PTE. HUAROCHIRI - PTE CHUQUICARA/TAUCA – SHOREY

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente

				contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	El CTI estimado asciende a S/2,459.56 millones y en UIT ascienda 496,882, por lo tanto, este valor es mayor a 250 mil UIT correspondiendo el puntaje de tres (3).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 22. DV. CHIGUATA - SANTA LUCÍA - MAÑAZO / IMATA - HÉCTOR TEJADA / PASCANA - YAURI - SAN GENARO

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.

Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	El CTI asciende a S/1,900.80 millones y en UIT a 384,000 por lo tanto, este valor es mayor a 250,000 UIT correspondiendo el puntaje de tres (3).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombia); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 23. Corredor vial 1: EMP. PE-3S (DV. IMPERIAL) - PAMPAS - ABRA INDEPENDENCIA - CHURCAMP - EMP. PE-3S (MAYOCC) / EMP. PE-3S (LA MEJORADA) - PUCACRUZ - ACOBAMBA - CAJA - MARCAS - EMP. PE-3S (PTE. ALLCOMACHAY)

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.

Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	El CTI estimado asciende a S/493.67 millones y en UIT asciende a 99,731, por lo tanto, se encuentra en un rango de 50,000 UIT a 250,000 UIT correspondiendo el puntaje que le corresponde es dos (2).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 24. Corredor vial 2: JULIACA - PUTINA ORIENTAL -SANDIA-SAN IGNACIO-PUNTA DE CARRETERAS Y DV. PUTINA-MOHO-CONIMA-MILILAYA- FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA-FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA - TILALI YFRONTERA CON BOLIVIA

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles	Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1 2 3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".

Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	<p>Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	<p>Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.</p>
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	<p>El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional.</p> <p>En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).</p>
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	<p>El CTI estimado asciende a S/210.45 millones y en UIT asciende a 42,516, por lo tanto, se encuentra en un rango de 10,000 UIT a 50,000 UIT correspondiendo el puntaje de uno (1).</p>
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	<p>Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción.</p> <p>De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).</p>
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		<p>La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.</p>
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		<p>El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.</p>

Proyecto APP 25. Corredor vial 3: EMP. PE-28 B (L.D. CUSCO EN SAN FRANCISCO) - SANTA ROSA-SAN MIGUEL/ EMP. PE-28B (ROSARIO) - CANAYRE

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles	Sustento
---------------------------	-------------------	----------

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: <ul style="list-style-type: none"> - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	El CTI estimado asciende a S/ 366.98 millones y en UIT asciende a 74,138, por lo tanto, se encuentra en un rango de 50,000 UIT a 250,000 UIT correspondiendo el puntaje de dos (2).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 26. Corredor vial 4: EMP. PE 18A (Dv. TINGO MARIA) - AUCAYACU - NUEVO PROGRESO - TOCACHE - JUANJUI - PICOTA - TARAPOTO				
Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: <ul style="list-style-type: none"> - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	No tiene componente de inversión El CTP estimado asciende a S/ 194.34 millones y en UIT asciende a 39,261, por lo tanto se encuentra en un rango de 10,000 UIT a 50,000 UIT correspondiendo el puntaje de uno (1).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).

Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2	La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1	El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 27. Corredor vial 5: DV. POMABAMBA - SIHUAS - HUACRACHUCO - SAN PEDRO DE CHONTA - UCHIZA - EMP. PE - 5N

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: <ul style="list-style-type: none"> - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	El CTI estimado asciende a S/ 313.19 millones y en UIT asciende a 63,272, por lo tanto, se encuentra en un rango de 50,000 UIT a 250,000 UIT correspondiendo el puntaje de dos (2).

Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 28. Corredor vial 6: DV. CERRO DE PASCO - HUANUCO - TINGO MARIA - EMP. PE-5N (PUENTE PUMAHUASI)

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).

Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	No tiene componente de inversión. El CTP estimado asciende a S/ 158.77 millones y en UIT asciende a 32,074, por lo tanto, se encuentra en un rango 10,000 UIT a 50,000 UIT correspondiendo el puntaje de uno (1).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 29. Corredor vial 7: EMP. PE-3S (CONCEPCIÓN) – COMAS – EMP. PE-5S (SATIPO) / EMP. PE-5S (PTO. OCOPIA) – ATALAYA

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con

				niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	No tiene componente de inversión. El CTP estimado asciende a S/ 299.87 millones y en UIT asciende a 60,580, por lo tanto, se encuentra en un rango 50,000 UIT a 250,000 UIT correspondiendo el puntaje de dos (2).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombia); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Proyecto APP 30. EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE / KM 71+600 - HUANCABAMBA

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.

Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	<p>El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional.</p> <p>En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).</p>
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	<p>El CTI estimado asciende a S/ 573.55 millones y en UIT es 115,869, por lo tanto, este valor se encuentra en un rango de 50,000 UIT a 250,000 UIT correspondiendo el puntaje de dos (2).</p>
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	<p>Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción.</p> <p>De la evaluación realizada en el IEL del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombia); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).</p>
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		<p>La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.</p>
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		<p>El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.</p>

Proyecto APP 31. Tercer Grupo de Aeropuertos

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	<p>En la etapa de diseño y construcción, algunos riesgos serán retenidos por el Concedente tales como: riesgo de liberación áreas, riesgo ambiental preexistentes, riesgos arqueológicos; sin embargo, los riesgos como diseño, construcción, financiamiento, entre otros serán asignados al Concesionario,</p> <p>En la etapa de operación y mantenimiento, el riesgo que podría ser compartido entre las partes es el riesgo de fuerza mayor, en cambio, los riesgos relevantes como riesgos de ingresos (demanda), entre otros serán asignados al Concesionario.</p> <p>Se aprecia que los riesgos relevantes como financiamiento, diseño, construcción, ingresos son asignados al Concesionario; y los riesgos vinculados a la disponibilidad de áreas son retenidos por el Concedente. Cabe precisar que, la evaluación realizada es en base a los contratos de concesión aeroportuario.</p> <p>No obstante, el proyecto incluye aeropuertos existentes por lo que el riesgo de liberación de predios, en caso de ampliación, es baja. Asimismo, las obras del Aeropuerto Internacional de Chinchero se encuentran en ejecución por lo que no generan ningún riesgo significativo al Concedente.</p> <p>En tal sentido, corresponde un puntaje de tres (3) porque existe una alta capacidad de transferencia de riesgos del Estado al privado,</p>

Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	A la fecha se encuentran vigentes tres concesiones aeroportuarias, cuyos contratos regulan indicadores de desempeño y un sistema de penalidades.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos infraestructura aeroportuaria. En el caso del PI con CUI 2253500 se ha registrado una variación de hasta al 265% de costo actualizado de la inversión (S/ 311.86 mill.) respecto al monto declarado viable (S/ 85.42 mill.). En el caso del PI con CUI 2331359 se ha registrado una variación de 47% de costo actualizado de la inversión (S/ 65.90 mill.) respecto al monto declarado viable (S/ 44.79 mill.).
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	La Entidad Titular del proyecto es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el D.S. N°021-2018-MTC. Sin embargo, a la fecha los aeropuertos que conforman este grupo son administrados y operados por CORPAC S.A. debido a que entre sus funciones esta operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo. Con respecto, a las limitaciones por obra pública tradicional para operar y mantener, los aeropuertos no concesionados a lo largo del tiempo no han mostrado una mejora en la operación comparado con los aeropuertos concesionados. Como ejemplo, podemos citar las concesiones vigentes del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos, los cuales han mejorado significativamente su nivel de eficiencia y elevado el nivel de la calidad de los servicios que se brindan a favor de los usuarios luego de ser concesionados. Los ingresos recaudados por pasajero han mejorado bajo la operación de un concesionario privado que opera y mantiene por encargo de Estado (mecanismo APP). En el Primer Grupo de Aeropuertos, los ingresos por pasajeros (en US\$) pasaron de 2.84 con CORPAC a 4.38 bajo APP. En el Segundo Grupo de Aeropuertos, los ingresos por pasajeros (en US\$) pasaron de 2.84 con CORPAC a 4.90 bajo APP. Por lo tanto, se aprecia que a la fecha los aeropuertos no concesionados se encuentran a cargo de la ETP mediante CORPAC, según normativa, sin embargo, por temas presupuestales o limitadas capacidades técnicas, los aeropuertos no funciones en óptimas condiciones, por ello se asigna puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	El CTI estimado asciende a S/ 834.74 millones y en UIT es 168,635, por lo tanto, este valor se encuentra en un rango de 50,000 UIT a 250,000 UIT correspondiendo el puntaje de dos (2).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Los posibles postores estarían conformados por los consorcios de las concesiones de aeropuertos regionales existentes, los cuales son dos: • Aeropuertos Andinos del Perú S.A. • Aeropuertos del Perú S.A. Por tal motivo, se asigna de puntaje uno (1), el cual corresponde a la existencia de suficientes empresas para conformar hasta dos (2) postores.
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		En la actualidad el Sector cuenta con experiencia en la administración de concesiones aeroportuarias: • Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (autosostenible). Plazo de concesión: 40 años. • Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (cofinanciada). Plazo de concesión: 25 años. • Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales (cofinanciada). Plazo de concesión: 25 años.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		Se prevé que el proyecto será autofinanciado.

Proyecto APP 32: Vía De Evitamiento De Cusco, Distrito De Santiago De La Provincia De Cusco Del Departamento De Cusco

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles	Sustento
---------------------------	-------------------	----------

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los riesgos son transferidos o compartidos con el sector privado - en contraste cuando el proyecto es ejecutado en la modalidad de obra pública, los riesgos son retenidos por el Estado - respecto a los riesgos de financiamiento, diseño, constructivo, tipo de cambio, fuerza mayor, cambios normativos, entre otros. No obstante, los riesgos retenidos por el Estado son aquellos que puede controlar y/o gestionar como la liberación de áreas y riesgos geológicos. Por tales motivos, se brinda una puntuación de 2 ya que "Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado".
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	Se asignó un puntaje 3 debido a que existe precedentes de indicadores de desempeño y sistema de penalidades establecidos en proyectos viales que se encuentran en la fase de ejecución contractual. Por ejemplo, de la revisión de los dos últimos proyectos viales cofinanciados que fueron concesionados: - El contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 establece en sus anexos I y IX establece los niveles de servicios y penalidades que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato. - El contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún establece los niveles de servicios y penalidades en sus Anexos VI y X que deben ser cumplidos durante la vigencia del contrato.
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Existe evidencia que muestra los sobrecostos de los proyectos de rehabilitación y mejoramiento a cargo de Provias Nacional. Las inversiones con CUI 2057906 (754%), 2002210 (355%), 2002604 (263%), 22344987 (288%), 2026767 (204%), 2110320 (164%), 2058698 (145%), 2042771 (141%), entre otros, son ejemplo de una variación mayor al 100% de costo actualizado de la inversión respecto al monto declarado viable.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	El MTC, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional) en su calidad de unidad ejecutora, ejerce las competencias relacionadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de transportes y el mantenimiento de estos de la Red Vial Nacional. En esa línea, Provias Nacional se encuentra encargado del mantenimiento (conservación) de la Red Vial Nacional no concesionada. Para cumplir con sus funciones realiza contrataciones para la conservación de las vías (con niveles de servicios) cuyos contratos en promedio tienen un plazo corto de 3 años, o se encarga de forma directa (actividades puntuales sin niveles de servicios); en tanto, se concluye con el proceso de una siguiente contratación. Como se observa, Provias Nacional no brinda mantenimiento con niveles de servicios de forma continua en la Red Vial Nacional concesionada; por ello, se brinda un puntaje dos (2).
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1	2	3	El CTI estimado asciende a S/ 3,513.59 millones y en UIT es 709,816, por lo tanto, este valor es mayor a 250,000 UIT correspondiendo el puntaje de tres (3).
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	1	2	3	Tomando como referencia el proyecto vial "Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4", el cual es un proyecto similar y/o comparable, que se encuentra en proceso de promoción. De la evaluación realizada en el IEI del proyecto Carretera de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 y del sondeo realizado por el Asesor de Transacción del proyecto, se prevé que existen suficientes empresas interesadas para conformar por lo menos 5 postores. En el año 2017 se precalificaron once (11) postores, los cuales estuvieron conformados por 21 empresas. Asimismo, en el marco de las actividades del Asesor de Transacción se llevaron a cabo reuniones con las siguientes empresas: CASA Construcción y Administración S.A., Covilca, Patria y Proindesa (Corficolombiana); por tal motivo, el puntaje correspondiente es tres (3).
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos y administración de contratos APP, pues administra los contratos de concesión de 16 proyectos viales.
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		El proyecto es cofinanciado ya que la recaudación (poco significativa) a través del cobro de tarifas de peaje no será suficiente para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

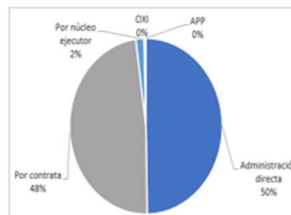


Proyecto APP 33: Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna

Criterios de Elegibilidad	Puntajes Posibles			Sustento
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	2	3	Los proyectos de infraestructura portuaria autofinanciada suelen transferir más del 50% de riesgos del Estado al privado, por ejemplo, en el caso del proyecto Nuevo Terminal San Juan de Marcona se transfirió el 64.71% de riesgos al privado, el 23.53% de los riesgos se propone sea compartido por ambas partes y 11.75% es retenido por el Estado. En ese sentido, se puede decir que existe una alta capacidad de transferencia de riesgos del Estado al privado.
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	1	2	3	<p>Los proyectos similares son el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao y Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry en cuyos Anexos 3 de sus contratos de concesión se regula el cumplimiento de niveles de servicios y productividad. El último contrato de concesión suscrito fue del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, del cual se identifican los siguientes niveles de servicios.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niveles de indicadores de servicio de la Nave: <ul style="list-style-type: none"> • Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la Nave • Tiempo para el desatraque de la Nave - Niveles de indicadores de servicio para la atención del usuario: <ul style="list-style-type: none"> • Tiempo de recepción de la carga • Tiempo de entrega de la carga - Niveles de los indicadores de servicio de la carga <p>Asimismo, la aplicación de penalidades por incumplimientos contractuales se regula en el Anexo 17 de los contratos de concesión de los proyectos Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao y Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry. Existen indicadores de desempeño y un sistema de aplicación de penalidades en proyectos similares de Perú.</p>
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	1	2	3	Con respecto a las ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional, no se ha logrado ubicar evidencia en el país ni en países comparables de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas de proyectos similares bajo el régimen de contratación pública.
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	1	2	3	<p>La entidad pública que está cargo de la administración, operación y mantenimiento de la infraestructura portuaria no concesionada es la Empresa Nacional de Puertos S.A (en adelante, ENAPU). No obstante, el Plan Estratégico Institucional 2022-2026 de ENAPU, elaborado por su Oficina de Planeamiento y Proyectos, reconoce que la empresa necesita de recursos del Estado para hacer frente al deterioro de la infraestructura portuaria. Asimismo, la empresa señala en el mencionado plan que hay un déficit operativo (sin considerar los aportes de APMT) por exceso en la población laboral.</p> <p>Como se aprecia, ENAPU no contaría con los recursos presupuestarios suficientes para garantizar el adecuado mantenimiento y mejora de la infraestructura portuaria que administra, lo que pone en riesgo la seguridad y eficiencia de las operaciones de la infraestructura del proyecto durante su vida útil.</p> <p>Asimismo, en el Reporte de Obras Paralizadas en el Territorio Nacional a junio 2024, elaborado por la Contraloría General de la República del Perú, se identificó obras que no reportan avance en su ejecución física por más de seis (6) meses.</p> <p>Al respecto, el 98% de las obras paralizadas corresponde a la obra pública tradicional, gestionadas por administración directa y por contrata.</p> <p>Obras paralizadas a junio 2024 según modalidad de ejecución</p>



Modalidad de ejecución	Número de obras paralizadas
Administración directa	1122
Por contrata	1086
Por núcleo ejecutor	39
OXI	7
APP	2
Total	2256



Fuente: Sistema Nacional de Obras Públicas (Infobras) – Contraloría General de la República

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

1 2 3

El Decreto Legislativo N°1362 y su Reglamento definen el Costo Total de Inversión (CTI) como el valor presente de los flujos de inversión estimados en los últimos estudios, incluyendo IGV, y sin incluir los costos de operación y mantenimiento. La tasa de descuento debe estar en función al riesgo del proyecto.

Al respecto, del Plan Maestro del Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna – aprobado con Resolución de Acuerdo de Directorio N°0071-2024-APN-DIR - se desprende que el cronograma de las inversiones es el siguiente:

Cronograma de inversión del proyecto Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna

Concepto	0	1	2	3	4	5
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Estudio a detalle (expediente técnico)			100%			
Obras de abrigo tipo rompeolas				33%	33%	33%
Dragado, rellenos y enrocamiento				33%	33%	33%
Señalización						100%
Terminal para carga contenerizada (TCC) - terminal multipropósito				33%	33%	33%
Patios y edificios					50%	50%
Vialidades					100%	
Instalaciones complementarias						100%
Supervisión expediente			100%			
Supervisión obra				33%	33%	33%

Asimismo, el monto de inversión asciende a US\$ 400,375,325.31 (incluido I.G.V.), según el Plan Maestro del Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna y el Informe N°0230-2024-APN-DIPLA:

Inversión del proyecto Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total USD
Estudio a detalle (expediente técnico)	-	-	5,738,776.76	-	-	-	5,738,776.76
Obras de abrigo tipo rompeolas	-	-	-	17,009,182.61	17,009,182.61	17,009,182.61	51,027,547.83
Dragado, rellenos y enrocamiento	-	-	-	19,055,554.57	19,055,554.57	19,055,554.57	57,166,663.70
Señalización	-	-	-	-	-	879,424.40	879,424.40
Terminal para carga contenerizada (TCC) - terminal multipropósito	-	-	-	33,146,140.54	33,146,140.54	33,146,140.54	99,438,421.62
Patios y edificios	-	-	-	-	46,564,760.96	46,564,760.96	93,129,521.91
Vialidades	-	-	-	-	38,707,298.67	-	38,707,298.67
Instalaciones complementarias	-	-	-	-	-	42,236,239.13	42,236,239.13
Supervisión expediente	-	-	573,877.68	-	-	-	573,877.68
Supervisión obra	-	-	-	3,825,851.17	3,825,851.17	3,825,851.17	11,477,553.52
Total USD	-	-	6,312,654.44	73,036,728.89	158,308,788.51	162,717,153.38	400,375,325.22

Con respecto a la tasa de descuento, se estimó según el método del Costo Promedio Ponderado de Capital – WACC (por sus siglas Weighted Average Capital Cost):

$$WACC = K_e * E/(E+D) + K_d * (1 - t) * D/(D+E)$$

Donde:

- K_e = Costo de capital propio = $R_f + \beta \times (R_m - R_f) + R_p$
 - * R_f es la tasa libre de riesgo
 - * β : Coeficiente beta
 - * R_m rendimiento de mercado
 - * R_p es el riesgo país
- E = Capital propio

- D= Deuda
- Kd = Costo de la deuda
- T= Impuestos

Rf	4.79%	Damodaran
Rm-Rf	7.00%	Damodaran
Riesgo país	1.78%	BCRP
Beta No Apalancado	0.51	Damodaran
D/C	2.33	Supuesto D: 70% y C:30%
Impuestos	34.50%	
Impuesto a la Renta	29.50%	
Participación de trabajadores	5.00%	
Beta Apalancado	1.28	
Ke Apalancado USD	15.55%	

Rf	4.79%
Riesgo país	1.78%
Spread bancario	2%
Kd	8.57%

Kd	8.57%
Tasa efectiva de impuestos	33.03%
%D	70.00%
%C	30%
ke	15.55%
WACC	8.69%

Teniendo el flujo de inversión y la tasa de descuento se estima el valor presente, el cual es equivalente al CTI en dólares. Se aplica el tipo de cambio promedio según lo establecido en el Marco Macroeconómico Multianual 2025-2028 para hallar el CTI en soles, luego se halla el CTI en Unidades Impositivas Tributaria (UIT), siendo el CTI en UIT 200,467.71.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inversión	-	-	6,312,654.44	73,036,728.89	158,308,788.51	162,717,153.38

WACC = 8.69%
CTI = 282,982,129.33 dólares
T.C. = 3.79 MMM 2025-2028
CTI = 1,072,502,270.17 soles
UIT 2025 = 5,350.00 soles
CTI en UIT = 200,467.71

Criterio Específico 5:
Competencia por el
mercado

1 2 3

En los últimos procesos de promoción de proyectos similares por lo menos dos postores presentaron los sobres N°2 y N°3, para los proyectos "Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry" y "Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao".

Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry:

- Consorcio Transportadora Salaverry, integrado por Trabajos Marítimos S.A. y Santa Sofía Puertos S.A.
- Notable Category S.A.

Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

- Consorcio APM Terminals Callao, integrado por APM Terminals B.V. y Central Portuaria S.A.C.
- Terminal Internacional Multipropósito del Callao, integrado por Hutchison Port Investments Limited y Sinoinvest S.A.C.

Asimismo, PROINVERSIÓN señaló, en el Informe de Evaluación Integrado del proyecto Nuevo Terminal Portuario San Juan de Marcona, que en los procesos de promoción de la inversión privada de proyectos portuarios han participado empresas con experiencia internacional en operación portuaria y solvencia económica como Dubai Ports, Hutchinson, APM Terminals, Tertir, Mota Engil, Grupo Nogar, Tramarsa, Yilport, entre otros.

Siendo así, se advierte que empresas con experiencia internacional han mostrado interés en los proyectos portuarios a ser desarrollados como APP en nuestro país; por lo que, teniendo en cuenta los últimos procesos de promoción de terminales portuarios multipropósitos, se concluye que existe suficientes

				empresas para conformar hasta dos (02) postores para adjudicar la buena pro del proyecto.																																																						
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	1	2		<p>El MTC, en calidad de entidad pública contratante, cuenta con una unidad orgánica, la DINPTRA de la DGPPT, que administra los contratos de concesión de las APP's; asimismo, la APN es el órgano técnico de los proyectos portuarios. Asimismo, el MTC cuenta con experiencia en el desarrollo de proyectos portuarios y administración de contratos APP, toda vez que, a la fecha, administra el contrato de concesión de ocho (8) proyectos portuarios y dos (2) de estas concesiones son Terminales Portuario Multipropósito tal como se propone para el Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna en su Plan Maestro.</p> <p>Concesiones de infraestructura portuaria administradas por la DINPTRA</p> <table><tr><th>Nro.</th><th>Proyecto</th><th>Fecha de inicio de concesión</th><th>Clasificación</th><th>Plazo de concesión en años</th><th>Inversión US\$ en millones</th></tr><tr><td>1</td><td>Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry</td><td>2018</td><td>Autosostenible</td><td>30</td><td>270</td></tr><tr><td>2</td><td>Terminal Portuario General San Martín – Paracas, Pisco</td><td>2014</td><td>Autosostenible</td><td>30</td><td>249</td></tr><tr><td>3</td><td>Terminal Portuario de Yurimaguas</td><td>2011</td><td>Cofinanciado</td><td>30</td><td>55</td></tr><tr><td>4</td><td>Terminal Multipropósito Muelle Norte – Callao</td><td>2011</td><td>Autosostenible</td><td>30</td><td>1,426</td></tr><tr><td>5</td><td>Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales – Callao</td><td>2011</td><td>Autosostenible</td><td>20</td><td>113</td></tr><tr><td>6</td><td>Terminal Portuario de Paita</td><td>2009</td><td>Autosostenible</td><td>30</td><td>312</td></tr><tr><td>7</td><td>Terminal de Contenedores Muelle Sur – Callao</td><td>2006</td><td>Autosostenible</td><td>30</td><td>731</td></tr><tr><td>8</td><td>Terminal Portuario de Matarani</td><td>1999</td><td>Autosostenible</td><td>30</td><td>291</td></tr></table> <p>Fuente: MTC-OSITRAN</p>	Nro.	Proyecto	Fecha de inicio de concesión	Clasificación	Plazo de concesión en años	Inversión US\$ en millones	1	Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	2018	Autosostenible	30	270	2	Terminal Portuario General San Martín – Paracas, Pisco	2014	Autosostenible	30	249	3	Terminal Portuario de Yurimaguas	2011	Cofinanciado	30	55	4	Terminal Multipropósito Muelle Norte – Callao	2011	Autosostenible	30	1,426	5	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales – Callao	2011	Autosostenible	20	113	6	Terminal Portuario de Paita	2009	Autosostenible	30	312	7	Terminal de Contenedores Muelle Sur – Callao	2006	Autosostenible	30	731	8	Terminal Portuario de Matarani	1999	Autosostenible	30	291
Nro.	Proyecto	Fecha de inicio de concesión	Clasificación	Plazo de concesión en años	Inversión US\$ en millones																																																					
1	Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	2018	Autosostenible	30	270																																																					
2	Terminal Portuario General San Martín – Paracas, Pisco	2014	Autosostenible	30	249																																																					
3	Terminal Portuario de Yurimaguas	2011	Cofinanciado	30	55																																																					
4	Terminal Multipropósito Muelle Norte – Callao	2011	Autosostenible	30	1,426																																																					
5	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales – Callao	2011	Autosostenible	20	113																																																					
6	Terminal Portuario de Paita	2009	Autosostenible	30	312																																																					
7	Terminal de Contenedores Muelle Sur – Callao	2006	Autosostenible	30	731																																																					
8	Terminal Portuario de Matarani	1999	Autosostenible	30	291																																																					
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	1		<p>Mediante Oficio N°0041-2025-APN-GG-DIPLA, la APN remitió la Ficha Técnica del Proyecto que señala que el proyecto “Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna” tiene clasificación autofinanciada. Al respecto, en el artículo 22 del Decreto Legislativo N° 1362 define a la clasificación autofinanciada como aquellas Asociaciones Público Privadas con capacidad propia de generar ingresos, que no requiere de cofinanciamiento y cumple con las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none">○ Demanda mínima o nula de garantía financiera por parte del Estado.○ Las garantías no financieras tienen una probabilidad nula o mínima de demandar cofinanciamiento. <p>Asimismo, la APN en el numeral 20 del Informe N°0230-2024-APN-DIPLA señala que las proyecciones de tráfico de carga y naves tienen una tendencia creciente para el horizonte del proyecto. La tasa acumulada de crecimiento es 5.38%.</p>																																																						



ANEXO 4: Fichas de Criterios de Elegibilidad

Proyecto APP 01. Ferrocarril Huancayo – Huancavelica			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	2	1.3
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			15.7
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			15.7
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			
Proyecto APP 02. Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo – Izcuchaca – Mayocc – Ayacucho/ Ayacucho – Andahuaylas – Puente Sahuinto/ Desvío Pisco – Huaytará - Ayacucho			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	3	4.0
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			17.7
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0
Puntaje Final			17.7
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			





Proyecto APP 05. Terminal Portuario de Lambayeque			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	3	3.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	1	1.3
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	3	4.0
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	1	0.7
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			14.7
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		1	1.0
Puntaje Final			15.7
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			
Proyecto APP 07. Nuevo Terminal Portuario Pucallpa			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	3	3.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	1	1.3
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	3	4.0
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	1	1.3
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	1	0.7
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			13.3
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		1	1.0
Puntaje Final			14.3
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			





Proyecto APP 08. Nuevos Terminales Portuarios de Loreto			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	1	1.3
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	3	4.0
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	1	0.7
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			13.7
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			13.7
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			
Proyecto APP 09. Ferrocarril Lima - Ica			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	3	4.0
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	1	0.7
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			16.3
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			16.3
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			





Proyecto APP 10. Operación y Mantenimiento de la RDNFO			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	3	3.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	1	1.3
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	3	4.0
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	2	1.3
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			15.3
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		1	1.0
Puntaje Final			16.3
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			
Proyecto APP 11. DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPA / TARMA - JAUJA/ PTE. STUART - HUANCAYO/ MAZAMARI - CUBANTÍA			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	1	1.3
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			15.0
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			15.0
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			





Proyecto APP 12. ATICO - DV. QUILCA - MATARANI - ILO / DV. COCACHACRA - VENTILLATA			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	1	1.3
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			15.0
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		1	1.0
Puntaje Final			16.0
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			
Proyecto APP 13. I. V. ZAPALLAL - VENTANILLA - OVALO 200 MILLAS - AV. NESTOR GAMBETA - PTO. CALLAO			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			16.3
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			16.3
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			





Proyecto APP 14. CUSCO - PISAC / URUBAMBA - CHINCHEROS - CACHIMAYO / HUACARPAY - OLLANTAYTAMBO - DV. SANTA TERESA			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			16.3
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			16.3
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			
Proyecto APP 15. PTO. YOYATO - CUBANTIA / PTO. SELVA DE ORO - PTE. ALTO ANAPATI			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			16.3
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			16.3
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			





Proyecto APP 16. PTE. CARRIZALES (CASMA) - PARIACOTO- HUARAZ - CIRCUITO TURISTICO (MIRADOR)			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Especifico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Especifico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Especifico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Especifico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Especifico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	1	1.3
Criterio Especifico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Especifico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			15.0
Criterio Especifico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			15.0
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			
Proyecto APP 17. SICUANI - PUCARA - CALAPUJA / PUNO - DESAGUADERO			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Especifico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Especifico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Especifico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Especifico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Especifico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Especifico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Especifico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			16.3
Criterio Especifico 7: Financiamiento por usuarios		1	1.0
Puntaje Final			17.3
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			





Proyecto APP 18. KIMBIRI - KEPASHIATO - QUILLABAMBA - SANTA TERESA - PTE. HIDROELECTRICA			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			16.3
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			16.3
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			
Proyecto APP 19. PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA / CHINCHA ALTA - LACHOCC / MAL PASO - PISCO - PUERTO SAN MARTIN			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			16.3
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			16.3
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			





Proyecto APP 20. DV. URCOS - SICUANI / EL DESCANSO - SICUANI / SAN GENARO - COMBAPATA / DV. SICUANI – PHINAYA			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	1	1.3
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			15.0
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			15.0
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			
Proyecto APP 21. SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUCA - DV SIHUAS / PTE. HUAROCHIRI - PTE CHUQUICARA/TAUCA – SHOREY			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	3	4.0
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			17.7
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			17.7
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			



Proyecto APP 22. DV. CHIGUATA - SANTA LUCÍA - MAÑAZO / IMATA - HÉCTOR TEJADA / PASCANA - YAURI - SAN GENARO			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	3	4.0
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			17.7
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			17.7
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			
Proyecto APP 23. Corredor vial 1: EMP. PE-3S (DV. IMPERIAL) - PAMPAS - ABRA INDEPENDENCIA - CHURCAMPÁ - EMP. PE-3S (MAYOCC) / EMP. PE-3S (LA MEJORADA) - PUCACRUZ - ACOBAMBA - CAJA - MARCAS - EMP. PE-3S (PTE ALLCOMACHAY)			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			16.3
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			16.3
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			





Proyecto APP 24. Corredor vial 2: JULIACA - PUTINA ORIENTAL -SANDIA-SAN IGNACIO-PUNTA DE CARRETERAS Y DV. PUTINA-MOHO-CONIMA-MILILAYA- FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA-FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA - TILALI YFRONTERA CON BOLIVIA			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Especifico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Especifico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Especifico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Especifico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Especifico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	1	1.3
Criterio Especifico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Especifico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			15.0
Criterio Especifico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			15.0
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			
Proyecto APP 25. Corredor vial 3: EMP. PE-28 B (L.D. CUSCO EN SAN FRANCISCO) - SANTA ROSA-SAN MIGUEL/ EMP. PE-28B (ROSARIO) - CANAYRE			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Especifico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Especifico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Especifico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Especifico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Especifico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Especifico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Especifico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			16.3
Criterio Especifico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			16.3
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			





Proyecto APP 26. Corredor vial 4: EMP. PE 18A (Dv. TINGO MARIA) - AUCAYACU - NUEVO PROGRESO - TOCACHE - JUANJUI - PICOTA - TARAPOTO

Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Especifico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Especifico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Especifico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Especifico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Especifico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	1	1.3
Criterio Especifico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Especifico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			15.0

Criterio Especifico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
--	--	---	-----

Puntaje Final	15.0
----------------------	-------------

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

Proyecto APP 27. Corredor vial 5: DV. POMABAMBA - SIHUAS - HUACRACHUCO - SAN PEDRO DE CHONTA - UCHIZA - EMP. PE - 5N

Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Especifico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Especifico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Especifico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Especifico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Especifico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Especifico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Especifico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			16.3

Criterio Especifico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
--	--	---	-----

Puntaje Final	16.3
----------------------	-------------

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



**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones**

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Proyecto APP 28. Corredor vial 6: DV. CERRO DE PASCO - HUANUCO - TINGO MARIA - EMP. PE-5N (PUENTE PUMAHUASI)

Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	1	1.3
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			15.0

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	0.0
--	---	-----

Puntaje Final	15.0
----------------------	-------------

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

Proyecto APP 29. Corredor vial 7: EMP. PE-3S (CONCEPCIÓN) – COMAS – EMP. PE-5S (SATIPO) / EMP. PE-5S (PTO. OCOPA) – ATALAYA

Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			16.3

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0	0.0
--	---	-----

Puntaje Final	16.3
----------------------	-------------

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



**BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024**

216



Proyecto APP 30. EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE / KM 71+600 - HUANCABAMBA			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			16.3
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			16.3
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			
Proyecto APP 31. Tercer Grupo de Aeropuertos			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	3	3.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	1	0.7
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			16.0
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		1	1.0
Puntaje Final			17.0
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			





Proyecto APP 32. EVITAMIENTO CUSCO (DV POROY - CUSCO, INCL TUNEL 4KM)			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	2	2.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	3	4.0
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	2	2.7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	3	4.0
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	3	2.0
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			17.7
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		0	0.0
Puntaje Final			17.7
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			

Proyecto APP 33. TERMINAL PORTUARIO ALMIRANTE MIGUEL GRAU DE TACNA			
Criterios de Elegibilidad	Ponderación	Calificación	Puntaje Ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	15%	3	3.0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	10%	3	2.0
Criterio Específico 3A: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas	20%	1	1.3
Criterio Específico 3B: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional Capacidad para operar y mantener la infraestructura	20%	3	4.0
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	20%	2	2.7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	10%	1	0.7
Criterio Específico 6: Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto	5%	2	1.0
Puntaje Ponderado			14.7
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios		1	1.0
Puntaje Final			15.7
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			



ANEXO 5: Principio de Sostenibilidad en las propuestas de APP del MTC

Según lo descrito en el numeral 7 del Decreto Legislativo N° 1362 y sus modificatorias, uno de los principios aplicados al desarrollo de los proyectos bajo la modalidad de APP, es el "Principio de Sostenibilidad" el cual se define como: " Los proyectos desarrollados en el marco del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada son planificados, priorizados, diseñados, ejecutados, operados y revertidos de manera que garanticen la sostenibilidad en cada una de las siguientes dimensiones: (i) económica y financiera, (ii) social, (iii) institucional y (iv) ambiental, que considere la resiliencia climática. Las dimensiones de sostenibilidad de los proyectos se consideran un conjunto integrado e indivisible, aplicable durante todo el ciclo de vida del proyecto."

En ese sentido, se realizará una breve descripción de cómo las propuestas de APP que impulsará en el MTC cumplen con el Principio de Sostenibilidad:

APP del Sector Transportes:

(i) Económica y financiera

La lista de los proyectos APP propuestos para ser incluidos al IMIAPP está conformada por 32 proyectos, de los cuales, 24 han sido clasificados como cofinanciados:

- Ferrocarril Huancayo – Huancavelica.
- Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4.
- Anillo Vial Periférico de Lima y Callao.
- Nuevos Terminales Portuarios de Loreto (Saramiriza e Iquitos).
- Ferrocarril Lima – Ica.
- DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPA / TARMA - JAUJA/ PTE. STUART - HUANCAYO/ MAZAMARI – CUBANTÍA.
- I. V. ZAPALLAL - VENTANILLA - OVALO 200 MILLAS - AV. NESTOR GAMBETA - PTO. CALLAO.
- CUSCO - PISAC / URUBAMBA - CHINCHEROS - CACHIMAYO / HUACARPAY - OLLANTAYTAMBO - DV. SANTA TERESA.
- PTO. YOYATO - CUBANTIA / PTO. SELVA DE ORO - PTE. ALTO ANAPATI.

- PTE. CARRIZALES (CASMA) - PARIACOTO- HUARAZ - CIRCUITO TURISTICO (MIRADOR).
- KIMBIRI - KEPASHIATO - QUILLABAMBA - SANTA TERESA - PTE. HIDROELECTRICA.
- PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA / CHINCHA ALTA - LACHOCC / MAL PASO - PISCO - PUERTO SAN MARTIN.
- DV. URCOS - SICUANI / EL DESCANSO - SICUANI / SAN GENARO - COMBAPATA / DV. SICUANI – PHINAYA.
- SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUCA - DV SIHUAS / PTE. HUAROCHIRI - PTE CHUQUICARA/TAUCA – SHOREY.
- DV. CHIGUATA - SANTA LUCÍA - MAÑAZO / IMATA - HÉCTOR TEJADA / PASCANA - YAURI - SAN GENARO.
- Corredor vial 1: EMP. PE-3S (DV. IMPERIAL) - PAMPAS - ABRA INDEPENDENCIA - CHURCAMPÁ - EMP. PE-3S (MAYOCC) / EMP. PE-3S (LA MEJORADA) - PUCACRUZ - ACOBAMBA - CAJA - MARCAS - EMP. PE-3S (PTE. ALLCOMACHAY).
- Corredor vial 2: JULIACA - PUTINA ORIENTAL -SANDIA-SAN IGNACIO-PUNTA DE CARRETERAS Y DV. PUTINA-MOHO-CONIMA-MILILAYA- FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA-FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA - TILALI YFRONTERA CON BOLIVIA.
- Corredor vial 3: EMP. PE-28 B (L.D. CUSCO EN SAN FRANCISCO) - SANTA ROSA-SAN MIGUEL/ EMP. PE-28B (ROSARIO) – CANAYRE.
- Corredor vial 4: EMP. PE 18A (Dv. TINGO MARIA) - AUCAYACU - NUEVO PROGRESO - TOCACHE - JUANJUI - PICOTA - TARAPOTO.
- Corredor vial 5: DV. POMABAMBA - SIHUAS - HUACRACHUCO - SAN PEDRO DE CHONTA - UCHIZA - EMP. PE - 5N.
- Corredor vial 6: DV. CERRO DE PASCO - HUANUCO - TINGO MARIA - EMP. PE-5N (PUENTE PUMAHUASI).
- Corredor vial 7: /EMP. PE-3S (CONCEPCIÓN) – COMAS – EMP. PE-5S (SATIPO) / EMP. PE-5S (PTO. OCOPA) – ATALAYA.
- EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE / KM 71+600 - HUANCABAMBA.
- EVITAMIENTO CUSCO (DV POROY - CUSCO, INCL TUNEL 4KM).

Y ocho (08) proyectos han sido clasificados como autofinanciados:

- Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona.



- Terminal Portuario de Lambayeque.
- Terminal Internacional de Chimbote.
- Nuevo Terminal Portuario Pucallpa.
- ATICO - DV. QUILCA - MATARANI - ILO / DV. COCACHACRA – VENTILLATA.
- SICUANI - PUCARA - CALAPUJA / PUNO – DESAGUADERO.
- Tercer Grupo de Aeropuertos.
- Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna.

Con respecto a los proyectos autofinanciados, estos proyectos serán financiados por recursos que genere el propio proyecto.

(ii) Social:

Con los proyectos de APP se espera contribuir con la mejora de calidad de vida de todas las regionales del país, brindando infraestructura de transportes con niveles de servicios que garanticen su calidad.

N°	Mecanismo	Proyectos	N° beneficiados
1	APP	Ferrocarril Huancayo – Huancavelica	1,725,066
2	APP	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo – Izcuchaca – Mayocc – Ayacucho/ Ayacucho – Andahuaylas – Puente Sahuinto/ Desvío Pisco – Huaytará - Ayacucho	3,845,415
3	APP	Anillo Vial Periférico	5,381,859
4	APP	Nuevo Terminal Portuario San Juan Marcona	2,217,868
5	APP	Terminal Portuario Lambayeque	1,338,994
6	APP	Terminal Internacional de Chimbote	1,194,156
7	APP	Nuevo Terminal Portuario Pucallpa	615,024
8	APP	Nuevos Terminales Portuarios de Loreto (Saramiriza e Iquitos)	1,044,884
9	APP	Ferrocarril Lima - Ica	11,024,191
10	APP	DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPA / TARMA - JAUJA/ PTE. STUART - HUANCAYO/ MAZAMARI - CUBANTÍA	545,211
11	APP	ATICO - DV. QUILCA - MATARANI - ILO / DV. COCACHACRA - VENTILLATA	153,893
12	APP	I. V. ZAPALLAL - VENTANILLA - OVALO 200 MILLAS - AV. NESTOR GAMBETA - PTO. CALLAO	927,385
13	APP	CUSCO - PISAC / URUBAMBA - CHINCHEROS - CACHIMAYO / HUACARPAY - OLLANTAYTAMBO - DV. SANTA TERESA	305,588
14	APP	PTO. YOYATO - CUBANTIA / PTO. SELVA DE ORO - PTE. ALTO ANAPATI	93,458
15	APP	PTE. CARRIZALES (CASMA) - PARIACOTO- HUARAZ - CIRCUITO TURISTICO (MIRADOR)	169,580
16	APP	SICUANI - PUCARA - CALAPUJA / PUNO - DESAGUADERO	448,058
17	APP	KIMBIRI - KEPASHIATO - QUILLABAMBA - SANTA TERESA - PTE. HIDROELECTRICA	132,392
18	APP	PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA / CHINCHA ALTA - LACHOCC / MAL PASO - PISCO - PUERTO SAN MARTIN	342,225
19	APP	DV. URCOS - SICUANI / EL DESCANSO - SICUANI / SAN GENARO - COMBAPATA / DV. SICUANI – PHINAYA	139,113
20	APP	SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUCA - DV SIHUAS / PTE. HUAROCHIRI - PTE CHUQUICARA/TAUCA – SHOREY	341,195
21	APP	DV. CHIGUATA - SANTA LUCÍA - MAÑAZO / IMATA - HÉCTOR TEJADA / PASCANA - YAUARI - SAN GENARO	318,212



22	APP	Corredor vial 1: EMP. PE-3S (DV. IMPERIAL) - PAMPAS - ABRA INDEPENDENCIA - CHURCAMP - EMP. PE-3S (MAYOCC) / EMP. PE-3S (LA MEJORADA) - PUCACRUZ - ACOBAMBA - CAJA - MARCAS - EMP. PE-3S (PTE. ALLCOMACHAY)	6,169
23	APP	Corredor vial 2: JULIACA - PUTINA ORIENTAL - SANDIA-SAN IGNACIO-PUNTA DE CARRETERAS Y DV. PUTINA-MOHO-CONIMA-MILILAYA- FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA-FRONTERA CON BOLIVIA Y DV. MILILAYA - TILALI YFRONTERA CON BOLIVIA	404,217
24	APP	Corredor vial 3: EMP. PE-28 B (L.D. CUSCO EN SAN FRANCISCO) - SANTA ROSA-SAN MIGUEL/ EMP. PE-28B (ROSARIO) - CANAYRE	80,689
25	APP	Corredor vial 4: EMP. PE 18A (DV. TINGO MARIA) - AUCAYACU - NUEVO PROGRESO - TOCACHE - JUANJUI - PICOTA - TARAPOTO	1,083,355
26	APP	Corredor vial 5: DV. POMABAMBA - SIHUAS - HUACRACHUCO - SAN PEDRO DE CHONTA - UCHIZA - EMP. PE - 5N	34,512
27	APP	Corredor vial 6: DV. CERRO DE PASCO - HUANUCO - TINGO MARIA - EMP. PE-5N (PUENTE PUMAHUASI)	551,692
28	APP	Corredor vial 7: PE-3S (CONCEPCIÓN) – COMAS – EMP. PE-5S (SATIOPO) / EMP. PE-5S (PTO. OCOPA) – ATALAYA	263,346
29	APP	EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE / KM 71+600 - HUANCABAMBA	277,000
30	APP	Tercer Grupo de Aeropuertos	6,287,404
31	APP	EVITAMIENTO CUSCO (DV POROY - CUSCO, INCL TUNEL 4KM)	537,784
32	APP	Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna	4,224,636

Los proyectos propuestos se alinean con objetivos prioritarios de la Política Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030:

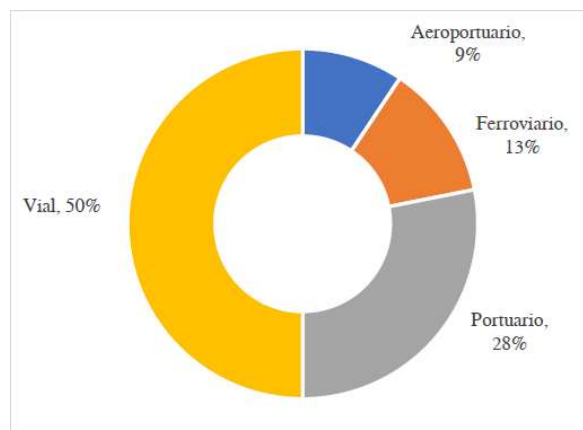
OP.2 Garantizar la participación de las personas con discapacidad, en edad de trabajar, en actividades económicas dependientes o independientes.

OP.6 Asegurar condiciones de accesibilidad en el entorno para las personas con discapacidad.

Al respecto, los proyectos de infraestructura en sus diseños contemplarán la habilitación de rampas, barandas de seguridad y señalización para facilitar la movilización, servicios higiénicos, para personas con discapacidad.

(iii) Institucional:

El MTC a través de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes (DGPPT) del MTC, tiene experiencia en similares proyectos para conducir los proyectos APP propuestos. En la actualidad, la DGPPT administra los contratos de 32 concesiones vigentes:



(iv) Ambiental:

Los expedientes técnicos de los proyectos serán elaborados acorde con las normativas técnicas vigentes del país. Entre los componentes exigidos de estos estudios se encuentra la evaluación del componente ambiental respecto a la identificación e implementación de medidas de los impactos de las actividades planificadas para el proyecto en el medio ambiente, los cuales son aprobados por la autoridad ambiental correspondiente conforme con la normativa ambiental vigente.

APP del Sector Comunicaciones:

Proyecto APP "Operación y Mantenimiento de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica".

(i) Económica y financiera:

- El proyecto ha sido clasificado como cofinanciado, sin embargo, tiene capacidad de generar ingresos (al menos el 50% del CTP), con lo cual se prevé que, progresivamente, podrá reducirse el cofinanciamiento del Estado; lo cual estará sujeto al diseño final en la Fase de Estructuración.

(ii) Social:

- El componente social no resulta siendo un factor sustancial que impida la adecuada operación del proyecto, ya que este se encuentra construido.

(iii) Institucional:

El MTC posee organización y capacidad adecuada para la implementación del proyecto de operación y mantenimiento de la RDNFO, en tanto que se encargaba de la gestión del contrato de concesión caducado en 2021.

(iv) Ambiental:

El componente ambiental no resulta siendo un factor sustancial que impida la adecuada operación del proyecto.



Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

ANEXO 6: Programación de Uso de Recursos Públicos – Contratos APP y PA suscritos (en S/ incluye IGV)

UNIDAD EJECUTORA	CONCESIONES	NOMBRE DEL PROYECTO DE APP	CODIGO SIAF	MODALIDAD	CATEGORÍA DE GASTO	2025 IM.	2026 IM.	2027 IM.	2028 IM.	2029 IM.	2030 IM.	2031 IM.	2032 IM.	2033 IM.	2034 IM.	> 2034 IM.	TOTAL IMIAPP..	DIFERENCIAS..
001. MTC - VMT	JORGE CHAVEZ	AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ	3999999	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	AVP	ANILLO VIAL PERIFÉRICO DE LA CIUDAD DE LIN	2408189	APP	Gasto Capital	323,294,925	384,679,493	445,482,103	580,345,836	701,759,510	1,038,727,951	808,336,187	685,321,204	964,782,158	26,804,294	15,950,591,040	21,910,124,701	-
001. MTC - VMT	GENÉRICO	CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL, TRAM	2027620	APP	Gasto Capital	0	42,346,735	0	0	0	0	0	0	0	0	194,765,337	237,112,072	-
001. MTC - VMT	AS	CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL, TRAM	2235631	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29,384,394	29,384,394	-
001. MTC - VMT	AS	CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL, TRAM	2312107	APP	Gasto Capital	0	1,789,536	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,789,536	-
001. MTC - VMT	AS	CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL, TRAM	2400124	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,574,573	1,574,573	-
001. MTC - VMT	AS	CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL, TRAM	2400286	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	AS	CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL, TRAM	2402072	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-
001. MTC - VMT	AS	CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL, TRAM	2402131	APP	Gasto Capital	0	10,419,138	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10,419,138	-
001. MTC - VMT	AS	CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL, TRAM	2403345	APP	Gasto Capital	0	4,222,840	9,520,055	0	0	0	0	0	0	0	0	13,742,895	-
001. MTC - VMT	AS	CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL, TRAM	3000131	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	AS	CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL, TRAM	2576676	APP	Gasto Capital	0	1,791,199	0	0	0	0	0	0	0	0	3,445,384	5,236,583	-
001. MTC - VMT	AS	CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL, TRAM	S/C	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	LONGT2	CONCESIÓN DE LA CARRETERA LONGITUDINA	2173121	APP	Gasto Capital	22,732,429	27,229,522	22,674,325	22,674,325	22,674,325	14,712,602	0	0	0	0	430,027	133,127,556	-
001. MTC - VMT	LONGT2	CONCESIÓN DE LA CARRETERA LONGITUDINA	2453741	APP	Gasto Capital	1,863,650	1,863,652	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,727,302	-
001. MTC - VMT	LONGT2	CONCESIÓN DE LA CARRETERA LONGITUDINA	2454311	APP	Gasto Capital	2,874,967	2,874,967	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5,749,934	-
001. MTC - VMT	LONGT2	CONCESIÓN DE LA CARRETERA LONGITUDINA	2454322	APP	Gasto Capital	1,023,980	1,023,980	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,047,960	-
001. MTC - VMT	LONGT2	CONCESIÓN DE LA CARRETERA LONGITUDINA	2454327	APP	Gasto Capital	1,349,890	1,349,890	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,699,780	-
001. MTC - VMT	GENÉRICO	CONCESIÓN DE LA CARRETERA LONGITUDINA	3000131	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	IC	CONCESIÓN DEL TRAMO 2 DE IIRSA CENTRO:	2027620	APP	Gasto Capital	0	4,872,496	4,872,496	5,266,803	0	0	0	0	0	0	1,062,846	16,074,641	-
001. MTC - VMT	IC	CONCESIÓN DEL TRAMO 2 DE IIRSA CENTRO:	2429137	APP	Gasto Capital	2,288,938	7,779,256	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10,068,194	-
001. MTC - VMT	IC	CONCESIÓN DEL TRAMO 2 DE IIRSA CENTRO:	2437073	APP	Gasto Capital	3,357,008	1,357,009	1,357,009	3,740,978	0	0	0	0	0	0	0	9,812,004	-
001. MTC - VMT	IC	CONCESIÓN DEL TRAMO 2 DE IIRSA CENTRO:	3000131	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	DVQUILCA	CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL DESVÍO QUILCA	2027620	APP	Gasto Capital	0	4,183,177	4,183,177	32,885,305	0	0	0	0	0	0	6,678,941	47,930,600	-
001. MTC - VMT	DVQUILCA	CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL DESVÍO QUILCA	2527628	APP	Gasto Capital	13,630,359	19,904,201	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33,534,560	-
001. MTC - VMT	DVQUILCA	CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL DESVÍO QUILCA	3000131	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	MOCUPE	CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: NUEVO MOCUPE	2027620	APP	Gasto Capital	0	6,459,457	0	0	0	0	0	0	0	0	710,995	7,170,452	-
001. MTC - VMT	MOCUPE	CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: NUEVO MOCUPE	3000131	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	HUARAL	CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: ÓVALO CHANC	2027620	APP	Gasto Capital	485,046,640	2,608,436	0	0	0	0	0	0	0	0	0	487,655,076	-
001. MTC - VMT	HUARAL	CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: ÓVALO CHANC	2427046	APP	Gasto Capital	0	982,420	852,601	0	0	0	0	0	0	0	0	1,835,021	-
001. MTC - VMT	HUARAL	CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: ÓVALO CHANC	3000131	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	IST3	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2027620	APP	Gasto Capital	0	21,067,247	0	0	0	0	0	0	0	0	13,778,086	34,845,333	-
001. MTC - VMT	IST3	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2466782	APP	Gasto Capital	0	223,976	0	0	0	0	0	0	0	0	223,976	223,976	-
001. MTC - VMT	IST3	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2466784	APP	Gasto Capital	0	454,616	0	0	0	0	0	0	0	0	0	454,616	-
001. MTC - VMT	IST3	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2471934	APP	Gasto Capital	0	2,130,671	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,130,671	-
001. MTC - VMT	IST3	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	3000131	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	IST3	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	S/N	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	IST1	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2027620	APP	Gasto Capital	0	83,640,788	69,428,546	37,805,309	0	0	0	0	0	0	69,080,455	259,955,097	-



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

UNIDAD EJECUTORA	CONCESIONES	NOMBRE DEL PROYECTO DE APP	CODIGO SIAF	MODALIDAD	CATEGORÍA DE GASTO	2025 IM.	2026 IM.	2027 IM.	2028 IM.	2029 IM.	2030 IM.	2031 IM.	2032 IM.	2033 IM.	2034 IM.	> 2034 IM.	TOTAL IMIAPP..	DIFERENCIAS..
001. MTC - VMT	IST1	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2094591	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,340,353	7,340,353	-
001. MTC - VMT	IST1	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2292758	APP	Gasto Capital	9,899,438	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9,899,439	-
001. MTC - VMT	IST1	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2292968	APP	Gasto Capital	48,789,579	38,976,998	68,361,631	0	0	0	0	0	0	0	0	156,128,208	-
001. MTC - VMT	IST1	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2380522	APP	Gasto Capital	10,268,712	1,753,025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12,021,737	-
001. MTC - VMT	IST1	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2422248	APP	Gasto Capital	0	30,546,845	10,182,282	0	0	0	0	0	0	0	0	40,729,127	-
001. MTC - VMT	IST1	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2516852	APP	Gasto Capital	0	12,157	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12,157	-
001. MTC - VMT	IST1	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2534481	APP	Gasto Capital	0	1,160,297	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,160,297	-
001. MTC - VMT	IST1	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	3000131	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	IST5	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2027620	APP	Gasto Capital	0	106,460,324	106,460,324	106,460,324	106,460,324	106,460,324	80,452,789	116,781,209	0	0	154,371,524	883,907,142	-
001. MTC - VMT	IST5	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2233842	APP	Gasto Capital	0	25,331,199	28,456,478	28,456,478	18,456,478	16,177,289	0	0	0	0	1,057,586	117,935,508	-
001. MTC - VMT	IST5	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2389093	APP	Gasto Capital	3,605,367	13,610,480	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17,215,847	-
001. MTC - VMT	IST5	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2428267	APP	Gasto Capital	0	198,780	0	0	0	0	0	0	0	0	0	198,780	-
001. MTC - VMT	IST5	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2523531	APP	Gasto Capital	15,091,980	15,091,981	0	0	0	0	0	0	0	0	1	30,183,962	-
001. MTC - VMT	IST5	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	3000131	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	IST2	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2027620	APP	Gasto Capital	0	1,500,000	3,500,000	3,500,000	6,500,000	6,500,000	8,500,000	8,500,000	8,500,000	39,464,052	30,580,804	117,044,856	-
001. MTC - VMT	IST2	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2427571	APP	Gasto Capital	0	347,796	0	0	0	0	0	0	0	0	0	347,796	-
001. MTC - VMT	IST2	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2468892	APP	Gasto Capital	0	583,019	0	0	0	0	0	0	0	0	0	583,019	-
001. MTC - VMT	IST2	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2503120	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,519,819	2,519,819	-
001. MTC - VMT	IST2	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2509789	APP	Gasto Capital	86,424,930	52,526,021	54,230,677	0	0	0	0	0	0	0	0	193,181,629	-
001. MTC - VMT	IST2	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2531905	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	IST2	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	3000131	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	IST4	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2027620	APP	Gasto Capital	0	18,845,730	15,821,849	18,452,189	15,000,000	15,000,000	15,000,000	15,000,000	15,000,000	13,275,633	99,690,376	241,085,777	-
001. MTC - VMT	IST4	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2413011	APP	Gasto Capital	13,304,009	10,247,833	10,247,833	14,627,501	0	0	0	0	0	0	0	48,427,176	-
001. MTC - VMT	IST4	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2467016	APP	Gasto Capital	0	126,039	0	0	0	0	0	0	0	0	1	126,040	-
001. MTC - VMT	IST4	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2471128	APP	Gasto Capital	0	6,373,869	0	0	0	0	0	0	0	0	3,161,488	9,535,357	-
001. MTC - VMT	IST4	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	3000131	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	IN	IRISA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2575467	APP	Gasto Capital	0	1,210,505	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,210,505	-
001. MTC - VMT	IN	IRISA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2575459	APP	Gasto Capital	3,155,280	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,155,280	-
001. MTC - VMT	LINEA2	CONSTRUCCION DE LA LÍNEA 2 Y RAMAL AV. F	2115072	APP	Gasto Capital	458,958,454	569,212,206	569,212,206	774,920,424	774,920,424	774,920,424	774,920,424	774,920,424	774,920,424	818,711,959	797,798,958	7,863,416,327	-
001. MTC - VMT	LINEA2	CONSTRUCCION DE LA LÍNEA 2 Y RAMAL AV. F	2233850	APP	Gasto Capital	283,921,573	479,684,398	1,054,750,617	1,644,452,706	2,106,383,867	2,269,001,414	64,056,866	0	0	0	0	7,902,251,441	-
001. MTC - VMT	1ERGRUPO	CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO	2044721	APP	Gasto Capital	214,136,759	14,484,431	13,442,857	0	0	0	87,274,736	0	0	0	325,706,050	655,044,834	-
001. MTC - VMT	1ERGRUPO	CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO	3000748	APP	Gasto Corriente	0	36,468,834	24,320,304	23,399,301	11,015,632	9,838,259	8,515,231	7,033,608	11,809,635	10,204,469	13,464,000	156,069,273	-
001. MTC - VMT	1ERGRUPO	CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO	3999999	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	CANCHAQUE	EMPALME 1B-BUENOS AIRES-CANCHAQUE	2027620	APP	Gasto Capital	0	34,000,907	0	0	0	0	0	0	0	0	17,408,505	51,409,412	-
001. MTC - VMT	CANCHAQUE	EMPALME 1B-BUENOS AIRES-CANCHAQUE	2495722	APP	Gasto Capital	0	2,044,936	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,044,936	-
001. MTC - VMT	CANCHAQUE	EMPALME 1B-BUENOS AIRES-CANCHAQUE	3000131	APP	Gasto Corriente	5,010,104	10,876,714	24,772,198	6,594,553	0	0	0	0	0	0	0	47,253,570	-
001. MTC - VMT	HIDROVIA	HIDROVIA AMAZONICA: RIOS MARAÑON Y AN	2172796	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	168,501,353	168,501,353	-
001. MTC - VMT	IN	IRISA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2542027	APP	Gasto Capital	46,372,459	31,983,234	4,724,171	15,542,477	6,000,000	0	0	0	0	0	0	104,622,341	-
001. MTC - VMT	IN	IRISA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2027620	APP	Gasto Capital	0	28,436,338	24,436,338	28,445,805	29,436,338	14,436,338	44,436,338	27,534,796	0	0	38,702,642	235,864,933	-
001. MTC - VMT	IN	IRISA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2235630	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111,157	111,157	-



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

UNIDAD EJECUTORA	CONCESIONES	NOMBRE DEL PROYECTO DE APP	CODIGO SIAF	MODALIDAD	CATEGORÍA DE GASTO	2025 IM.	2026 IM.	2027 IM.	2028 IM.	2029 IM.	2030 IM.	2031 IM.	2032 IM.	2033 IM.	2034 IM.	> 2034 IM.	TOTAL IMIAPP..	DIFERENCIAS..
001. MTC - VMT	IN	IIRSA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2422292	APP	Gasto Capital	8,556,559	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,556,559	-
001. MTC - VMT	IN	IIRSA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2454336	APP	Gasto Capital	0	150,370	0	0	0	0	0	0	0	0	0	150,370	-
001. MTC - VMT	IN	IIRSA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2520778	APP	Gasto Capital	0	1,588,343	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,588,343	-
001. MTC - VMT	IN	IIRSA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2520790	APP	Gasto Capital	0	333,354	0	0	0	0	0	0	0	0	0	333,354	-
001. MTC - VMT	IN	IIRSA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2520792	APP	Gasto Capital	0	759,809	9,843,727	0	0	0	0	0	0	0	0	10,603,536	-
001. MTC - VMT	IN	IIRSA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2520795	APP	Gasto Capital	0	950,000	975,582	0	0	0	0	0	0	0	0	1,925,582	-
001. MTC - VMT	IN	IIRSA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2520796	APP	Gasto Capital	0	201,347	0	0	0	0	0	0	0	0	0	201,347	-
001. MTC - VMT	IN	IIRSA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	3000131	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	IST1	IIRSA SUR, TR 1 Y 5	2027620	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	64,932,837	64,932,837	-
001. MTC - VMT	IST1	IIRSA SUR, TR 1 Y 5	2027620	APP	Gasto Capital												0	-
001. MTC - VMT	IST2	IIRSA SUR, TR 2, 3 Y 4	2027620	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,856,288	7,856,288	-
001. MTC - VMT	RV4	RED VIAL 4: PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y	2263613	APP	Gasto Capital	0	0	125,483,582	150,000,000	191,706,497	75,399,502	0	0	0	0	0	542,589,581	-
001. MTC - VMT	RV4	RED VIAL 4: PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y	2027620	APP	Gasto Capital	0	19,535,974	18,201,342	23,328,374	8,201,342	8,201,342	27,420,690	20,763,976	0	0	16,660,742	142,313,784	-
001. MTC - VMT	RV4	RED VIAL 4: PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y	2265044	APP	Gasto Capital	26,467,034	28,277,349	18,954,307	17,636,671	2,650,000	0	0	0	0	0	0	93,985,360	-
001. MTC - VMT	RV4	RED VIAL 4: PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y	2430618	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	359,816	359,816	-
001. MTC - VMT	RV4	RED VIAL 4: PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y	2530536	APP	Gasto Capital	0	0	3,186,153	3,618,296	0	0	0	0	0	0	0	6,804,450	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2380108	APP	Gasto Capital	1,394,180	11,874,820	1,219,908	0	0	0	0	0	0	0	0	14,488,908	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2381886	APP	Gasto Capital	3,920,373	25,787,224	29,581,738	0	0	0	0	0	0	0	0	59,289,334	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2027620	APP	Gasto Capital	0	12,408,354	0	0	0	0	0	0	0	0	66,239,999	78,648,353	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2301920	APP	Gasto Capital	3,629,930	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,629,930	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2302068	APP	Gasto Capital	8,535,870	170,718	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,706,588	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2302089	APP	Gasto Capital	8,512,392	79,025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,591,417	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2302512	APP	Gasto Capital	8,480,786	78,732	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,559,518	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2302529	APP	Gasto Capital	8,822,447	81,905	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,904,352	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2302538	APP	Gasto Capital	0	1,848,413	0	0	0	0	0	0	0	0	1,433,394	3,281,807	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2302552	APP	Gasto Capital	12,287,891	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12,287,891	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2302556	APP	Gasto Capital	690,450	11,286,126	21,332,026	0	0	0	0	0	0	0	145,771	33,454,373	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2302573	APP	Gasto Capital	10,720,478	99,526	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10,820,004	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2302580	APP	Gasto Capital	0	10,510,166	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10,510,166	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2302926	APP	Gasto Capital	0	8,240,315	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,240,315	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2302931	APP	Gasto Capital	583,019	13,116,750	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13,699,769	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2302942	APP	Gasto Capital	0	17,918,852	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17,918,852	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2302971	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111,663	111,663	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2304024	APP	Gasto Capital	1,007,049	7,552,863	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,559,912	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2304054	APP	Gasto Capital	2,522,635	22,126,021	34,184,014	0	0	0	0	0	0	0	0	58,832,670	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2304067	APP	Gasto Capital	0	18,614,609	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18,614,609	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2304079	APP	Gasto Capital	0	10,065,439	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10,065,439	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2304097	APP	Gasto Capital	0	3,560,111	0	0	0	0	0	0	0	0	4,374	3,564,485	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2304106	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,010,440	4,010,440	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2304114	APP	Gasto Capital	1,315,453	12,451,018	22,635,739	0	0	0	0	0	0	0	0	36,402,210	-



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

UNIDAD EJECUTORA	CONCESIONES	NOMBRE DEL PROYECTO DE APP	CODIGO SIAF	MODALIDAD	CATEGORÍA DE GASTO	2025 IM.	2026 IM.	2027 IM.	2028 IM.	2029 IM.	2030 IM.	2031 IM.	2032 IM.	2033 IM.	2034 IM.	> 2034 IM.	TOTAL IMIAPP..	DIFERENCIAS..
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2304124	APP	Gasto Capital	0	14,756,412	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14,756,412	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2304125	APP	Gasto Capital	0	2,066,343	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,066,343	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2304197	APP	Gasto Capital	111,663	5,788,504	0	0	0	0	0	0	0	0	145,992	6,046,159	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2379939	APP	Gasto Capital	480,107	5,709,120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,189,227	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2379940	APP	Gasto Capital	589,004	7,413,062	11,705,601	0	0	0	0	0	0	0	0	19,707,667	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2379943	APP	Gasto Capital	480,107	6,027,606	6,027,605	0	0	0	0	0	0	0	0	12,535,318	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2379945	APP	Gasto Capital	480,107	7,483,631	7,483,630	0	0	0	0	0	0	0	0	15,447,368	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2379947	APP	Gasto Capital	204,727	5,922,227	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,126,954	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2379950	APP	Gasto Capital	423,398	1,858,971	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,282,369	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2379953	APP	Gasto Capital	4,502,160	3,730,309	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,232,469	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2379955	APP	Gasto Capital	5,135,178	7,457,145	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12,592,323	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2379958	APP	Gasto Capital	480,107	2,288,282	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,768,389	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2379960	APP	Gasto Capital	2,591,784	2,000,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,591,784	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2380110	APP	Gasto Capital	294,660	5,080,990	3,291,238	0	0	0	0	0	0	0	0	8,666,887	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2380111	APP	Gasto Capital	390,579	7,564,960	4,809,533	0	0	0	0	0	0	0	0	12,765,072	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2381887	APP	Gasto Capital	4,794,644	23,118,535	17,498,275	0	0	0	0	0	0	0	0	45,411,454	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2424717	APP	Gasto Capital	0	539,864	0	0	0	0	0	0	0	0	0	539,864	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2424721	APP	Gasto Capital	0	157,148	0	0	0	0	0	0	0	0	0	157,148	-
001. MTC - VMT	RV5	RED VIAL 5: CONCESIÓN TRAMO ANCÓN – HU	2426823	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	547,329	547,329	-
001. MTC - VMT	RV6	RED VIAL 6: CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL PUE	2300831	APP	Gasto Capital	71,847,487	46,119,130	56,704,228	0	0	0	0	0	0	0	0	174,670,845	-
001. MTC - VMT	RV6	RED VIAL 6: CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL PUE	2318526	APP	Gasto Capital	157,731,510	133,868,657	184,503,154	6,402,520	0	0	0	0	0	0	0	482,505,841	-
001. MTC - VMT	RV6	RED VIAL 6: CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL PUE	3000131	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	ZDOGRUPO	SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROV	2044721	APP	Gasto Capital	0	0	0	14,484,431	14,484,431	14,484,431	14,484,431	14,484,431	24,484,431	39,488,612	283,268,684	419,663,879	-
001. MTC - VMT	ZDOGRUPO	SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROV	3000748	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	ZDOGRUPO	SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROV	3999999	APP	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	TCALLAOZONASUR	TERMINAL DE CONTENEDORES DEL TERMINAL	2045273	APP	Gasto Capital	0	12,000,000	12,000,000	10,525,181	0	0	0	0	0	0	16,947,889	51,473,070	-
001. MTC - VMT	TPCALLAOZONANORTE	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL TER	2045273	APP	Gasto Capital	0	22,455,463	21,610,280	21,610,280	21,610,280	21,610,280	21,610,280	10,772,628	0	0	9,919,122	151,198,611	-
001. MTC - VMT	TPPAITA	TERMINAL PORTUARIO DE PAITA	2045273	APP	Gasto Capital	0	1,010,005	1,010,005	1,010,005	1,010,005	1,010,005	1,010,005	213,705	0	0	0	5,263,730	-
001. MTC - VMT	TPYURIMAGUAS	TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – HU	2045273	APP	Gasto Capital	0	15,338,897	15,338,897	15,338,897	15,338,897	15,338,897	4,385,135	0	0	0	0	81,079,620	-
001. MTC - VMT	TPYURIMAGUAS	TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – HU	3000760	APP	Gasto Corriente	0	11,848,207	11,848,207	11,848,207	11,848,207	11,848,207	11,848,207	11,848,207	14,444,184	14,444,184	14,639,853	126,465,670	-
001. MTC - VMT	TPSANMARTIN	TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTIN	2045273	APP	Gasto Capital	10,197,767	0	587,671	0	0	0	0	0	0	0	0	10,785,438	-
001. MTC - VMT	TPSALAVERRY	TERMINAL PORTUARIO MULTIPROPÓSITO DE	2045273	APP	Gasto Capital	0	0	7,058,089	0	0	0	0	0	0	0	0	7,058,089	-
014. PRONATEL		CONECTIVIDAD INTEGRAL EN BANDA A	2168309	PA	Gasto Capital	2,320,200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,513,092	6,833,292	-
014. PRONATEL		CONECTIVIDAD INTEGRAL EN BANDA A	3000085	PA	Gasto Corriente	0	1,111,986	60,600	13,092,466	6,518,818	6,518,818	5,401,062	0	0	0	62,897,874	95,601,623	-
014. PRONATEL		CREACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2338303	PA	Gasto Capital	24,793,482	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25,673,712	50,467,194	-
014. PRONATEL		CREACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,484,649	8,484,649	-
014. PRONATEL		CREACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2338025	PA	Gasto Capital	95,871,734	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,169,036	98,040,770	-
014. PRONATEL		CREACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
014. PRONATEL		CREACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2337878	PA	Gasto Capital	20,567,500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34,035,884	54,603,384	-
014. PRONATEL		CREACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51,166,771	51,166,771	-



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

UNIDAD EJECUTORA	CONCESIONES	NOMBRE DEL PROYECTO DE APP	CODIGO SIAF	MODALIDAD	CATEGORÍA DE GASTO	2025 IM.	2026 IM.	2027 IM.	2028 IM.	2029 IM.	2030 IM.	2031 IM.	2032 IM.	2033 IM.	2034 IM.	> 2034 IM.	TOTAL IMIAPP..	DIFERENCIAS..	
014. PRONATEL		CREACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2331656	PA	Gasto Capital	19,513,518	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22,356,455	41,869,973	-	
014. PRONATEL		CREACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,554,952	19,352,003	23,906,955	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2269037	PA	Gasto Capital	26,617,449	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50,980,634	77,598,083	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	834,272	834,272	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2273538	PA	Gasto Capital	70,749,946	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38,965,540	109,715,486	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	72,600	72,600	3,489,916	11,966,755	11,966,755	15,775,596	15,775,596	15,775,596	10,020,605	12,430,506	97,346,526	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2250056	PA	Gasto Capital	2,320,200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5,560,389	7,880,589	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	10,938,011	10,938,011	10,938,011	10,938,011	10,938,011	10,938,011	10,938,011	10,938,011	10,938,011	26,999,763	125,441,862	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2317548	PA	Gasto Capital	19,463,379	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49,529,223	68,992,602	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	12,868,662	6,766,512	6,766,512	6,766,512	6,766,512	6,766,512	100,340	0	0	37,618,645	84,420,207	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2250146	PA	Gasto Capital	2,266,200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5,702,266	7,968,466	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	2,725,486	5,200,917	0	0	0	0	0	0	0	31,113,595	39,039,998	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2250264	PA	Gasto Capital	700,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,013,138	1,713,138	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	7,576,335	3,507,825	37,948,268	37,596,743	33,761,005	33,761,005	20,242,313	20,242,313	13,518,692	15,387,070	223,541,567	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2250054	PA	Gasto Capital	2,266,200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,603,884	8,870,084	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	4,441,893	0	0	0	0	0	0	0	0	11,530,736	15,972,629	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2261217	PA	Gasto Capital	608,550	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22,805,334	23,413,884	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	72,600	24,600	5,785,230	5,785,230	5,785,230	5,785,230	5,785,230	5,785,230	3,514,258	8,566,802	46,889,640	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2263639	PA	Gasto Capital	15,980,464	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51,438,105	67,418,569	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	9,620,387	9,620,387	9,620,387	9,620,387	9,620,387	9,620,387	9,620,387	9,620,387	819,714	55,125,479	132,908,288	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2261808	PA	Gasto Capital	1,270,100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14,321,587	15,591,687	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	4,159,755	2,459,175	5,099,826	5,099,826	5,099,826	5,099,826	5,099,826	5,099,826	5,099,826	5,099,826	127,001,217	169,318,929	-
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2274206	PA	Gasto Capital	3,964,559	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13,714,389	17,678,948	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	5,291,981	5,291,981	5,291,981	5,291,981	5,291,981	5,291,981	5,291,981	5,291,981	5,291,981	2,841,062	50,468,889	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2263593	PA	Gasto Capital	34,994,553	0	0	0	0	0	0	0	0	0	121,846,766	156,841,319	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	1,656,173	1,656,173	1,656,173	39,776,303	1,656,173	1,857,341	48,258,336	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	2258787	PA	Gasto Capital	3,160,356	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13,480,262	16,640,618	-	
014. PRONATEL		INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	0	2,145,140	4,141,283	2,145,140	2,145,140	2,145,140	2,145,140	3,061,882	3,061,882	4,938,775	25,929,523	-	
014. PRONATEL		PROYECTO INTEGRACIÓN AMAZÓNICA	3000085	PA	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-	
014. PRONATEL		Red Dorsal Nacional de Fibra Optica: Cob	2188921	APP	Gasto Capital	134,563,762	129,340,933	129,340,933	129,340,933	129,340,933	94,322,894	29,369,381	3,281,578	1,328,700	1,328,700	1,930,955	783,489,702	-	
014. PRONATEL		Red Dorsal Nacional de Fibra Optica: Cob	2167707	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
014. PRONATEL		Red Dorsal Nacional de Fibra Optica: Cob	2167708	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
014. PRONATEL		Red Dorsal Nacional de Fibra Optica: Cob	2167715	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
001. MTC - VMT	IN	IRISA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2629813	APP	Gasto Capital	1,133,967	0	0	0	0	0	0	18,125,459	28,125,459	38,125,459	157,282,936	242,793,280	-	
001. MTC - VMT	IN	IRISA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2629833	APP	Gasto Capital	1,133,967	0	0	0	0	0	0	22,456,789	32,456,789	42,456,789	80,385,841	178,890,175	-	
001. MTC - VMT	IN	IRISA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2597863	APP	Gasto Capital	1,133,967	0	0	0	0	0	0	23,125,478	33,125,478	43,125,478	0	100,510,401	-	
001. MTC - VMT	IN	IRISA NORTE: PIURA - LAMBAYEQUE - CAJAMA	2630099	APP	Gasto Capital	2,267,934	0	0	0	0	0	0	23,125,478	33,125,478	6,777,754	2,279,681	67,576,325	-	
001. MTC - VMT	IST2	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2652079	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	18,456,256	22,456,256	62,456,256	227,762,057	331,130,825	-	
001. MTC - VMT	IST2	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2652077	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	15,456,256	18,456,256	33,403,544	0	67,316,056	-	
001. MTC - VMT	IST5	CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSE	2614144	APP	Gasto Capital	0	69,244	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69,244	-	



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024





Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

UNIDAD EJECUTORA	CONCESIONES	NOMBRE DEL PROYECTO DE APP	CODIGO SIAF	MODALIDAD	CATEGORÍA DE GASTO	2025 IM.	2026 IM.	2027 IM.	2028 IM.	2029 IM.	2030 IM.	2031 IM.	2032 IM.	2033 IM.	2034 IM.	> 2034 IM.	TOTAL IMIAPP..	DIFERENCIAS
001. MTC - VMT	RV6	RED VIAL 6: CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL PUE	2027620	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50,641,740	50,641,740	-
001. MTC - VMT	DVOQUILCA	CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL DESVÍO QUILCA	2591250	APP	Gasto Capital	1,133,967	0	0	0	0	0	0	15,456,123	25,456,123	35,456,123	119,767,847	197,270,183	-
001. MTC - VMT		CONCESIÓN DEL TRAMO 2 DE IIRSA CENTRO:	2530535	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	255,052	255,052	-
007. PVN		MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCION DE LA CA	2055260	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	-
007. PVN		CONSTRUCCION DE PASOS A DESNIVEL AUTOM	2094428	APP	Gasto Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	777,906	777,906	-

Fuente: Memorando N° 1147-2025-MTC/09 e Informe N° 464-2025-MTC/09.03 de fecha 22.05.2025 con Anexo N° 01: Declaración de Uso de Recursos Públicos.



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024





ANEXO 7: Programación de Uso de Recursos Públicos – Proyectos APP y PA incorporados y/o por incorporar al proceso de promoción de inversión privada (en S/ incluye IGV)

UNIDAD EJECUTORA	NOMBRE DEL PROYECTO DE APP	MODALIDAD	CATEGORÍA DE GASTO	CONDICION2	2025 IM.	2026 IM.	2027 IM.	2028 IM.	2029 IM.	2030 IM.	2031 IM.	2032 IM.	2033 IM.	2034 IM.	2035 IM.	> 2034 IM.	TOTAL IMIAPP..	DIFERENCIAS..
001. MTC - VMT	CARRETERA LONGITUDINAL DE LA	APP	Gasto Capital	EN PROMOCIÓN	0	0	0	0	546,860	5,197,680	70,636,662	199,767,523	0	0	0	0	276,148,726	-
001. MTC - VMT	CARRETERA LONGITUDINAL DE LA	APP	Gasto Capital	EN PROMOCIÓN	25,653,274	13,359,691	3,000,000	2,000,000	0	0	0	0	337,161,031	337,161,031	0	4,383,093,399	5,101,428,425	-
001. MTC - VMT	CARRETERA LONGITUDINAL DE LA	APP	Gasto Capital	EN PROMOCIÓN	20,117,495	24,060,168	2,000,000	1,000,000	0	0	0	0	166,064,388	166,064,388	0	2,158,837,047	2,538,143,487	-
001. MTC - VMT	CARRETERA LONGITUDINAL DE LA	APP	Gasto Corriente	EN PROMOCIÓN	70,690,274	112,455,350	17,844,989	45,779,904	255,124,438	823,069,334	888,783,198	894,385,073	913,985,908	962,660,363	0	12,332,477,018	17,317,255,850	-
001. MTC - VMT	CARRETERA LONGITUDINAL DE LA	APP	Gasto Capital	EN PROMOCIÓN													0	-
001. MTC - VMT	FERROCARRIL HUANCAYO HUANC	APP	Gasto Capital	EN PROMOCIÓN	67,102,374	111,939,252	0	147,411,444	127,105,225	265,393,176	265,393,176	265,393,176	265,393,176	265,393,176	0	3,028,589,421	4,809,113,595	-
001. MTC - VMT	FERROCARRIL HUANCAYO HUANC	APP	Gasto Corriente	EN PROMOCIÓN	0	125,181,982	127,367,395	184,265,885	225,223,792	293,960,289	300,379,996	306,942,183	313,650,037	317,706,259	0	4,699,406,541	6,894,084,359	-
001. MTC - VMT	NUEVO TERMINAL PORTUARIO SA	APP	Gasto Capital	EN PROMOCIÓN	0	5,734,501	5,734,501	5,734,501	5,734,501	5,734,501	5,734,501	22,968,486	5,734,501	5,734,501	0	52,523,416	121,367,910	-
001. MTC - VMT	TERMINAL INTERNACIONAL DE CH	APP	Gasto Capital	EN PROMOCIÓN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
014. PROGRAMA NA	BANDAS 5G - BANDA DE FREC	PA	Gasto Capital	EN PROMOCIÓN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
014. PROGRAMA NA	BANDAS 5G - BANDA DE FREC	PA	Gasto Capital	EN PROMOCIÓN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	TERCER GRUPO DE AEROPUERTOS	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	1,000,000	1,000,000	20,892,873	20,892,873	222,000,000	294,000,000	514,000,000	770,000,000	730,214,254	0	30,000,000	2,604,000,000	-
001. MTC - VMT	NUEVO TERMINAL PORTUARIO PU	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	NUEVOS TERMINALES PORTUARIC	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	NUEVOS TERMINALES PORTUARIC	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	NUEVOS TERMINALES PORTUARIC	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	FERROCARRIL LIMA - ICA	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	FERROCARRIL LIMA - ICA	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTG	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	ATICO - DV. QUILCA - MATARANI	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	I. V. ZAPALLAL - VENTANILLA - OV	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	CUSCO - PISAC / URUBAMBA - CH	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	PTO. YOYATO - CUBANTIA / PTO. S	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

UNIDAD EJECUTORA	NOMBRE DEL PROYECTO DE APP	MODALIDAD	CATEGORÍA DE GASTO	CONDICION2	2025 IM.	2026 IM.	2027 IM.	2028 IM.	2029 IM.	2030 IM.	2031 IM.	2032 IM.	2033 IM.	2034 IM.	2035 IM.	> 2034 IM.	TOTAL IMIAPP..	DIFERENCIAS..
001. MTC - VMT	PTE. CARRIZALES (CASMA) - PARI	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	SICUANI - PUCARA - CALAPUJA / P	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	KIMBIRI - KEPASHIATO - QUILLABA	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	PTE. LOS MAESTROS - HUAYTARA	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	DV. URCOS - SICUANI / EL DESCAN	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	DV. URCOS - SICUANI / EL DESCAN	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUC	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUC	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUC	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	SANTA - PTE CHUQUICARA - TAUC	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	DV. CHIGUATA - SANTA LUCÍA - M	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	DV. CHIGUATA - SANTA LUCÍA - M	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	CORREDOR VIAL 1: EMP. PE-35 (DV	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	CORREDOR VIAL 1: EMP. PE-35 (DV	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	CORREDOR VIAL 2: JULIACA - PUTI	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	CORREDOR VIAL 2: JULIACA - PUTI	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	CORREDOR VIAL 3: EMP. PE-28 B (APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	CORREDOR VIAL 3: EMP. PE-28 B (APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	CORREDOR VIAL 4: EMP. PE 18A (C	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	CORREDOR VIAL 5: DV. POMABAM	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	CORREDOR VIAL 5: DV. POMABAM	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	CORREDOR VIAL 6: DV. CERRO DE	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	CORREDOR VIAL 7: EMP. PE-35 (CC	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN
ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023 - 2026
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

UNIDAD EJECUTORA	NOMBRE DEL PROYECTO DE APP	MODALIDAD	CATEGORÍA DE GASTO	CONDICION2	2025 IM.	2026 IM.	2027 IM.	2028 IM.	2029 IM.	2030 IM.	2031 IM.	2032 IM.	2033 IM.	2034 IM.	2035 IM.	> 2034 IM.	TOTAL IMIAPP..	DIFERENCIAS..
001. MTC - VMT	EMPALME 1B – BUENOS AIRES – C	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	EMPALME 1B – BUENOS AIRES – C	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	TERMINAL PORTUARIO DE LAMBA	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	EVITAMIENTO CUSCO (DV POROY)	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
001. MTC - VMT	EVITAMIENTO CUSCO (DV POROY)	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
014. PRONATEL	OPERACIÓN Y MANTENIMIEN	APP	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
014. PRONATEL	BANDAS 5G - BANDA DE FRE	PA	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
014. PRONATEL	CREACIÓN DEL SERVICIO DE ACCE	PA	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	180,000	3,560,000	4,650,124	5,650,124	23,565,102	33,565,102	43,565,102	36,827,053	0	0	0	0	151,562,607	-
014. PRONATEL	CREACIÓN DE UNA RED DE COMU	PA	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	480,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	84,849,974	85,329,974	-
014. PRONATEL	CREACIÓN DE UNA RED DE COMU	PA	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
014. PRONATEL	CREACIÓN DE UNA RED DE COMU	PA	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS	480,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	412,976,670	413,456,670	-
014. PRONATEL	CREACIÓN DE UNA RED DE COMU	PA	Gasto Corriente	PROYECTOS NUEVOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14,074,231	14,074,231	-
001. MTC - VMT	TERMINAL PORTUARIO ALMIRANTE MIGUEL GRAU DE TACNA	APP	Gasto Capital	PROYECTOS NUEVOS				14,499,976	14,499,976	14,499,976							43,499,928	-43,499,927.80
014. PRONATEL	CREACIÓN DEL SERVICIO DE	PA	Gasto Corriente		0	8,780,256	0	0	0	0	0	0	0	0	0	181,815,245	190,595,501	-
014. PRONATEL	CREACIÓN DEL SERVICIO DE	PA	Gasto Capital		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	813,941,608	813,941,608	-
014. PRONATEL	CREACIÓN DEL SERVICIO DE	PA	Gasto Corriente		0	0	9,536,853	9,536,853	756,597	756,597	756,597	756,597	756,598	8,780,253	0	53,276,724	84,913,671	-
014. PRONATEL	CREACIÓN DEL SERVICIO DE	PA	Gasto Capital		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	97,013,530	97,013,530	-
014. PRONATEL	CREACIÓN DEL SERVICIO DE	PA	Gasto Corriente		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	294,796,321	294,796,321	-
014. PRONATEL	CREACIÓN DEL SERVICIO DE	PA	Gasto Capital		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	299,548,723	299,548,723	-
014. PRONATEL	PROYECTOS EN ACTIVOS	PA	Gasto Capital		1,540,468	77,734,633	14,887,532	106,108,050	106,108,050	106,108,050	106,108,050	106,108,050	106,108,050	106,108,050	0	0	836,918,983	-
014. PRONATEL	INSTALACION DE BANDA ANCHA F	PA	Gasto Capital		2,372,700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54,563,228	56,935,928	-
014. PRONATEL	INSTALACION DE BANDA ANCHA F	PA	Gasto Corriente		0	4,900,410	4,900,410	4,900,410	4,900,410	4,900,410	4,900,410	4,900,410	4,900,410	4,900,410	0	24,000,302	68,103,992	-
014. PRONATEL	INSTALACION DE BANDA ANCHA F	PA	Gasto Capital		2,717,900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	271,622,020	274,339,920	-
014. PRONATEL	INSTALACION DE BANDA ANCHA F	PA	Gasto Corriente		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	594,364,274	594,364,274	-
014. PRONATEL	INSTALACION DE BANDA ANCHA F	PA	Gasto Corriente		0	12,868,662	6,766,512	6,766,512	6,766,512	6,766,512	8,766,512	8,766,512	8,766,512	8,766,512	0	1,261,932,942	1,336,933,700	-
014. PRONATEL	INSTALACION DE BANDA ANCHA F	PA	Gasto Capital		2,711,900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	719,878,142	722,590,042	-

Fuente: Memorando N° 1147-2025-MTC/09 e Informe N° 464-2025-MTC/09.03 de fecha 22.05.2025 con Anexo N° 01: Declaración de Uso de Recursos Públicos.





**BICENTENARIO
DEL PERÚ**
2021 - 2024

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Jr. Zorritos 1203, Lima, Perú
Central telefónica: 01 615 7800

