

# Resolución Ministerial

362-2016 MTC/01

Lima, 01 de junio de 2016

VISTOS:

El Informe N° 654-2016-MTC/09 y el Memorandum N° 1124-2016-MTC/09, ambos del 01 de junio de 2016 de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, y, las Actas de Sesión de los Comités de Inversiones del Sector Transportes y del Sector Comunicaciones, de fechas 01 de junio de 2016;

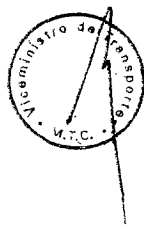
CONSIDERANDO:

Que, el Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, (en adelante, Decreto Legislativo N° 1224), tiene por objeto establecer los procesos y modalidades de promoción de la inversión privada para el desarrollo de infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a estos, proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica y la ejecución de proyectos en activos;

Que, el numeral 14.1 del artículo 14 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado mediante Decreto Supremo N° 410-2015-EF, establece que el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas es el instrumento de gestión elaborado por cada Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local que tiene como finalidad, identificar los potenciales proyectos de Asociaciones Público Privadas a fin de ser incorporados al proceso de promoción de la inversión privada en los siguientes tres (03) años a su emisión. Asimismo, el numeral 14.2 del artículo 14 del citado Reglamento, señala que la propuesta, del referido Informe Multianual, será realizada por el órgano encargado de planeamiento del Ministerio y de responsabilidad del Comité de Inversiones la elaboración oportuna del mismo;

Que, asimismo, el numeral 14.3 del artículo 14 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, señala que el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas y sus modificaciones, es aprobado mediante Resolución Ministerial del sector a más tardar el dieciséis de febrero de cada año;

Que, de acuerdo a la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, durante el año fiscal 2016, la aprobación



del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privada se realizará a más tardar el primer día hábil de junio;

Que, por Resolución Ministerial N° 008-2016-MTC/01, se designan a los miembros de los Comités de Inversiones del Sector Transportes y del Sector Comunicaciones. Los citados Comités actúan como: (i) Organismos Promotores de la Inversión Privada para los procesos de promoción bajo su competencia, conforme a lo establecido en el artículo 6 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, y, (ii) Órganos de coordinación con la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN, en los procesos de promoción bajo competencia o encargados a éste último;



Que, mediante Resolución Directoral N° 002-2016-EF/68.01, se aprueban los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016, que constituyen una herramienta de orientación para las entidades públicas que requieran elaborar el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016;



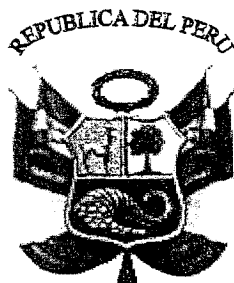
Que, de acuerdo a lo señalado en los documentos del visto, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto ha elaborado la propuesta de Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los Comités de Inversiones del Sector Transportes y del Sector Comunicaciones han opinado que dicho Informe Multianual cumple con las disposiciones contenidas en el Decreto Legislativo N° 1224, en el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, y, en los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016, aprobados por la Resolución Directoral N° 002-2016-EF/68.01;



Que, de acuerdo a lo expuesto, es necesario aprobar el Informe Multianual de inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016;



De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, y en su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, en los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016 aprobados



# Resolución Ministerial

362-2016 MTC/01

mediante Resolución Directoral N° 002-2016-EF/68.01, en la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y, en el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2007-MTC;

## SE RESUELVE:


Artículo 1.- Aprobación del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016.

Aprobar el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016, el mismo que en anexo forma parte integrante de la presente Resolución.

## Artículo 2.- Publicación.

La presente resolución ministerial y el Anexo es publicado en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Regístrese y comuníquese.

  
JOSE GALLARDO KU  
Ministro de Transportes y Comunicaciones



# INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS

Oficina General de Planeamiento y Presupuesto  
Lima, junio de 2016





# Contenido

I. INTRODUCCIÓN .....	5
II. SECCIÓN PLANEAMIENTO .....	7
A. DIAGNÓSTICO .....	7
1. Sector Transportes .....	7
2. Sector Comunicaciones .....	13
B. INDICADORES CLAVE DE DESEMPEÑO .....	19
1. Sector Transportes .....	20
2. Sector Comunicaciones .....	24
C. CONTINUIDAD DE LOS OBJETIVOS EN EL MEDIANO PLAZO .....	26
1. Planes y políticas del sector .....	26
2. Estrategia para el logro de objetivos .....	29
3. Contribución de las APP al logro de los objetivos .....	36
4. Principales retos para los próximos años .....	43
D. IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE POTENCIALES PROYECTOS DE APP .....	45
1. Identificación y selección de potenciales proyectos de APP .....	45
2. Priorización de proyectos .....	83
III. SECCIÓN PROGRAMACIÓN .....	88
A. REPORTE DE USO DE RECURSOS PÚBLICOS .....	88
B. INDICADORES DE RIGIDEZ DE GASTO PRESUPUESTAL .....	89
1. Indicador referencial de rigidez de gasto corriente por app .....	90
2. Indicador referencial de rigidez de gasto capital por app .....	90
IV. ANEXOS .....	91
A. Anexo A Proyectos FITEL ejecutados y en ejecución durante el periodo 2011-2016 .....	91
B. Anexo B Caracterización del Sector Comunicaciones .....	92
C. Anexo C Ficha Técnica de Listado de los Indicadores Clave de Desempeño .....	104
D. Anexo D Plan de Acción para el Desarrollo de los Proyectos en Ejecución .....	126
E. Anexo E Contribución de las concesiones en ejecución al logro de los objetivos estratégicos .....	132
F. Anexo F Alineamiento de proyectos APP con objetivos estratégicos e indicadores de desempeño .....	134
G. Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes .....	137

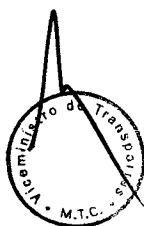
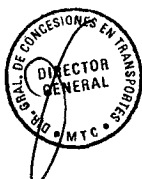


Tabla 36 Beneficiarios de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Lima.....	67
Tabla 37 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Lima .....	67
Tabla 38 Beneficiarios de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Amazonas.....	68
Tabla 39 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Amazonas.....	69
Tabla 40 Beneficiarios de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Junín.....	70
Tabla 41 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Junín .....	70
Tabla 42 Beneficiarios de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Puno .....	71
Tabla 43 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Puno.....	72
Tabla 44 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Moquegua .....	73
Tabla 45 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Tacna .....	74
Tabla 46 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Ancash.....	75
Tabla 47 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Arequipa.....	76
Tabla 48 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región La Libertad .....	77
Tabla 49 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Pasco.....	79
Tabla 50 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región San Martín.....	80
Tabla 51 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Huánuco .....	81
Tabla 52 Matriz de Ponderación de indicadores de priorización de proyectos por APP83	
Tabla 53 Priorización de proyectos por APP en iniciativa pública .....	84
Tabla 54 Obligaciones de gasto corriente y de capital.....	89
Tabla 55 Estimación de indicadores de gasto corriente y de capital.....	89



# ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Longitud de la red vial, según tipo de superficie de rodadura, 2015 (kilómetros)	8
Tabla 2 Inversión en concesiones viales al 2015.....	8
Tabla 3 Infraestructura ferroviaria según titularidad 2015 .....	9
Tabla 4 Inversión en ferrovías concesionadas al 2015 .....	10
Tabla 5 Inversión en aeropuertos concesionados al 2015 (Millones de US\$) .....	12
Tabla 6 Inversión en puertos concesionados al 2015.....	12
Tabla 7 Beneficiarios de las Redes Regionales de Fibra Óptica .....	16
Tabla 8 Concesiones adjudicadas durante el periodo 2011-2016.....	17
Tabla 9 Indicadores de desempeño del transporte terrestre.....	21
Tabla 10 Indicadores de desempeño del transporte ferroviario .....	22
Tabla 11 Indicadores de desempeño del transporte aéreo .....	22
Tabla 12 Indicadores de desempeño del transporte acuático.....	23
Tabla 13 Indicadores de desempeño de la telefonía móvil.....	24
Tabla 14 Indicadores de desempeño del internet .....	25
Tabla 15 Indicadores de desempeño de la TV de paga.....	25
Tabla 16 Planes desarrollados por el MTC en el sector transportes.....	27
Tabla 17 Planes desarrollados por el MTC en el sector comunicaciones .....	29
Tabla 18 Articulación de los indicadores de desempeño con el objetivo estratégico 1	33
Tabla 19 Articulación de los indicadores de desempeño con el objetivo estratégico 2	34
Tabla 20 Articulación de los indicadores de desempeño con el objetivo estratégico 3	35
Tabla 21 Articulación de los indicadores de desempeño con el objetivo estratégico 4	36
Tabla 22 Listado de proyectos en ejecución bajo la modalidad de APP.....	37
Tabla 23 Contribución de las APP al logro del objetivo estratégico 4 .....	38
Tabla 24 Contribución de las APP en transporte al logro de los objetivo estratégicos 1 y 2 .....	41
Tabla 25 Contribución de las APP en comunicaciones al logro de los objetivo estratégicos .....	42
Tabla 26 Fibra óptica por Proyecto (Km.)- Zona Centro Sur .....	56
Tabla 27 Estado actual según nivel de estudio- Zona Centro Sur .....	57
Tabla 28 Fibra óptica por Proyecto (Km.)- Zona Norte .....	58
Tabla 29 Estado actual según nivel de estudio- Zona Norte .....	59
Tabla 30 Fibra óptica por Proyecto (Km.)- Zona Sur .....	60
Tabla 31 Estado actual según nivel de estudio- Zona Sur .....	60
Tabla 32 Fibra óptica por Proyecto (Km.)- Zona Centro Norte .....	61
Tabla 33 Estado actual según nivel de estudio- Zona Centro Norte .....	62
Tabla 34 Beneficiarios de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Ica.....	66
Tabla 35 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Ica.....	66



Tabla 56 Indicadores de rigidez de gasto corriente por APP .....90

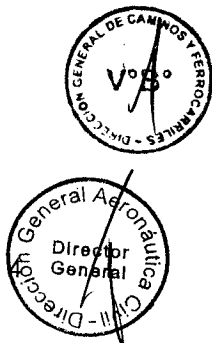
Tabla 57 Indicadores de rigidez de gasto de capital por APP .....90

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Acceso de la población a telefonía móvil, internet móvil, internet fijo y televisión de paga, a nivel nacional ..... 18

Gráfico 2 Distritos con cobertura<sup>1/</sup> de los servicios de telefonía móvil, internet fijo, internet móvil, TV de paga, radiodifusión sonora y radiodifusión por televisión, a nivel nacional 18

Gráfico 3 Tarifa Promedio de los servicios de telefónica móvil, internet fijo, internet móvil y TV de Paga, como porcentaje del ingreso, a nivel nacional ..... 19



# I. INTRODUCCIÓN

La inversión en infraestructura pública es considerada 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 son usualmente vinculadas a una mejora de la productividad del capital<sup>1</sup> y la competitividad de la economía, explicadas por las reducciones en los costos generalizados de transportes y facilitación de los intercambios comerciales<sup>2</sup>. Diversos estudios asocian un incremento de 1% en la infraestructura vial a un aumento de 0,22% en el PBI<sup>3</sup> y un incremento de 10% de las conexiones de banda ancha a un aumento de 1.3% en la tasa de crecimiento del PBI per cápita<sup>4</sup>.

Es en este sentido que, el Gobierno del Perú ha emprendido un esfuerzo histórico para mejorar la calidad del transporte y comunicaciones, fundamentalmente para el cierre de la brecha de infraestructura. Es en este contexto que, en el periodo 2011-2016, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha ejecutado y gestado proyectos de infraestructura que en conjunto constituyen uno de los saltos de inversión más ambiciosos en la historia del país, superando los S/. 30,000 millones en dicho periodo, y con compromisos de inversión por un monto adicional aún mayor.

Es con este propósito que el MTC establece como ejes de acción fundamentales para el Sector el asfaltado de las vías nacionales del país, la consolidación de la red básica del Metro de Lima, la inclusión digital y la ejecución de un programa nacional de puentes. Asimismo, como parte del marco de los Ejes de Política Gubernamental Nacional, impulsa el desarrollo de diversos programas y proyectos de inversión que constituyen un esfuerzo complementario y articulador de las inversiones en educación, salud, seguridad y diversificación productiva, todo lo cual apunta a un incremento sustantivo de la productividad en la economía.

En esta línea, en el sector Comunicaciones, el Ministerio incorpora la visión de un país con el derecho universal a usar servicios con excelentes condiciones de calidad y a precios asequibles, para el cual la infraestructura sea un factor articulador de una sociedad de la información que apunta al desarrollo integral de su población. Por otro lado, en el sector Transportes, la visión es una de logística y acceso a mercados nacionales e internacionales. Este enfoque se explicita en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte, el cual identifica 22 corredores de infraestructura logística, y establece los diferentes vínculos entre los proyectos de concesiones en transporte que se jerarquizan desde las redes nacionales hacia las departamentales (programa Proregión) y vecinales (Programa de Apoyo al Transporte Subnacional – PATS). Al mismo tiempo, se trabaja en solucionar la congestión en el transporte de pasajeros, a través de la consolidación de la red básica del Metro de Lima.

Pese a los grandes avances logrados, la brecha en el sector Transportes estimada a través de la metodología de demanda para los distintos tipos de infraestructura de transporte en el corto, mediano y largo plazo y la oferta provisionada (inversión ejecutada), ascendería, a S/. 25 mil millones para el periodo 2011-2016; S/. 53 mil millones para el periodo 2017-2021; y, S/. 87 mil millones para el periodo 2022-2030<sup>5</sup>. Mientras

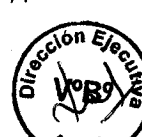
<sup>1</sup> Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive? Journal of monetary economics, 23(2), 177-200.

<sup>2</sup> Straub, S. (2008). Infrastructure and Growth in Developing Countries (Vol. 4460). World Bank Publications. Gonzalez, J. A., Guasch, J. L., & Serebrisky, T. (2007). Latin America: Addressing high logistics costs and poor infrastructure for merchandise transportation and trade facilitation. Consulta de San José, 1-38.

<sup>3</sup> Vásquez, A., & Bendezú, L. (2008). Ensayo sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú. Un Ensayo sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú. Consorcio de Investigación Económica y Social.

<sup>4</sup> Vásquez, A. (2004). "Los Vínculos entre el Crecimiento Económico y la Infraestructura Eléctrica en el Perú, 1940-2000," Working Papers 17, OSINERGMIN, Oficina de Estudios Económicos.

<sup>5</sup> Estimaciones realizadas a Julio 2015, basado en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte (MTC, 2011). Otras estimaciones sobre la brecha de infraestructura del sector son las de: i) IPE (2009)-19,407 millones de US\$; ii) AFIN (2015) -33,856 millones de US\$ (2016-2020) para una dimensión horizontal; y, iii) Bonifaz y Urrunaga (2012)-34,385 millones de US\$ (2012-2025) para una Dimensión Vertical.



tanto, para el sector de Comunicaciones, considerando la magnitud del rezago de los principales indicadores de desempeño respecto de los niveles objetivos que le corresponderían siguiendo los patrones internacionales, ascendería a S/. 10.1 mil millones para Telefonía móvil y Banda Ancha Fija<sup>6</sup>.

En función a la magnitud de las inversiones requeridas para cerrar la brecha de infraestructura en el país, la inversión del sector privado ha sido considerada un factor estratégico y su participación ha sido impulsada, concretándose su intervención principalmente bajo las modalidades de la inversión privada directa y las concesiones.

Con el objetivo de impulsar el mecanismo de APP de manera responsable y promover la inversión privada en infraestructura pública y servicios públicos, en setiembre de 2015, el Gobierno del Perú publicó el Decreto Legislativo N° 1224, *Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos* y su respectivo Reglamento<sup>7</sup>. Estas normas consolidan el marco existente y alinean la normativa con las mejores prácticas internacionales, en particular con la Recomendación del Consejo sobre Principios para Gobernanza Pública de las APP de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

La normativa estipula la elaboración anual del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas, que se concibe como un instrumento de gestión de carácter integrador que enfatiza en la planificación de los potenciales proyectos APP y el control de sus compromisos de largo plazo y presupuestos, sobre la base de la sostenibilidad de las finanzas públicas.

Por Resolución Ministerial N° 008-2016-MTC/01 se designó a los miembros del Comité de Inversiones del sector Transportes y del Comité de Inversiones del sector Comunicaciones, con el objeto de llevar adelante los proyectos de inversión privada en el ámbito de su competencia.

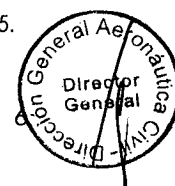
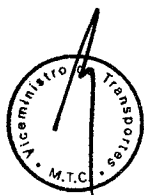
En conformidad con lo estipulado, el MTC presenta el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas correspondiente al ejercicio fiscal 2016 (en adelante, Informe Multianual 2016). El documento tiene como objetivo identificar los potenciales proyectos de Asociaciones Público Privadas (APP) en el sector a ser desarrollados en los tres próximos años, a fin de incorporarlos al proceso de promoción de la inversión privada, en conformidad con las prioridades de gasto que se propone ejecutar en el marco del presupuesto anual y los cuales deberán responder a las necesidades y objetivos identificados en el referido Informe.

Con el propósito antes mencionado se identifican, en primer lugar, las potenciales necesidades de intervención para poder ser desarrolladas bajo el mecanismo de APP, su articulación con los planes sectoriales y la estrategia del Ministerio para el desarrollo de proyectos de APP, buscando la elaboración de una cartera de proyectos de inversión a ser ejecutadas vía dicho mecanismo.

Posteriormente, se desarrolla la programación de las obligaciones derivadas de los contratos de APP suscritos y de aquellos proyectos de APP de iniciativas públicas en proceso de promoción que cuenten con la opinión favorable del informe de evaluación, de iniciativas privadas que cuenten con declaratoria de interés, el reporte del uso de recursos públicos de la entidad en APP y la estimación de los indicadores de gasto presupuestal.

<sup>6</sup> La brecha de inversión en infraestructura de telefonía móvil y de banda ancha fija de USD 448,3 millones y de USD 1 436,4 millones, respectivamente. Brecha calculada para el año 2014. La metodología utilizada y costos unitarios son tomados del Plan Nacional de Infraestructura 2016-2025 de AFIN.

<sup>7</sup> Aprobado mediante el Decreto Supremo N° 410-2015-EF, el cual fue publicado el 27 de diciembre de 2015.



## II. SECCIÓN PLANEAMIENTO

### A. DIAGNÓSTICO

La infraestructura es uno de los factores básicos para que un país adquiera niveles de competitividad adecuados, tenga sostenibilidad en su crecimiento económico, avance en la inclusión social y pueda lograr su integración interna y externamente. En esa línea, el MTC tiene como política fomentar la inversión privada en infraestructura como complemento a los esfuerzos de la inversión con recursos públicos.

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.

En cuanto a la inversión privada en el sector, al 2016, el sector cuenta con 31 concesiones de transportes en total, correspondientes a los distintos modos de transporte: 16 viales, 4 ferroviarias, 4 aeroportuarias (20 aeropuertos) y 7 portuarias y una concesión en comunicaciones (la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica). Asimismo, en la presente gestión se han adjudicado cinco contratos de concesión, comprometiendo una inversión total de US\$ 7,206 millones.

#### 1. SECTOR TRANSPORTES

En una economía globalizada, en que la producción se reparte geográficamente, la calidad y densidad de la infraestructura de transporte es cada día más relevante. Actualmente, un déficit de infraestructura de transporte puede llevar a una reducción del comercio, y por lo tanto, a un ahogamiento de la economía productiva. Por el contrario, una red de infraestructura eficiente, conectada y coherente, incrementa la competitividad local debido a que conlleva una reducción de los costos generalizados, facilitando intercambios comerciales y mejorando la economía nacional.

Este numeral analiza la situación actual del sector Transportes, identificando y caracterizando la oferta de infraestructura de transporte existente en el Perú de diversas modalidades: terrestre, ferroviaria, portuarias y aeroportuarias.

#### A) TRANSPORTE TERRESTRE

La red vial del Perú está organizada en tres niveles: (i) Red Nacional; (ii) Red Departamental (Regional); y (iii) Red de caminos vecinales.

La Red Vial Nacional está conformada por tres grandes ejes longitudinales y diecinueve corredores transversales, y tiene como misión vincular a las capitales de departamento, los principales centros productivos con las ciudades como centros de consumo y puertos marítimos como nodos del comercio exterior; constituyendo la base de todo el sistema de carreteras del país. La Red Vial Departamental, comprende las rutas de importancia regional que articulan las capitales de departamento con las principales ciudades al interior de Región. En tanto que, la Red Vial Vecinal está conformada por las vías que enlazan a las capitales distritales y centros poblados importantes con la capital de la provincial.

Actualmente la longitud de la red vial existente es de 165,372 Km.; de los cuales 26,436 Km. (16%) corresponde a carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. De éstas, las carreteras pavimentadas ascienden a 19,991 Km., equivalente al 86.6% de la RVN existente a julio 2011 (23,072



Km.). En el caso de la Carretera Longitudinal de la Sierra, el 87.5% se encuentran pavimentado (3,065 Km. de un total de 3,505 K m.).

Por su parte, 24,287 Km. (14.7%) de la red vial existente corresponde a carreteras departamentales, que se encuentran a cargo de los Gobiernos Regionales y 114,649 Km. (69.3%) corresponde a caminos vecinales, que están bajo responsabilidad de los Gobiernos Locales.

**Tabla 1 Longitud de la red vial, según tipo de superficie de rodadura, 2015 (kilómetros)**

SUPERFICIE DE RODADURA	SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS			TOTAL
	Nacional <sup>1/</sup>	Departamental	Vecinal	
<b>RED VIAL EXISTENTE</b>	<b>26,436.1</b>	<b>24,287.4</b>	<b>114,648.5</b>	<b>165,372.0</b>
Pavimentada	19,999.1	3,459.0	1,890.1	23,769.2
No pavimentada	6,445.0	20,828.4	112,758.3	141,602.7

Fuente: MTC

Nota: 1/ Información a julio 2016

A febrero de 2016, 6,693 km de la Red vial nacional están concesionados, 13,787 km son atendidos por contratos de conservación de niveles de servicio (41 contratos y 1 convenio con el Gob. Regional de Cusco), y 3,722 km zona atendidos por administración directa, lo cual equivale a un 91.5% de la Red Vial Nacional existente.

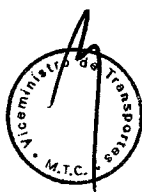
## CONCESIONES VIALES

En el cuanto al fomento a la inversión privada, en los últimos años se ha incrementado sustantivamente el número de concesiones viales. Actualmente se tiene adjudicadas bajo esta modalidad 6,693 Km. de carreteras, con un compromiso de inversión total de US\$ 4,598 millones y una inversión en el 2015 de US\$ 340.6 millones.

**Tabla 2 Inversión en concesiones viales al 2015**

CARRETERA CONCESIONADA		FECHA DE INICIO	PLAZO (Años)	COMPROMISO DE INVERSION
N	TOTAL			4,598.3
1	Autopista del Sol Trujillo - Sullana	2009	25	329.7
2	Buenos Aires - Canchaque	2007	15	36.7
3	IIRSA Centro - Tramo 2	2010	25	127.2
4	IIRSA Norte: Paita - Yurimaguas	2005	25	620.1
5	IIRSA Sur, Tramo 1: Marcona - Urcos	2007	25	145.4
6	IIRSA Sur, Tramo 2: Urcos - Inambari	2005	25	683.8
7	IIRSA Sur, Tramo 3: Inambari - Iñapari	2005	25	685.6
8	IIRSA Sur, Tramo 4: Azángaro - Inambari	2005	25	678.1
9	IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo - Matarani - Azángaro	2007	25	199.3
10	Red vial N° 4: Pativilca - Santa - Trujillo y Puerto Salaverry - Emp.R01N	2009	25	286.2
11	Red Vial N° 5: Tramo Ancón - Huacho - Pativilca	2003	25	137.9
12	Red Vial N° 6: Pucucasa - Cerro Azul - Ica	2005	30	293.9
13	Tramo Vial - Mocupe Cayalti - Oyotún	2009	15	24.9
14	Tramo Vial - Óvalo Chancay - Huaral - Acos	2009	15	41.6
15	Tramo Vial Dv. Quilca - Dv. Arequipa (Repartición) - Dv. Matarani - Desvío Moquegua - Dv. Ilo - Tacna - La Concordia	2013	25	134.3
16	Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios - Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N	2014	25	173.9

FUENTE: MTC





Con participación de la inversión privada (concesiones) destaca la culminación de la Vía de Evitamiento Urcos (3.9 Km.), Vía de Evitamiento Sur (11.7 Km.), el Intercambio Vial Piura (3.0 Km.), así como el Túnel Wayrasencca (768 m.) en el Tramo 4 de la Carretera Interoceánica Sur en la Región Puno. Asimismo, resalta el inicio de obras de la segunda calzada de la Autopista Puno – Juliaca (48.3 Km.), inicio de las obras de la Autopista Chíncha – San Andrés y San Andrés – Ica de la Red Vial N° 6 de la Panamericana Sur, obras de No Puesta a Punto y Puesta a Punto en el Tramo 2 de la IIRSA Centro y construcción de la Autopista Piura – Paita (50.0 Km.).

En cuanto al mantenimiento y conservación de las vías concesionadas, un componente importante de los contratos está referido a la obligación de los concesionarios de garantizar condiciones óptimas de transitabilidad y seguridad a los usuarios de las carreteras.

## B) TRANSPORTE FERROVIARIO

El transporte ferroviario ofrece grandes ventajas como la gran capacidad de carga por eje, la menor tasa de accidentabilidad, el ahorro de combustible, la menor cantidad de emisiones contaminantes y la descongestión de las carreteras. Además constituye el transporte masivo más eficiente de los últimos años.

Al 2015, la red ferroviaria del país cuenta con una longitud operativa de 1,939.7 Km.; y es administrada por ocho líneas férreas. El 87.7% es de titularidad pública y el 12.3% es de titularidad privada.

**Tabla 3 Infraestructura ferroviaria según titularidad 2015**

TITULARIDAD	LONGITUD (Km)	
<b>TOTAL</b>	<b>1,939.7</b>	<b>100.0%</b>
<b>1. PÚBLICA</b>	<b>1,701.1</b>	<b>87.7%</b>
No concesionado	188.7	9.7%
Concesionado	1,512.4	78.0%
<b>2. PRIVADA</b>	<b>238.6</b>	<b>12.3%</b>

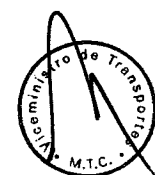
Fuente: MTC

Respecto a la administración de la infraestructura ferroviaria pública, el 87.7% de la longitud total está concesionada y el 12.3% restante es no concesionada. La infraestructura ferroviaria Pública No Concesionada está conformada por el Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, el cual está a cargo del MTC. Las gestiones de ambas infraestructuras están siendo analizadas y evaluadas, con la perspectiva de ser concesionadas.

Durante el año 2015, el servicio de transporte ferroviario movilizó a más de 2,5 millones de pasajeros y presentó su mayor dinamismo en el tramo Cusco - Hidroeléctrica, el cual tiene como destino principal, la ciudadela de Machu Picchu, el cuál es uno de los mayores atractivos turísticos que ofrece el país. Por su parte, el servicio de carga estuvo representado en un 42% por el servicio público ofertado principalmente por las empresas Ferrovías Central Andina S.A. y Ferrocarril Transandino S.A. mientras que el 58% restante corresponde al servicio privado efectuado por la empresa Southern Perú Copper Corporation.

### FERROCARRILES CONCESIONADOS

Respecto a los ferrocarriles Concesionados se tiene el Ferrocarril Transandino, con cerca de 1,000 Km., el cual recorre los departamentos de Arequipa, Puno y Cusco; en tanto que el Ferrocarril Central Andino, en su trayecto pasa por los departamentos de Lima, Pasco y Junín.



**Tabla 4 Inversión en ferrovías concesionadas al 2015**

	INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA	FECHA DE INICIO	PLAZO (Años)	COMPROMISO DE INVERSION
N	TOTAL			5,549.0
1	Ferrocarril del Centro	1999	40	FRA II
2	Ferrocarril del Sur y Sur Oriente	1999	35	FRA II
3	Tren Eléctrico - Línea 1	2011	30	202.5
4	Tren Eléctrico - Línea 2	2014	35	5,346.5

Fuente: MTC

## RED DE METRO DE LIMA

La Red Básica del Metro de Lima - Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao fue aprobada por el Decreto Supremo N° 059-2010-MTC e incluye 5 líneas cuyos trazos preliminares son:

- Línea 1: Avenida Separadora Industrial, Avenida Pachacutec, Avenida Tomás Marsano, Avenida Aviación, Avenida Grau, Jirón Locumba, Avenida 9 de Octubre, Avenida Próceres de la Independencia, Avenida Fernando Wiese.
- Línea 2: Avenida Guardia Chalaca, Avenida Venezuela, Avenida Arica, Avenida Guzmán Blanco, Avenida 28 de Julio, Avenida Nicolás Ayllón, Avenida Víctor Raúl Haya de la Torre (Carretera Central).
- Línea 3: Avenida Alfredo Benavides, Avenida Larco, Avenida Arequipa, Avenida Garcilazo de la Vega, Avenida Tacna, Avenida Pizarro, Avenida Túpac Amaru, Avenida Rosa de América, Avenida Universitaria.
- Línea 4: Avenida Elmer Faucett, Avenida La Marina, Avenida Sánchez Carrión, Avenida Salaverry, Avenida Canevaro, Avenida José Pardo de Zela, Avenida Canadá, Avenida Circunvalación, Avenida Javier Prado.
- Línea 5: Avenida Huaylas, Avenida Paseo de la República, Avenida República de Panamá, Avenida Miguel Grau.

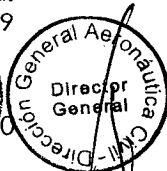
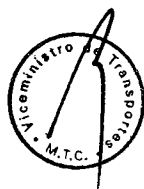
La línea 1 enlaza el distrito de Villa El Salvador, en el sur de Lima, con el distrito de San Juan de Lurigancho, en el noroeste de la capital, integrando también los distritos de San Juan de Miraflores, Surco, Surquillo, San Borja, San Luis, La Victoria y Cercado de Lima.

La infraestructura completa de la Línea 1 cuenta con 26 estaciones de pasajeros y un viaducto principalmente elevado a doble vía, con una longitud aproximada de 34 kilómetros. La obra beneficia a más de 3 millones de habitantes, que representan el 41% de la población total del Área Metropolitana de Lima y Callao.

- El primer tramo de la Línea 1 (Villa El Salvador - Cercado de Lima), que tiene una longitud de 22.1 kilómetros y cuenta con 16 estaciones (5 en superficie y 11 elevadas).
- El segundo tramo de la Línea 1 (Cercado de Lima - San Juan de Lurigancho), tiene una longitud aproximada de 11.9 kilómetros y cuenta con 10 estaciones.

Por su parte, la Línea 2 constituye el primer sistema de transporte público masivo tipo metro subterráneo del país, que permitirá unir el distrito de Ate con la Provincia Constitucional del Callao, con una extensión de 34 km. El proyecto consiste en un metro subterráneo con 35 estaciones y 34.6 km de extensión. De estos, 27 km pertenecen a la Línea 2 del metro de Lima y 7.6 km es un ramal de la Línea 4 del metro de Lima. El túnel de la Línea 2 tiene una longitud de 21 km y el túnel de la Línea 4 tiene una extensión de 5.8 km.

Cabe señalar que la Línea 2 y ramal de la Línea 4 está preparada para ampliaciones futuras, gatilladas con el incremento de demanda superior a 660,000 pasajeros por día. Con ello, la flota de trenes se incrementaría de 35 a 77 trenes para la Línea 2 y de 7 a 9



trenes para el Ramal de Línea 4 Av. Faucett – Av. Gambetta. Con este incremento del material rodante resultado de la mayor demanda, se iría reduciendo la frecuencia del servicio de 150 segundos a 80 segundos entre trenes.

En el año 2015, se culminó con la liberación de áreas e interferencias de servicios públicos para la ejecución de las obras comprendidas en la de la Primera Etapa de la Línea 2 del Metro de Lima, que va desde Evitamiento hasta el Mercado Santa Anita (5 Km.). Esto permitió la ejecución de obras en el Patio Taller Santa Anita (movimiento de tierras) y la construcción de 6 pozos de ventilación y emergencia.

Así mismo, se encuentra en fase de estudios la construcción de la Línea 3 de la Red Metro de Lima, que permitirá unir el sur con el norte de la ciudad de Lima y continúa los estudios de la Línea 4.

### C) TRANSPORTE AÉREO

El transporte de pasajeros por vía aérea es muy importante como soporte en el crecimiento de la actividad del turismo interno y el turismo receptivo. En el Perú, los servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga son prestados por empresas privadas. Una característica principal del movimiento aeroportuario es su organización radial, en donde el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de la ciudad de Lima concentra, como origen o como destino, la mayor proporción del flujo de pasajeros nacionales e internacional.

Al 2015, el Perú cuenta con 126 aeródromos, de los cuales, 72 son de propiedad pública y 54 son de propiedad privada. Respecto a los aeródromos públicos, el Estado ha otorgado 20 aeródromos en concesión, comprometiendo una inversión de US\$ 1,848 millones, que incluye las inversiones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con un compromiso de US\$ 1,061 millones y el Aeropuerto Internacional de Chinchero con US\$ 599 millones, entre los más significativos por los montos de inversión.

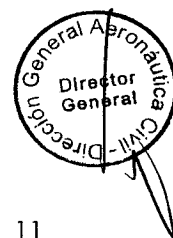
Por su parte, el servicio de transporte aéreo movilizó a 18.22 millones de pasajeros experimentando un crecimiento de 9.1% respecto al año anterior. Esta tendencia de crecimiento se ha visto impulsada tanto para el flujo de pasajeros a nivel nacional como a nivel internacional. Mientras que, el movimiento de carga vía aérea se concentró principalmente en el ámbito internacional con una participación de 90.7%, mientras que el ámbito nacional significó 9.3%.

#### AEROPUERTOS CONCESIONADOS

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es el principal terminal aéreo del Perú y se constituye en *hub* en Sudamérica. Fue concesionado en el 2001 a la empresa Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) por un periodo de 30 años y tiene un compromiso de inversión de US\$ 1,062 millones en donde se considera la construcción de una segunda pista de aterrizaje.

En el 2006, se concesiona el Primer Grupo de Aeropuertos (Talara, Tumbes, Chachapoyas, Iquitos, Tarapoto, Pucallpa, Trujillo, Anta-Huaraz, Cajamarca, Pisco, Chiclayo y Piura) con la empresa Aeropuertos del Perú (ADP) por un plazo de 25 años y en el 2011 se suscribió el contrato de concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos (Andahuaylas, Ayacucho, Arequipa, Tacna, Juliaca y Puerto Maldonado).

En el 2014 se concesionó el Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco al Consorcio Kuntur Wasi para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del mismo.



**Tabla 5 Inversión en aeropuertos concesionados al 2015 (Millones de US\$)**

	AEROPUERTO CONCESIONADO	FECHA DE INICIO	PLAZO (Años)	COMPROMISO DE INVERSION
<b>N</b>	<b>TOTAL</b>			<b>1,848.2</b>
1	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	2001	30	1,061.5
2	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	2006	25	108.2
3	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	2011	25	79.2
4	Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (AICC)	2014	40	599.3

Fuente: MTC

Por su parte, en mayo 2015 culminaron las obras de modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales, que incluyen obras en la plataforma aérea, terminal de pasajeros, terminal de carga, cuartel de bomberos, nuevas escaleras y zona de migraciones. Así mismo, continuaron en ejecución las obras de rápido impacto (mejoras en los terminales, vías de acceso, cercos, comunicaciones), en los aeropuertos de Juliaca y Puerto Maldonado del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales. También, en el 2015 la empresa concesionaria del Aeropuerto Internacional de Chinchero culminó la elaboración de los estudios de ingeniería, que incluye el Plan Maestro del aeropuerto.

## D) TRANSPORTE ACUÁTICO

Las infraestructuras portuarias han permitido que el Perú se posicione como uno de los más importantes puntos comerciales marítimos de la región.

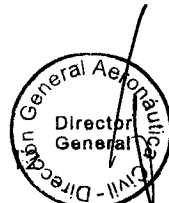
Para el año 2015, en concordancia con la Ley del Sistema Portuario N° 27943, y el Plan de Desarrollo Portuario Nacional, el Perú cuenta con un total de 45 Puertos, los que albergan a 88 Terminales Portuarias (TP), que a su vez contienen 90 Instalaciones Portuarias (IP). Respecto a su ubicación geográfica, 57 IP son marítimas, 30 IP son fluviales y 3 IP son lacustres. Según la titularidad de las IP, se tiene que 45 son Públicas (Concesionadas y No Concesionadas) y 45 son Privadas.

**Tabla 6 Inversión en puertos concesionados al 2015**

	PUERTO CONCESIONADO	FECHA DE INICIO	PLAZO (Años)	COMPROMISO DE INVERSION
<b>N</b>	<b>TOTAL</b>			<b>2,444.1</b>
1	Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao	2006	30	600.2
2	Terminal Muelle Norte	2011	30	883.5
3	Terminal Portuario de Matarani	1999	30	232.0
4	Terminal Portuario de Paíta	2009	30	311.4
5	Terminal Portuario de Yurimaguas	2011	30	54.6
6	Terminal de Embarque de Concentrados de Mineral en el Callao	2011	20	113.2
7	Terminal Portuario General San Martín - Pisco	2014	30	249.2

Fuente: MTC

Los Terminales Portuarios de uso público y privado movilizaron en su conjunto 90,098 miles de TM, siendo el 47% movilizado por los TP de uso público y el restante 53,0% por los TP de uso privado. Del total de carga movilizada, se observó que los tipos de operación son los siguientes: descarga (36.4%), embarque (46%), cabotaje (12.9%), transbordo (3.8%) y tránsito (0.9%).



## TERMINALES PORTUARIOS CONCESIONADOS

A diciembre 2015, se tienen 7 terminales portuarios concesionados, con un compromiso de inversión total de US\$ 2,444 millones.

En el 2015 se ejecutó US\$ 169 millones en obras en el puerto de Matarani, Muelle Norte del Callao, Terminal Portuario de Yurimaguas, Terminal Portuario de Paíta, entre los más importantes, continuando las obras de:

- Ampliación del terminal Portuario de Matarani (Sistema de Recepción, Almacenamiento y Embarque de Minerales y Amarradero "F" en Bahía Islay), con una inversión de US\$ 197 millones, que facilitará la exportación de concentrado de minerales que producen las empresas mineras de la región sur del país.
- Modernización de la 1ra. y 2da. Etapa del Muelle Norte Multipropósito del Callao, con una inversión de US\$ 346 millones; el 14 de mayo del 2015 se recibió parcialmente el Muelle 5.
- Construcción de la 1ra. Etapa del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, con una inversión de US\$ 36 millones, registrando un avance físico aproximado de 40% y una inversión ejecutada a diciembre 2015 de US\$ 23.4 millones.

## PROYECTO HIDROVIA AMAZÓNICA

La red fluvial es la más importante vía de transporte en la Región Amazónica. El Río Amazonas, con una longitud total de casi 6.780 kilómetros, se constituye como el eje central en el marco de la iniciativa IIRSA, que nos permite integrarnos en el norte con Brasil, Colombia y Ecuador. Este, junto con los ríos Huallaga, Ucayali, Marañón son las principales vías de interconexión y comercialización que permite la dinámica del desarrollo regional amazónico.

El Proyecto Hidrovía Amazónica forma parte de los Ejes de Integración y Desarrollo a nivel Sudamericano definidos en la "Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana - IIRSA" realizada en Brasilia en el año 2000, emanada de la Cumbre de Jefes de Estado de los doce países de América del Sur. Comprende los ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza-Iquitos-Santa Rosa; el río Huallaga, Tramo Yurimaguas-confluencia con el río Marañón; y el río Ucayali, Tramo Pucallpa-confluencia con el río Marañón y el acceso al Puerto de Iquitos.

La operación abarca una extensión de 2,687 Km de vías navegables y se constituye como el proyecto más importante para la Amazonía con el que se busca implementar obras y acciones para mejorar las condiciones de navegabilidad de tal manera de permitir a las embarcaciones de pasajeros y carga navegar en condiciones seguras y eficientes durante todo el año.

## 2. SECTOR COMUNICACIONES

Diversos estudios tanto académicos como de organismos multilaterales muestran una relación positiva entre la adopción de las TICs y el crecimiento económico.<sup>8</sup> El cambio tecnológico constante que es incorporado en las TICs permite obtener ganancias sustantivas de productividad, tanto en términos de ahorro de costos como de mejoras en eficiencia, y consecuentemente aporta al crecimiento económico. Adicionalmente, una de las principales características de las TICs es ser transversal a diversos sectores de la economía, entre estos salud, educación e industria; cuya adopción presenta efectos

<sup>8</sup> Qiang, C. (2009). Telecommunications and Economic Growth. Washington, D.C.: World Bank.

Katz, R. y Avila, J. (2010). The impact of broadband on the economy. Presented at the 2010 ACORN-REDECOM conference, May 14-15, Brasilia.



multiplicadores en la economía, siendo estos mayores en zonas que tienen una brecha de acceso significativa.

En particular, la Banda Ancha es reconocida como infraestructura esencial para el desarrollo socio-económico de los países y la reducción de las desigualdades económicas, regionales y sociales y la democratización de las oportunidades de acceso a la información y al conocimiento. Así, según el Banco Mundial, la Banda Ancha incrementa la productividad y contribuye al crecimiento económico, siendo que con un 10% de aumento de las conexiones de Banda Ancha se incrementa el crecimiento económico de un país, en un 1,3%. Sin embargo, un limitante para el desarrollo e implementación de las TICs es el alto nivel de inversiones necesario.

En esta sección se analiza la situación actual del sector de Comunicaciones. Con este propósito, primero se lleva a cabo una descripción de los proyectos ejecutados en el periodo 2011-2016, para seguidamente exponer una síntesis de la caracterización del sector, a través de diversos indicadores de desempeño.

El Viceministerio de Comunicaciones<sup>9</sup>, a través de la Dirección General de Concesiones en Comunicaciones (DGCC) y del Fondo de Inversión en Telecomunicaciones (FITEL) promueve la inversión en proyectos de telecomunicaciones, bajo la modalidad de obra pública tradicional, APP, proyectos en activos, entre otras. En este marco, la DGCC se encarga de proponer, otorgar, modificar, renovar, cancelar concesiones y registros para prestar servicios. En este sentido, en el periodo 2011 – 2016, ha otorgado diversas concesiones y registros, entre los que cabe citar las concesiones de telefonía móvil otorgadas en las bandas de 900 y 1900 MHz, las de telefonía móvil de 4G (LTE) en la banda de 1700 MHz, la de operador móvil virtual, así como el registro de proveedores de infraestructura pasiva y el registro de operadores de infraestructura móvil virtual, entre otros. En cuanto a APP, la DGCC, en coordinación con la secretaría técnica de FITEL, han desarrollado la primera APP del sector Comunicaciones, para la implementación de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica.

Por su parte, la implementación de infraestructura de comunicaciones en las áreas rurales y de preferente interés social es desarrollada por FITEL<sup>10</sup>. Esta secretaría se encarga de proveer servicios de telecomunicaciones esenciales de voz y datos. Asimismo, en el marco de la Ley 29904 - Ley de Promoción de la Banda Ancha y Construcción de la red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, se le otorgó a FITEL la facultad de elaborar y financiar proyectos para el despliegue de redes de alta capacidad que integren y brinden conectividad de Banda Ancha a nivel distrital<sup>11</sup>.

En el periodo de 2011-2016, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del subsector Comunicaciones ha buscado reducir la brecha de acceso a los servicios de Telecomunicaciones en las diversas localidades del país. Con tal propósito, se ha promovido la inversión en desarrollo de infraestructura de telecomunicaciones, con énfasis en las localidades rurales y de preferente interés social. Así, en la provisión de servicios públicos en telecomunicaciones se ha buscado la competencia entre operadores, con la finalidad de que estos lleguen a más localidades del país con precios accesibles y servicios de calidad. Asimismo, en el caso de radio y televisión la política se ha orientado hacia la priorización de zonas rurales y de preferente interés social.

<sup>9</sup> El cual se compone de las siguientes cuatro Direcciones Generales: Dirección General de Regulación y Asuntos Internacionales de Comunicación (DGRAIC), Dirección General de Control y Supervisión de Comunicaciones (DGCSC), Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones (DGAT) y la Dirección General de Concesiones en Comunicaciones (DGCC).

<sup>10</sup> Creada mediante Decreto Supremo N° 013-93-TCC, texto único ordenado de la Ley de Telecomunicaciones, publicada el 06 de mayo de 1993.

<sup>11</sup> Artículo 7° de la Ley N° 29904



La secretaría técnica de FTEL, en el año 2009, desarrolló el proyecto FTEL 08 con la finalidad de llevar telefonía de uso público (3 010), telefonía de abonados (497) e internet (1 019) a localidades rurales y aisladas. En 2010, ejecutó los proyectos FTEL 9 y 10 para llevar telefonía de uso público (891), telefonía de abonados (247) e internet (362) a localidades rurales de Madre de Dios, Puno y Piura. En 2011, desarrolló los proyectos FTEL 11, FTEL 12 y FTEL 13, los cuales llevan los servicios de telefonía de abonados (270) y telefonía móvil (1 065) de localidades de preferente interés social de la selva, centro sur y centro norte. En similar año se desarrollaron también los proyectos FTEL 14 y FTEL 15, los cuales llevan los servicios de telefonía de uso público (702), telefonía de abonados (96) e internet (116) a localidades de preferente interés social de Apurímac, Ancash, Cusco y el VRAE. Finalmente, en el periodo 2012 – 2013, se desarrolló el proyecto FTEL 16 o proyecto de Integración Amazónica Loreto - San Martín a la red terrestre de telecomunicaciones, el cual ha llevado internet de banda ancha a 94 localidades. Con excepción del proyecto FTEL 08, que se encuentra en etapa de cierre, todos los demás proyectos se encuentran en etapa de operación y mantenimiento (ver ANEXOS

Anexo A Proyectos FTEL ejecutados y en ejecución durante el periodo 2011-2016 ).

En tanto que, en el año 2011, el Perú presenta un limitado desarrollo de las redes de transporte de fibra óptica en el país, con 8,897 kilómetros de fibra óptica, desplegada en su mayor parte en la costa del Perú y que, consecuentemente con ello, se registraba una baja densidad de los servicios de banda ancha, en la que sólo 4 de cada cien (100) habitantes acceden a Internet de banda ancha<sup>12</sup>, con una alta disparidad en el acceso a esta tecnología por Regiones.

En este contexto, con el propósito de impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la banda ancha a nivel nacional, se concesionó el proyecto de la Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, a la empresa Azteca Comunicaciones Perú S.A.C. Lo que estaría además en línea con el fuerte impulso que se realiza a nivel internacional de Programas Nacionales de Banda Ancha como política de Estado.

Este proyecto comprende el despliegue de 13,500 kilómetros de fibra óptica, lo que permitirá interconectar a 180 de 195 capitales de provincia. En diciembre de 2014, se inició la construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica con valor de inversión de US\$ 333 millones, habiendo concluido los tramos de la primera (Huancavelica), segunda (Apurímac, Ayacucho, Ica), tercera (Huánuco y Pasco), cuarta (Ancash, Arequipa, Cusco, Junín, Lima Provincias, Moquegua, Tacna y Ucayali) y quinta (Puno, Madre de Dios, La Libertad, Lambayeque, Piura, Cajamarca) entregas; con 12,460 km (92%) y un total de 163 capitales de provincia (90%), con una inversión acumulada de US\$ 224,3 millones y se viene terminando la sexta entrega.

Complementariamente, con el objeto de extender los puntos de presencia de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica hasta capitales de distrito, este gran proyecto es complementado con 21 proyectos de Redes Regionales de Fibra Óptica. A 2015, 8 de los 21 proyectos ya habían sido adjudicados, los que correspondían a las regiones de: Huancavelica, Apurímac, Ayacucho, Lambayeque, Cusco, Cajamarca, Piura y Tumbes.

El desarrollo de estos proyectos permitirá que, en el 2016, 355 localidades de Lambayeque, 285 localidades de Apurímac, 350 localidades de Ayacucho, y 354 localidades de Huancavelica cuenten con banda ancha. En tanto que, las localidades de los otros departamentos adjudicados podrán contar con el servicio de banda ancha en 2017.

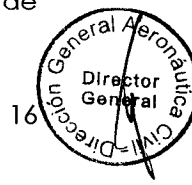
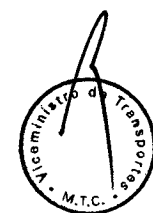
<sup>12</sup> En el año 2014 se estima que la brecha de banda ancha móvil de 12.2 líneas por 100 habitantes y la brecha de banda ancha fija es de 1.8 líneas por cada 100 habitantes.

Tabla 7 Beneficiarios de las Redes Regionales de Fibra Óptica

Nombre de Proyecto	Descripción del Proyecto	Localidad es Beneficiarias	Población Beneficiaria (miles)	Número de Instituciones Beneficiarias			Firma del contrato	Plazo de Adjudicación (años)
				Comisarias	Instituciones Educativas	Establecimientos de salud		
Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica	Consiste en el diseño, despliegue y operación de una red de fibra óptica de más de 13 mil kilómetros que conectará a Lima con 22 capitales de región y 180 capitales de provincia.	180	5 273				jun-14	20
FITEL 17	Conectividad integral en banda ancha para el desarrollo social de la zona norte del país - Región Lambayeque	355	215	19	311	115	may-15	10
FITEL 18	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Apurímac	285	130	34	409	225	may-15	10
FITEL 19	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Ayacucho	350	179	21	478	232	may-15	10
FITEL 20	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Huancavelica	354	154	23	447	240	may-15	10
FITEL 21	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Cajamarca	811	381	91	927	495	dic-15	10
FITEL 22	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Tumbes	56	55	8	50	29	dic-15	10
FITEL 22	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Piura	449	306	27	463	225	dic-15	10
FITEL 23	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Cusco	371	184	44	424	147	dic-15	10
Total		3031	1604	267	3509	1708		

Fuente: MTC

Asimismo, en 2011 y 2012, se concesionaron las bandas 1 900 MHz (1 850 – 1 910 MHz y 1 930 – 1 990 MHz) y 900 MHz (899 – 915 MHz y 944 – 960 MHz), respectivamente, para brindar servicios públicos de telecomunicaciones a nivel nacional. Actualmente, se viene prestando el servicio de comunicaciones personales, que comprende el servicio de telefonía móvil. Estas bandas fueron concesionadas a la empresa Viettel, contribuyendo con ello a una mayor competencia en el mercado de servicios de





telefonía móvil del país, al ser convertirse dicha compañía en el cuarto operador de telecomunicaciones del país.

Por su parte, la banda 1.7 GHz se adjudicó en 2013 a Americatel Perú S.A. (transferida posteriormente a Entel Perú S.A.) y Telefónica Móviles S.A. (actualmente, Telefónica del Perú). La adjudicación de esta banda permitió brindar el servicio 4G en el país. Cabe indicar que, las empresas mencionadas tienen como obligación brindar el servicio a 224 distritos y 10 centros poblados.

El 26 de mayo de 2016 se otorgó la buena pro de la banda 700 Mhz a Entel Perú S.A, América Móvil Perú S.A.C y Telefónica del Perú S.A.A. La adjudicación de esta banda permitirá la prestación de servicios 4G en áreas rurales o zonas de baja densidad. Asimismo, debido a su buena penetración en edificaciones, será posible atender la demanda en zonas urbanas, en especial en aquellas que tienen alta densidad de edificios y construcciones.

**Tabla 8 Concesiones adjudicadas durante el periodo 2011-2016**

Proyecto	Empresa Adjudicada	Servicio	Oferta Económica (USD)	Año de adjudicación	Inicio de la concesión	Plazo de vigencia
1900 Mhz	Viettel Perú	Portador Local, Portador de Larga Distancia y Servicio Móvil (PCS)	1,300,000	2011	05/05/2011	20 años
900 Mhz	Viettel Perú	Móvil (PCS)	2,000,000	2012	29/09/2012	20 años
1.7 Ghz	Americatel Perú S.A <sup>1/</sup> (Bloque B)	Servicios Públicos de Telecomunicaciones (internet móvil de Banda Ancha)	105,511,176	2013	30/09/2013	20 años
	Telefónica Móviles <sup>2/</sup> (Bloque A)		152,229,000		10/10/2013	20 años
Operador Móvil Virtual	Virgin Mobile	Servicios Públicos Móviles como Operador Móvil Virtual	-	2015	24/12/2015	20 años
700 Mhz	Entel Perú S.A. (Bloque A)	Servicios Públicos de Telecomunicaciones (internet móvil de Banda Ancha)	290,206,123	2016	-	-
	América Móvil Perú S.A.C (Bloque B)		306,000,001			
	Telefónica del Perú S.A.A (Bloque c)		315,007,000			

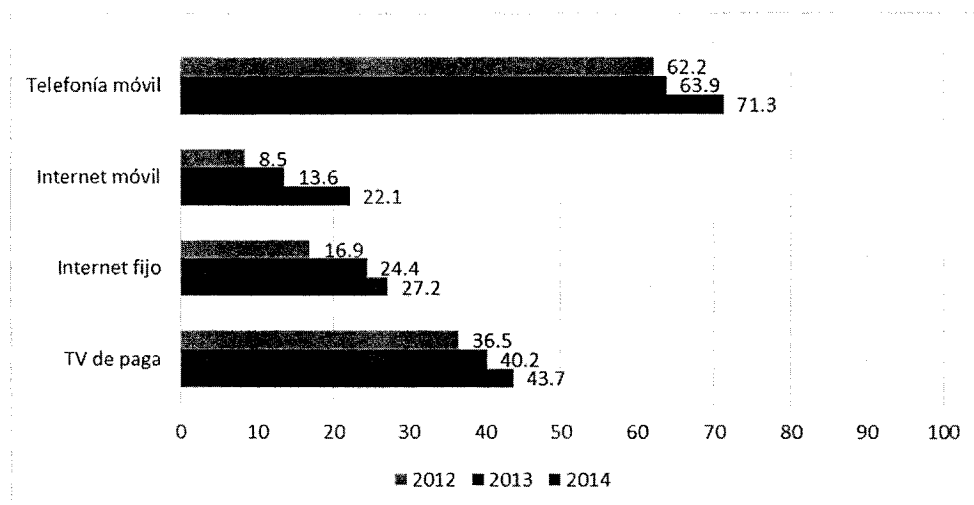
1/ Luego la empresa vendió esta banda a Entel Perú S.A.A

2/ Hoy Telefónica del Perú S.A.

Fuente: MTC

Los indicadores de acceso a los servicios de telecomunicaciones (telefonía móvil, internet móvil, internet fijo y televisión de paga) han mejorado significativamente, entre 2011 y 2014, observándose una mayor tasa de crecimiento en la expansión del acceso a internet móvil. Por su parte, el servicio al que la mayor cantidad de población accede (71,3%) es el de telefonía móvil, y al que menor porcentaje de la población accede es el de internet móvil (22,1%).

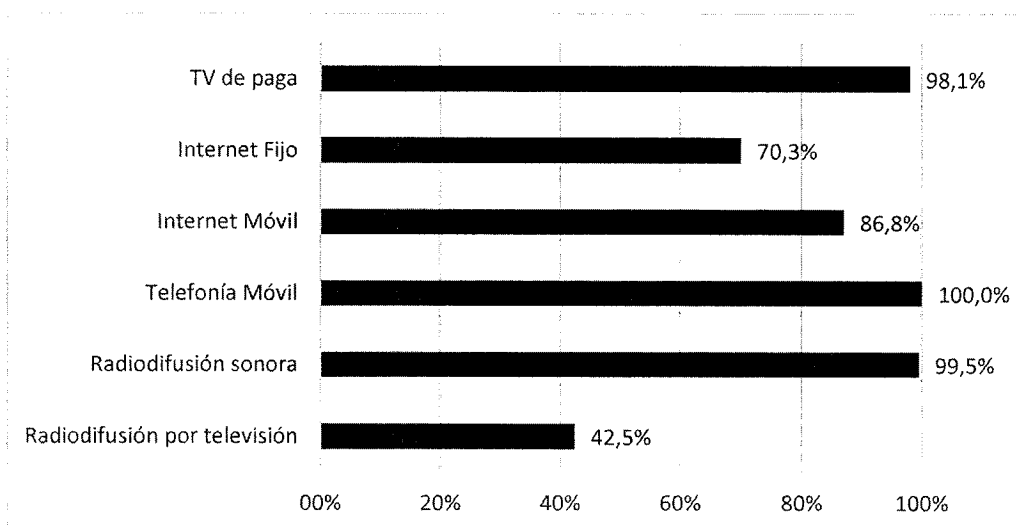
**Gráfico 1 Acceso de la población a telefonía móvil, internet móvil, internet fijo y televisión de paga, a nivel nacional (En porcentaje)**



Fuente: Osiptel - Erestel.

Respecto de la cobertura, se tiene que al tercer trimestre de 2015, la mayor parte de distritos cuenta con cobertura de todos los servicios, a excepción del servicio de radiodifusión por televisión. El 100,0% de distritos se encuentra cubierto por el servicio de telefonía móvil, el 99,5% se encuentra cubierto por el servicio de radiodifusión sonora, el 98,1% se encuentra cubierto por el servicio de TV de paga, el 86,8% se encuentra cubierto por el servicio de internet móvil, el 70,3% se encuentra cubierto por el servicio de internet fijo y el 42,5% se encuentra cubierto por el servicio de radiodifusión por televisión.

**Gráfico 2 Distritos con cobertura<sup>1/</sup> de los servicios de telefonía móvil, internet fijo, internet móvil, TV de paga, radiodifusión sonora y radiodifusión por televisión, a nivel nacional (En porcentajes)**



Fuente: Erestel-Osiptel, 2012 – 2014

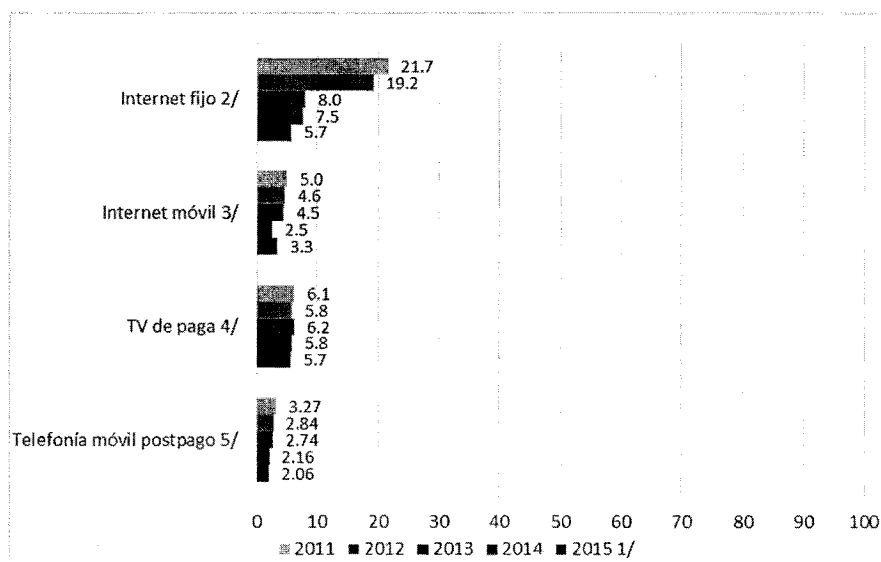
Nota:

<sup>1/</sup> Se considera un distrito como cubierto si cuenta con cobertura en al menos uno de sus centros poblados.

Las tarifas promedio de los servicios de telecomunicaciones (telefonía móvil, internet móvil, internet fijo y televisión de paga) mostraron una tendencia a la baja, entre 2011 y 2015, observándose un mayor incremento en la asequibilidad del servicio de internet fijo, de 21,7% a 5,7%. Si bien la tendencia a la baja fue mayor en el servicio de internet fijo,

el servicio de internet móvil resulta ser el más asequible a la población (3,3% del ingreso). Por su parte, el servicio de telecomunicaciones que representó la menor proporción del ingreso en 2015 fue el de telefonía móvil post pago.

**Gráfico 3 Tarifa Promedio de los servicios de telefónica móvil, internet fijo, internet móvil y TV de Paga, como porcentaje del ingreso, a nivel nacional**



Fuente: Erestel-Osptel, 2012 – 2014

Nota:

1/ Cifras del ingreso estimadas para el año 2015.

2/ Se utilizan tarifas de una conexión de internet fijo con una velocidad de descarga de 3 Mbps, correspondiente a las 2 principales empresas operadoras. Se considera como factor de ponderación las cuotas de mercado.

3/ Se utilizan tarifas de un paquete de internet móvil con una capacidad de transmisión de 1GB, correspondiente a las 3 principales empresas operadoras. Se considera como factor de ponderación las cuotas de mercado publicadas por el Osptel en 2014.

4/ Se utilizan tarifas de un paquete de TV de paga con al menos 60 canales de video, correspondientes las 3 principales empresas operadoras. Se considera como factor de ponderación las cuotas de mercado publicadas por el Osptel en 2014.

5/ Se utilizan tarifas de un plan de telefonía móvil de al menos 60 minutos libres para llamar a otro operador, correspondientes a las 4 principales empresas operadoras. Se considera como factor de ponderación el volumen de tráfico saliente.

Para un análisis desagregado del sector comunicaciones ver Anexo B Caracterización del Sector Comunicaciones.

## B. INDICADORES CLAVE 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 reporte de los indicadores representativos de desempeño en cuanto a capacidad y calidad de la infraestructura.

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.

En el Anexo C Ficha Técnica de Listado de los Indicadores Clave de Desempeño presenta una descripción detallada del método de estimación, Fuente de verificación de información y frecuencia de actualización, entre otros atributos de los indicadores seleccionados.

## 1. 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, eficacia y eficiencia; 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.

### A) TRANSPORTE TERRESTRE

Para el transporte terrestre, se identifican siete (7) indicadores clave de desempeño, los cuales se pueden clasificar en: 1 calidad y ocho (8) de eficacia. Se incluye como indicadores clave: i) Índice de Calidad de Infraestructura Vial (ICIV), ii) el Porcentaje de la Red Vial Nacional 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, vi) Porcentaje de doble calzada en la Longitudinal de la Costa, y vii) N° de *truck centers* construidos.

El primero es el ICIV, elaborado en el Foro Económico Mundial, que permite medir, a partir de la percepción de los ejecutivos de negocios, si la infraestructura vial es considerada eficiente según las normas internacionales o muy poco desarrollada. Por su parte, en cuanto al Porcentaje de la Red Vial Nacional Pavimentada y al porcentaje de la RVN pavimentada en buen estado, se incluyen en la medida que el tipo de rodadura de la vía y su buen estado, contribuyen en la reducción del costo del transporte y tiempo de movilización de pasajeros y carga, que implica un menor costo operativo para las empresas de transporte, y los ciudadanos residentes en ciudades alejadas; y mayor seguridad (reducción de accidentes).

Por su parte, el indicador de porcentaje de carreteras transversales pavimentadas conectadas a los puertos nacionales y el indicador de porcentaje de carreteras con tecnologías no convencionales, permite medir el primero la eficiencia de la infraestructura vial que conecta transversalmente a los puertos nacionales del total de conexiones existentes.

En tanto que el indicador de porcentaje de carreteras concesionadas, busca medir la proporción de carreteras concesionadas respecto al total de la red vial nacional.

En relación al porcentaje de doble calzada en la red vial nacional, este indicador busca medir la proporción de la RVN con doble calzada respecto al total como resultado de intervenciones públicas y principalmente privadas, a través de concesiones. Estudios recientes sugieren una relación directa entre la carencia de doble calzada y probabilidad de que ocurra un accidente de tránsito, controlando por características observables.

Finalmente, en relación al número de *truck centers* construidos, este permite medir la brecha existente para cubrir la demanda correspondiente.

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

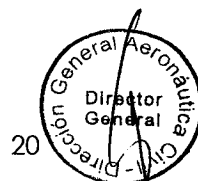


Tabla 9 Indicadores de desempeño del transporte terrestre

N°	INDICADOR	Tipo	FORMULA DEL INDICADOR (VARIABLES)	UNIDAD DE MEDIDA	LBS (2015)
1	Índice de calidad de infraestructura vial (Foro Económico Mundial)	Calidad	Ubicación del Perú en el ranking de competitividad mundial (entre 142 países)	Ubicación	111
2	Porcentaje de la Red Vial Nacional Pavimentada	Eficacia	Red Vial Nacional Pavimentada / Red Vial Nacional Total	%	70%
3	Porcentaje de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado	Eficacia	Red Vial Nacional en buen estado / Total Red Vial Nacional pavimentada	%	93%
4	Carreteras transversales pavimentadas conectados a los puertos nacionales	Eficacia	% de Km. de carreteras transversales pavimentadas conectadas a puertos nacionales / Total carreteras transversales conectadas a puertos	%	100%
5	Porcentaje de carreteras concesionadas	Eficacia	Km. de carreteras concesionadas / Total Red Vial Nacional	%	29.01%
<i>Relacionados a Seguridad Vial</i>					
6	Porcentaje de doble calzada en la Longitudinal de la Costa	Eficacia	Km. de carreteras con doble calzada / Total red vial nacional	%	31%*
7	N° de truck centers construidos	Eficacia	N° de truck centers construidos	Unid.	n.d.

Fuente: MTC

n.d.=Línea de Base no Definida. Se estimará posteriormente

\* Meta estimada por PVN a julio 2016.

## B) TRANSPORTE FERROVIARIO

Para el transporte ferroviario, se identifican cinco (5) indicadores clave de desempeño, los cuales se pueden clasificar en: 1 calidad y cinco (5) de eficacia. Se incluye como indicadores clave: i) Índice de Calidad de Infraestructura Ferroviaria (ICIF), ii) Costo de transporte de carga / kilómetro, iii) Tiempo promedio de Viaje / kilómetro, iv) índice de disponibilidad-Línea 1 y v) ejecución presupuestal- Línea 2.

El primer indicador, es el ICIF y pretende medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre las instalaciones ferroviarias de su país y su calidad, según las normas internacionales. Mientras que, el indicador de porcentaje de la línea férrea en buen estado permite establecer la eficacia en el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

Por su parte, en cuanto a los indicadores de costo de transporte de carga y tiempo promedio de Viaje por kilómetro, tanto el primero (flete real transferido al usuario) como el segundo (tiempo que una mercancía o pasajero demora para moverse en el sistema ferroviario), aproximan a la competitividad del modo ferroviario respecto de los otros sistemas de transporte.

Finalmente en cuanto a los indicadores de Índice de disponibilidad promedio del servicio de la Línea 1, este muestra el porcentaje de tiempo de servicio efectivamente prestado respecto programado, permite identificar si el concesionario cumple con los números de viajes programados. Mientras que, la ejecución presupuestal, permite medir el gran de eficacia al momento de ejecutar el presupuesto.

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

**Tabla 10 Indicadores de desempeño del transporte ferroviario**

N°	INDICADOR	Tipo	FORMULA DEL INDICADOR (VARIABLES)	UNIDAD DE MEDIDA	LBS (2015)
1	Índice de calidad de infraestructura ferroviaria (Foro Económico Mundial)	Calidad	Ubicación de la infraestructura ferroviaria del Perú en el ranking de competitividad mundial	Ubicación	94
2	Costo de transporte de carga / kilometro	Eficacia	Suma de Costo de flete / Suma de Kilómetros recorridos	Soles / Km	241.94
3	Tiempo promedio de Viaje / kilometro	Eficacia	Suma Tiempo Total de viaje / Suma kilómetros recorridos	Hora / Km	10.5
4	Índice de disponibilidad promedio del servicio - Línea 1	Eficacia	Tiempo de servicio efectivo / Tiempo de servicio programado	%	100%
5	Ejecución Presupuestal- Línea 2	Eficacia	Presupuesto Ejecutado / Presupuesto Institucional Modificado	%	91.7%

Fuente: MTC

n.d.=Línea de Base no Definida. Se estimará posteriormente

### C) TRANSPORTE AÉREO

Para el transporte aéreo, se identifican dos (2) indicadores clave de desempeño, los cuales se pueden clasificar en: 1 calidad y 1 de eficacia. Se incluye como indicadores clave: i) Índice de Calidad de Infraestructura Aeroportuaria (ICIA) y ii) el porcentaje de aeropuertos concesionados operativos y con mantenimiento del área de movimiento.

El primer indicador, el ICIA, permite aproximarnos, según la percepción de expertos en la temática, a si la infraestructura aeroportuaria es considerada eficiente según las normas internacionales o muy poco desarrollada.

Por su parte, el porcentaje de aeropuertos concesionados operativos y con mantenimiento pretende medir la eficacia en la operatividad de los aeropuertos concesionados y en el mantenimiento de estos. Esto a fin de brindar a los usuarios una Infraestructura Aeroportuaria segura, confiable y eficiente; mitigando los riesgos de accidentes y/o incidentes mayores.

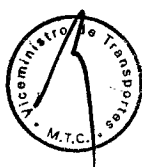
Por su parte, el indicador de porcentaje de cumplimiento del plan de vigilancia, permite medir el grado de cumplimiento del mencionado plan de seguridad aeronáutica; que permiten plantea un conjunto de acciones a fin de mitigar los riesgos de accidentes e incidentes graves de aviación civil, en cumplimiento a estándares nacionales e internacionales, permitiendo al Estado Peruano mantener la Categoría I a nivel internacional.

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

**Tabla 11 Indicadores de desempeño del transporte aéreo**

N°	INDICADOR	Tipo	FORMULA DEL INDICADOR (VARIABLES)	UNIDAD DE MEDIDA	LBS (2015)
1	Índice de calidad de infraestructura aeroportuaria (Foro Económico Mundial)	Calidad	Ubicación del Perú en el ranking de competitividad mundial (entre 142 países)	Ubicación	82
2	Porcentaje de aeropuertos concesionados operativos y con mantenimiento del área de movimiento	Eficacia	Aeropuertos concesionados operativos y con mantenimiento en las áreas de movimiento / Total de Aeropuertos concesionados	%	100%

Fuente: MTC



## D) TRANSPORTE ACUÁTICO

Para el transporte aéreo, se identifican cinco (5) indicadores clave de desempeño, los cuales se pueden clasificar en: 1 calidad, 3 eficacia y 1 de eficiencia y eficacia. Se incluye como indicadores clave: i) Índice de Calidad de Infraestructura Portuaria (ICIP), ii) el porcentaje de ejecución del programa de mantenimiento de las instalaciones portuarias y zonas aledañas, iii) el porcentaje de instalaciones portuarias (IP) certificadas en PBIP y seguridad portuaria respecto al total de IP, iv) porcentaje de Km de hidrovía con mantenimiento, v) reducción del tiempo de espera de naves en puertos y vi) puertos mejorados y modernizados con acceso a corredores logísticos.

El primero, el ICIP, busca medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre las instalaciones portuarias de su país.

Por su parte, el porcentaje de instalaciones portuarias (IP) certificadas en Protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP) y seguridad portuaria respecto al total de IP, en la medida que el otorgamiento de estas certificaciones se realizan en cumplimiento al repertorio de recomendaciones de la OIT y a la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo y que comprenden la aprobación de herramientas de gestión, la ejecución de auditorías, la aprobación de certificación y refrendas anuales, permite identificar la sostenibilidad de las operaciones seguras y protegidas, para minimizar riesgos de amenazas y accidentes.

Así, el porcentaje de Km de hidrovías con mantenimiento pretende exponer el estado de conservación de la red hidroviaria y monitorear su evolución.

En tanto que el indicador de reducción del tiempo de espera de naves en puertos, permite identificar oportunamente los factores generadores de demoras y aplicar mediante una adecuada organización, planificación, coordinación y trazabilidad, las medidas correctivas. Cabe precisar que los tiempos de espera se incrementan cuando no existe disponibilidad de infraestructura portuaria y se optimizan cuando los niveles de ocupabilidad no superen el 70%.

Finalmente, el indicador de puertos mejorados y modernizados con acceso a corredores logísticos busca medir la cantidad de puertos que cumplen con dicha condición del total de principales puertos asociados a los corredores logísticos. De esta forma mide la eficiencia de la infraestructura portuaria en cuanto a las facilidades que brinden acceso a corredores logísticos.

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

**Tabla 12 Indicadores de desempeño del transporte acuático**

Nº	INDICADOR	Tipo	FORMULA DEL INDICADOR (VARIABLES)	UNIDAD DE MEDIDA	LBS (2015)
1	Índice de calidad de infraestructura portuaria (Foro Económico Mundial)	Calidad	Ubicación del Perú en el ranking de competitividad mundial (entre 142 países)	Ubicación	86
2	Porcentaje de instalaciones portuarias (IP) certificadas en PBIP y seguridad portuaria respecto al total de IP	Eficacia y eficiencia	Nº de terminales portuarios certificados / Nº total de terminales	%	100%
3	Porcentaje de Km de hidrovía con mantenimiento	Eficacia	Km de hidrovía no habilitada / Total de km. de hidrovía	%	0% (*)
4	Reducción del tiempo de espera de naves en puertos	Eficacia	Hora de inicio de operaciones – hora de llegada al punto de arribo	Min	32:23
5	Puertos mejorados y modernizados con acceso a corredores logísticos	Eficacia	Nº puertos mejorados y modernizados	Unid.	4

(\*) Proyecto aún no se ejecuta.

Fuente: MTC

## 2. 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 a las subsectores de 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.

### E) TELEFONÍA MÓVIL

En relación a la telefonía móvil, se identifican cuatro (4) indicadores claves de desempeño, los cuales se pueden clasificar como de 1 acceso, 1 cobertura y 2 asequibilidad. Se incluye como indicadores claves: i) Porcentaje de la población con acceso a telefonía móvil, ii) Porcentaje de localidades con cobertura de telefonía móvil, iii) Tarifa promedio de una llamada de teléfono móvil prepago como porcentaje del ingreso promedio nacional 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.

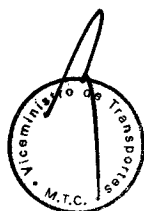
**Tabla 13 Indicadores de desempeño de la telefonía móvil**

Nº	INDICADOR	Tipo	AMBITO	UNIDAD DE MEDIDA	LBS (2015)
1	Porcentaje de la población con acceso a telefonía móvil	Acceso	Nacional	%	74.7%
			Lima Metropolitana		79.9%
			Resto Urbano		76.0%
			Rural		63.5%
2	Porcentaje de localidades con cobertura de telefonía móvil <sup>4/</sup>	Cobertura	Nacional	%	51.9%
			Urbano		97.1%
			Rural		50.8%
3	Tarifa promedio de una llamada de teléfono móvil prepago como porcentaje del ingreso promedio nacional	Asequibilidad	Nacional	%	0.04%
4	Tarifa promedio de un plan post pago de telefonía móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional	Asequibilidad	Nacional	%	2.1%

Fuente: MTC

### F) INTERNET

En relación al desempeño logístico, se identifican nueve (9) indicadores claves de desempeño, los cuales se pueden clasificar como de 3 acceso, 1 uso, 2 cobertura, 2 asequibilidad y 1 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 móvil<sup>4/</sup>, vi) Porcentaje de localidades con cobertura de internet fijo, vii) Tarifa promedio del servicio de internet fijo como porcentaje del ingreso promedio nacional, viii) Tarifa promedio del servicio de internet móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional y ix) Velocidad de conexión a Internet.





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

**Tabla 14 Indicadores de desempeño del internet**

N°	INDICADOR	Tipo	AMBITO	UNIDAD DE MEDIDA	LBS (2015)
1	Hogares con acceso internet (fijo y móvil)	Acceso	Nacional	%	41.7%
			Lima Metropolitana		62.7%
			Resto Urbano		40.4%
			Rural		11.5%
2	Penetración de la banda ancha móvil	Acceso	Nacional	%	49.7%
3	Penetración de la banda ancha fija	Acceso	Nacional	%	6.3%
4	Población que usa internet	Uso	Nacional	%	48.0%
			Lima Metropolitana		59.0%
			Resto Urbano		50.5%
			Rural		27.4%
5	Porcentaje de localidades con cobertura de internet fijo y móvil	Cobertura	Nacional	%	34.5%
			Urbano		72.0%
			Rural		28.9%
6	Porcentaje de localidades con cobertura de internet móvil	Cobertura	Nacional	%	40.3%
			Urbano		75.5%
			Rural		39.4%
7	Tarifa promedio del servicio de internet fijo como porcentaje del ingreso promedio nacional	Asequibilidad	Nacional	%	5.7%
8	Tarifa promedio del servicio de internet móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional	Asequibilidad	Nacional	%	3.3%
9	Velocidad de conexión promedio (Mbps)	Calidad	Nacional	Unid.	4.50

Fuente: MTC

## G) TV PAGA

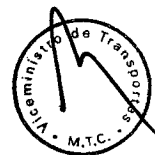
En relación al desempeño logístico, se identifican dos (2) indicadores claves de desempeño, los cuales se pueden clasificar como de 1 acceso y 1 asequibilidad. Se incluye como indicadores claves: i) Hogares con acceso a TV de paga y ii) Tarifa promedio de un paquete de TV de paga con al menos 60 canales de video como porcentaje del ingreso promedio.

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

**Tabla 15 Indicadores de desempeño de la TV de paga**

N°	INDICADOR	Tipo	AMBITO	UNIDAD DE MEDIDA	LBS (2015)
1	Hogares con acceso a TV de paga	Acceso	Nacional	%	46.6%
			Lima Metropolitana		66.3%
			Resto Urbano		45.9%
			Rural		24.1%
2	Tarifa promedio de un paquete de TV de paga con al menos 60 canales de video como porcentaje del ingreso promedio	Asequibilidad	Nacional	%	5.7%

Fuente: MTC



## C. CONTINUIDAD DE LOS OBJETIVOS EN EL MEDIANO PLAZO

En un horizonte de planificación multianual, se plantean los objetivos a los que se espera contribuir con la inversión en infraestructura pública en el mediano plazo, en conformidad con la visión del sector en el largo plazo. Esto de tal forma que las actividades que se realicen sean adecuadamente definidas y fundamentalmente sean medidas a través de indicadores clave de desempeño y monitoreadas en relación a las respectivas metas vinculadas. Esta sección analiza la estrategia para el logro de los objetivos de mediano plazo y el plan de líneas de acción para el desarrollo de los proyectos en ejecución. Con ese propósito primero se describen los Planes y políticas del Sector, para posteriormente exponer el Plan Estratégico Sectorial y su articulación con los objetivos específicos para los indicadores de infraestructura pública.

Finalmente, se describe sucintamente la forma en la que los actuales proyectos de APP en construcción impactarán sobre los objetivos de mediano plazo y los retos que se afrontarán en los siguientes años.

### 1. PLANES Y POLÍTICAS DEL SECTOR

El Acuerdo Nacional, aprobado en julio del 2002, contiene un conjunto de Políticas de Estado elaboradas y aprobadas sobre la base del diálogo y del consenso, con el fin de definir un rumbo para el desarrollo sostenible del país. Dichas políticas sirven de marco de referencia para la formulación de planes y estrategias de todas las instituciones públicas y privadas del país y para diseñar una visión compartida de lo que anhelamos para el país<sup>13</sup>.

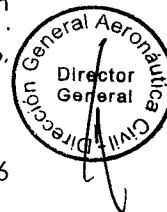
La visión compartida a la que hace referencia el Acuerdo Nacional se concretó en el Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2011, en el cual se visiona hacia el 2021 un Perú con un perfil económico, social, cultural e institucional potencial<sup>14</sup>.

Específicamente el objetivo de "Desarrollo de una infraestructura adecuada y distribuida adecuadamente entre las regiones" busca dar solución a las desigualdades de infraestructura en el interior del país de manera ordenada y coordinada; asimismo canalizar recursos tanto públicos como privados bajo la forma de concesiones o asociaciones público-privadas, mediante consideraciones de aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y de buen manejo ambiental.

Sobre esta base se ha diseñado la Visión y Misión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el período 2012 – 2016. La visión sectorial es la de lograr un "País integrado interna y externamente, con servicios e infraestructura de transportes y comunicaciones, que satisfagan a usuarios y operadores, garantizando el acceso a todos los ciudadanos"; mientras que, la misión es la de "Ministerio al servicio del país, que impulsa y facilita sistemas de transportes y comunicaciones eficientes, seguros y

<sup>13</sup> En este sentido, la Tercera Política de Estado del Acuerdo Nacional establece el compromiso de "Consolidar una nación peruana integrada, respetuosa de sus valores, de su patrimonio milenario y de su diversidad étnica y cultural, vinculada al mundo y proyectada hacia el futuro". Así mismo, la Quinta Política de Estado del Acuerdo Nacional consagró el compromiso de "impulsar las acciones del Estado sobre la base de un planeamiento estratégico que oriente los recursos y concierte las acciones necesarias para alcanzar los objetivos nacionales de desarrollo, crecimiento y adecuada integración a la economía global".

<sup>14</sup> Se hace referencia a: i) una sociedad democrática en la que prevalece el Estado de Derecho en condiciones de alta calidad de vida e igualdad de oportunidades, ii) un Estado moderno, descentralizado, ético, participativo y de eficiente servicio a la ciudadanía, iii) una economía dinámica, diversificada, de óptimo nivel tecnológico, equilibrada regionalmente, que favorece la inversión privada y la innovación, con pleno empleo y alta productividad del trabajo, iv) Una sociedad donde la pobreza y la pobreza extrema han sido erradicadas, que registra una renta media alta y un desarrollo humano elevado, contándose con mecanismos redistributivos para propiciar la equidad social y el manejo sostenible de los recursos naturales. Una nación orgullosa de su identidad y sus orígenes, creativa y abierta al progreso, optimista frente al futuro, donde los actores sociales se organizan y movilizan para hacer realidad sus metas colectivas.



competitivos, que contribuyen a la inclusión social, la integración y el desarrollo económico sostenible del país".

## A) SECTOR TRANSPORTES

El MTC ha cambiado su concepción de la planificación basada en la infraestructura a una a planificación enfocada hacia el servicio, utilizando la logística como elemento de enlace y con una mirada integral el análisis de la infraestructura y los servicios de transporte, con un enfoque multimodal prestando atención a los puntos de transferencia intermodal, e incorporando actividades que agreguen valor agregado al producto y permitan reducir los costos logísticos.

En el 2006, el MTC aprobó la Política Nacional del sector transporte la cual concibe al transporte como un sistema integrado por las infraestructuras y servicios que se presta a través de ella, con una visión integral que conecte a los diferentes modos de transporte, la misma que debe de ser comprendida, compartida y desarrollada por el conjunto de actores, autoridades y operadores en los respectivos niveles y competencia.

Los lineamientos que sigue esta política nacional son los siguientes: i) Conservación prioritaria de la infraestructura de transporte en los distintos modos y niveles de gobierno. Desarrollo ordenado de la infraestructura de transporte; ii) Promoción del desarrollo, seguridad y calidad en los servicios de transporte y de logística vinculados; iii) Promoción de la participación del sector privado en la provisión de servicios e infraestructura de transporte; iv) Apoyo a la integración nacional e internacional, v) Contribución a la consolidación del proceso de descentralización del país, y vi) Fortalecimiento de la gestión socio-ambiental en el sector transporte.

Sobre la base de estos lineamientos de política el MTC ha desarrollado instrumentos de planificación orientados a mejorar el desempeño del sector transportes de manera integral, los cuales se listan a continuación.

**Tabla 16 Planes desarrollados por el MTC en el sector transportes**

Nombre del Proyecto	Entidad responsable	Objetivos
Plan Intermodal de Transportes – Fase 1 (2003)	MTC	Proveer los elementos necesarios para ordenar el desarrollo de la infraestructura, considerando la situación y características de los servicios de transporte, con una visión integral de mediano y largo plazo orientada a atender las demandas de la actividad productiva y social de la población a nivel nacional, armonizando el desarrollo regional descentralizado y apoyando el desenvolvimiento del comercio e intercambio internacional del país en el marco del proceso de integración.
Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (Proyecto)	MTC	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.
Plan Nacional de Desarrollo Portuario	MTC	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.
Plan Estratégico	MTC	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

Nacional de Aviación Civil		estrategias y alternativas de acción con el propósito de lograr el desarrollo sostenible del sector y en forma particular del transporte aéreo.
Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte	MTC	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.
Plan hidroviario del sistema fluvial comercial peruano	MTC	Partiendo del diagnóstico situacional del sistema hidroviario, evalúa las oportunidades de desarrollo del mismo, define para el corto, mediano y largo plazo los objetivos, estrategias, programas, proyectos y acciones necesarias para el desarrollo y operación sostenible de la Red Hidroviaria del Perú y la utilización comercial competitiva de la misma.
Planes maestros aeroportuarios	MTC	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 infraestructura, adecuándolo a las necesidades presentes y futuras del transporte aéreo.
Plan de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) de Perú	MTC	Identificar y desarrollar las líneas de trabajo a emprender para que las mejoras en la competitividad del país no solo se limiten a medidas tradicionales relacionadas a la construcción de nuevas infraestructuras o una mejora estructural de las mismas, sino a un desarrollo ordenado de los sistemas de ITS que permita a los diferentes usuarios estar mejor informados y hacer un uso más seguro, más coordinado y más inteligente de las redes de transporte.

Fuente: MTC

Entre los principales planes provenientes de otros sectores se pueden citar: el Plan Maestro de Facilitación de Comercio (PMFC), el Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX), el Plan Nacional de Competitividad y el Plan Nacional de Diversificación Productiva. Estos enfatizan en la importancia de la infraestructura de transporte para la mejora de la competitividad de las empresas y su inserción exitosa en el mercado global para el desarrollo social.

## B) SECTOR COMUNICACIONES

La visión del sector comunicaciones es el de transformar al país en una economía y sociedad digital, buscando garantizar la provisión de servicios de telecomunicaciones asequibles, confiables y de alta calidad, con el propósito de aumentar la productividad, como factor principal de crecimiento económico de largo plazo, y coadyuvar a la reducción de las brechas socioeconómicas del país, mediante una mayor adopción y uso de las TIC por parte del sector privado, el Estado y los ciudadanos.

Actualmente se cuenta con una serie de planes y políticas que buscan promover el desarrollo de las telecomunicaciones en el país. Dentro de los planes y políticas promovidas por el MTC, las que actualmente han sido aprobados son: el Plan Nacional de Banda Ancha, la Ley N° 29904, Ley de Promoción de la Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, y el Plan Maestro para la Implementación de la Televisión Digital Terrestre en el Perú.

**Tabla 17 Planes desarrollados por el MTC en el sector comunicaciones**

Nombre del Proyecto	Entidad responsable	Objetivo
Plan Nacional de Banda Ancha	MTC	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
Ley N° 29904 Ley de Promoción de la Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica	MTC	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.
Plan Maestro para la Implementación de la Televisión Digital Terrestre en el Perú	MTC	Establecer medidas y acciones necesarias para la transición de la televisión analógica hacia la digital

Fuente: MTC

Entre los principales planes provenientes de otros sectores se pueden citar: el Plan Nacional de Diversificación Productiva, el Plan Nacional de Telesalud del MINSA, la Agenda Digital 2.0, el Plan de Competitividad. El primero promueve el crecimiento económico conjuntamente con el incremento de la productividad nacional, objetivos que pueden verse impulsados por el desarrollo en el uso de las TIC a nivel de todos los sectores productivos. En tanto que, el segundo impulsa la demanda de las TIC para la provisión de servicios públicos de salud. El tercero asegurar el acceso inclusivo y participativo de la población a la Sociedad de la Información y del Conocimiento. Por otro lado, el último promueve el fortalecimiento de las capacidades científicas, tecnológicas y de innovación para consolidar el cambio en la estructura productiva hacia una economía del conocimiento.

## 2. ESTRATEGIA PARA EL LOGRO DE OBJETIVOS

La Estrategia del MTC para el desarrollo de proyectos mediante el mecanismo de APPs contempla los objetivos y metas fundamentales que, con una perspectiva de mediano plazo, guiarán la inversión bajo dicha modalidad. Para ello, la estrategia tomará en cuenta diferentes líneas de acción específica y articulada, buscando la elaboración de una cartera de proyectos de inversión a ser ejecutados bajo dicho mecanismo por el MTC.

En cuanto a la identificación de potenciales proyectos por APP, la estrategia está dirigida fundamentalmente a priorizar la inversión en capital necesaria para cerrar la brecha existente; así como a asegurar la implementación del principio de Valor por Dinero a los potenciales proyectos de APP, para asegurar que corresponda la aplicación del modelo de APP. Asimismo, la estrategia buscará considerar aquellos proyectos cuyo nivel de estudio y grado de avance en el proceso de promoción de la inversión sea mayor, con énfasis en la cartera de proyectos actualmente en PROINVERSION.

En relación a la estructuración de los potenciales proyectos por APP, la estrategia buscará optimizar la distribución del riesgo entre el Estado y los concesionarios

maximizar las oportunidades para la contribución del financiamiento del sector privado; así como reducir el impacto fiscal, promoviendo proyectos que demanden recursos públicos, cuyo inicio de repago empiece en el 2020. Finalmente, conforme a la promoción de los potenciales proyectos por APP, la estrategia busca lograr la diversificación de la cartera de proyecto así como de los actores.

Teniendo en cuenta como principales criterios el marco estratégico del MTC, se mantendrá en adelante como principales directrices los lineamientos estratégicos formulados en el PESEM 2012-2016, correspondientes al cierre de la brecha de infraestructura; y, en función a éstos, los Objetivos Estratégicos Generales y Específicos en el mediano plazo correspondientes y las actividades del Plan Operativo Institucional en el corto plazo, para los proyectos en ejecución.

A continuación, con base en las líneas de acción mencionadas, se presenta como parte de la estrategia, los indicadores de desempeño identificados en la sección anterior que nos permitirán el monitoreo de las acciones requeridas para lograr el cumplimiento de los objetivos estratégicos y objetivos específicos del PESEM 2012-2016, relevantes para el cierre de la brecha de infraestructura.

## A. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE MEDIANO PLAZO

El Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016 del Sector Transporte y Comunicaciones constituye un instrumento orientador de la gestión sectorial que tienen como tarea fundamental garantizar el desarrollo y la aplicación de la política nacional y sectorial del transporte y comunicaciones en los tres niveles de gobierno (nacional, regional y local). Para cumplir con dicho encargo resulta imprescindible fijar lineamientos precisos, transparentes y estables, de tal forma que sirvan y se conviertan en guía u orientación de los actores públicos y privados vinculados con las actividades de transportes y comunicaciones.

En este sentido, el PESEM sirve de marco para priorizar objetivos, acciones e inversiones; desde la perspectiva de mediano plazo, enunciando la Visión del Ministerio desde la perspectiva institucional y sectorial; y, su Misión en el marco de los lineamientos esbozados en el Plan Bicentenario. En dicho marco, se definen los Lineamientos Estratégicos y los Objetivos Estratégicos correspondientes; los mismos que sirven para proponer las inversiones y metas estratégicas del Sector, incluyendo indicadores para la medición de los avances y cumplimiento de los objetivos sectoriales.

### LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS

De acuerdo con el PESEM 2012-2016, los Lineamientos Estratégicos del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, correspondientes al cierre de la brecha de infraestructura, son los siguientes: i) ampliar, conservar y modernizar la infraestructura de transportes de calidad y competitivas, que promuevan la inclusión social, la integración interna y externa del país y protección del medio ambiente, ii) promover la competitividad y seguridad de los servicios de transportes, a través de la logística asociada al transporte, uso de tecnologías modernas y preservación del medio ambiente, iii) fomentar la competitividad, conectividad e innovación tecnológica de los servicios de telecomunicaciones y iv) promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones.

### OBJETIVOS ESTRATEGICOS GENERALES

En conformidad con lo establecido en el PESEM 2012-2016, y en función a los Lineamientos Estratégicos, los Objetivos Estratégicos Generales, correspondientes al cierre de brecha de infraestructura, son los siguientes: i) contar con infraestructura de transporte que contribuya al fortalecimiento de la integración interna y externa, al desarrollo de corredores logísticos, al proceso de ordenamiento territorial, protección



del medio ambiente y mejorar el nivel de competitividad de la economía, ii) disponer de servicios de transportes seguros, eficientes y de calidad, incorporando la logística de transportes, preservación del medio ambiente e inclusión social, iii) ampliar la cobertura de servicios de telecomunicaciones eficientes, de calidad y de interés social y iv) comprometer la participación de la inversión privada, a través de Asociación Público Privada e inversión directa en infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones.

## OBJETIVOS ESTRATEGICOS ESPECIFICOS

En tanto que los Objetivos Estratégicos Específicos, detallados en el PESEM 2012-2016, relacionados al cierre de brecha de infraestructura, son los correspondientes:

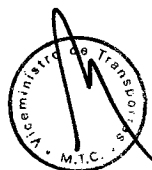
### Objetivo estratégico 1:

En cuanto al objetivo estratégico 1 "Contar con infraestructura de transporte que contribuya al fortalecimiento de la integración interna y externa, al desarrollo de corredores logísticos, al proceso de ordenamiento territorial, protección del medio ambiente y mejorar el nivel de competitividad de la economía" se identifican los siguientes objetivos específicos, relacionados al cierre de la brecha de infraestructura: i) Ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la red vial nacional, ii) modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y ferroviarias de carácter nacional, iii) garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento y iv) mejorar la conexión con los puertos, propiciando el transporte multimodal y contribuir con el desarrollo de corredores logísticos.



### Objetivo estratégico 2:

En cuanto al objetivo estratégico 2 "Disponer de servicios de transportes seguros, eficientes y de calidad, incorporando la logística de transportes, preservación del medio ambiente e inclusión social" se identifican los siguientes objetivos específicos, relacionados al cierre de la brecha de infraestructura: i) Promover la formalización e impulsar la prestación de servicios de transportes seguros, eficientes y competitivos, ii) propiciar e incentivar la renovación de la flota fluvial y aérea de servicios públicos y parque vehicular, iii) fortalecer y promover la interconexión de los servicios de transporte y logística asociada, que operan sobre las redes y nodos de infraestructura y iv) gestionar el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Lima y Callao, a través del Metro de Lima – Buses.



### Objetivo estratégico 3:

En cuanto al objetivo estratégico 3 "Ampliar la cobertura de servicios de telecomunicaciones eficientes, de calidad e interés social" se identifican los siguientes objetivos específicos, relacionados al cierre de la brecha de infraestructura: i) Promover el despliegue de infraestructura y servicios de telecomunicaciones que permita la conectividad y la integración virtual del país, priorizando zonas de interés social y fronteras y ii) priorizar el acceso de los usuarios a la Banda Ancha, en especial en áreas rurales y lugares de preferente interés social.



### Objetivo estratégico 4:

En cuanto al objetivo estratégico 4 "Comprometer la participación de la inversión privada, a través de Asociación Público Privada e inversión directa en infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones" se identifican los siguientes objetivos específicos, relacionados al cierre de la brecha de infraestructura: i) Ampliar la participación de la inversión privada en nuevos proyectos de infraestructura y servicios



de transportes y telecomunicaciones, ii) propiciar la formulación de proyectos de infraestructura y de servicios de transportes y telecomunicaciones, sostenibles e inclusivos, para disponer de una cartera priorizada dirigida a la intervención del Sector Privado y iii) propiciar el diseño de instrumentos que faciliten el financiamiento de la infraestructura y los servicios de transportes.

## B. ARTICULACIÓN CON INDICADORES DE DESEMPEÑO

En esta sección se presenta los indicadores de desempeño identificados en la sección anterior y su vinculación con los objetivos estratégicos y objetivos específicos del PESEM 2012-2016, así como su alineamiento a los programas presupuestales y productos correspondientes.

### OBJETIVOS ESTRATEGICO 1

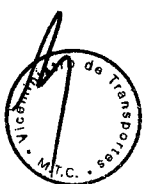
En cuanto al objetivo estratégico 1 de "Contar con infraestructura de transporte que contribuya al fortalecimiento de la integración interna y externa, al desarrollo de corredores logísticos, al proceso de ordenamiento territorial, protección del medio ambiente y mejorar el nivel de competitividad de la economía", los indicadores clave de desempeño contribuirían a la consecución de los objetivos estratégicos de la siguiente forma.

Los indicadores de porcentaje de la Red Vial Nacional Pavimentada e Índice de calidad de infraestructura vial permiten aproximarnos al objetivo específico de ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la red vial nacional. Por su parte los Índice de calidad de infraestructura relacionados a la infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria, permite capturar el avance en cuanto al objetivo específico de modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y ferroviarias de carácter nacional.

En tanto que el porcentaje de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado, aeródromos operativos y con mantenimiento, línea férrea en buen estado, de km de hidrovía con mantenimiento pretende aproximarnos al objetivo estratégico de garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento.

Finalmente, el porcentaje de carreteras transversales pavimentadas conectados a los puertos nacionales se aproxima al avance de en la mejora de la conexión con los puertos, propiciando el transporte multimodal y contribuir con el desarrollo de corredores logísticos.

El detalle de la articulación de los indicadores clave de desempeño con los objetivos específicos de mediano plazo, asociados al objetivo general 1, y las metas asociadas a dicho indicador para el periodo 2017-2019, son las siguientes:





**Tabla 18 Articulación de los indicadores de desempeño con el objetivo estratégico**  
**1**

Objetivo Específico	Nombre	LBS 2015	2016	2017	2018	2019
OE1.1. Ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la red vial nacional.	Porcentaje de la Red Vial Nacional Pavimentada	80%	85%	88%	91%	91% (*)
	Índice de calidad de infraestructura vial	111	Menor a 90	Menor a 90	Menor a 80	Menor a 80
OE1.2. Modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y ferroviarias de carácter nacional.	Índice de calidad de infraestructura aeroportuaria	82	Menor a 80	Menor a 80	Menor a 70	Menor a 70
	Índice de calidad de infraestructura ferroviaria	94	Menor a 90	Menor a 90	Menor a 80	Menor a 80
	Índice de calidad de infraestructura portuaria	86	Menor a 80	Menor a 80	Menor a 75	Menor a 75
OE1.3. Garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento.	Porcentaje de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado	93%	97%	98%	100%	100%
	Porcentaje de aeropuertos operativos y con mantenimiento	100%	100%	100%	100%	100%
	Porcentaje de Km de hidrovia con mantenimiento	0%	85%	90%	95%	95% (*)
OE1.4. Mejorar la conexión con los puertos, propiciando el transporte multimodal y contribuir con el desarrollo de corredores logísticos.	Carreteras transversales pavimentadas conectados a los puertos nacionales	100%	100%	100%	100%	100%

Nota: (\*) Se ha mantenido la meta al 2018 debido a que no se cuenta con información estadística para determinar la proyección al 2019. Esta meta se definirá posteriormente.  
n.d.: Línea de base no definida, p.d.: Por definir meta.  
Fuente: MTC

## OBJETIVOS ESTRATEGICO 2

En cuanto al objetivo estratégico 2 de "*Disponer de servicios de transportes seguros, eficientes y de calidad, incorporando la logística de transportes, preservación del medio ambiente e inclusión social*", los indicadores clave de desempeño contribuirían a la consecución de los objetivos estratégicos de la siguiente forma.

Los indicadores de Instalaciones portuarias certificadas con código PBIP, porcentaje de doble calzada en la Longitudinal de la Costa y el número de *truck centers* se articulan con el objetivo específico de promover la formalización e impulsar la prestación de servicios de transportes seguros, eficientes y competitivos.

En tanto que el indicador de Puertos mejorados y modernizados con acceso a corredores logísticos, reducción del tiempo de espera de naves en puertos, Costo de transporte de carga y Tiempo promedio de Viaje por kilómetro contribuirá a lograr gradualmente al objetivo estratégico de fortalecer y promover la interconexión de los servicios de transporte y logística asociada, que operan sobre las redes y nodos de infraestructura.

Por su parte, los Índice de disponibilidad promedio del servicio – Línea 1 y el porcentaje de ejecución presupuestal – Línea 2 permiten establecer metas y monitorear los avances en cuanto a la Gestión del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Lima y Callao.

El detalle de la articulación de los indicadores clave de desempeño con los objetivos específicos de mediano plazo, asociados al objetivo general 2, y las metas asociadas a dicho indicador para el periodo 2017-2019, son las siguientes:

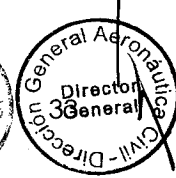
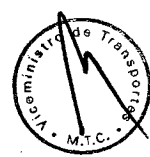


Tabla 19 Articulación de los indicadores de desempeño con el objetivo estratégico  
2

Objetivo Específico	Nombre	LBS 2015	2016	2017	2018	2019
OE2.1. Promover la formalización e impulsar la prestación de servicios de transportes seguros, eficientes y competitivos.	Instalaciones portuarias certificadas código PBIP	100%	100%	100%	100%	100%
	Porcentaje de doble calzada en la Longitudinal de la Costa	22%	31%	p.d.	p.d.	p.d.
	N° de truck centers construidos	0	0	1	2	3
OE2.3. Fortalecer y promover la interconexión de los servicios de transporte y logística asociada, que operan sobre las redes y nodos de infraestructura.	Puertos mejorados y modernizados con acceso a corredores logísticos	4	6	6	8	8
	Reducción del tiempo de espera de naves en puertos	32:23	29:09	26:14	23:37	23:37(*)
	Costo de transporte de carga / kilómetro	241.94	228.1	215.08	202.79	191.21
	Tiempo promedio de Viaje / kilómetro	10.5	10.08	9.77	9.47	9.17
OE 2.6. Gestionar el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Lima y Callao, a través del Metro de Lima-Buses.	Índice de disponibilidad promedio del servicio - Línea 1	100%	(*)99.98%	95%	95%	95%
	Ejecución Presupuestal- Línea 2	91.7%	82%	100%	100%	100%

Nota: (\*) Se ha mantenido la meta al 2018 debido a que no se cuenta con información estadística para determinar la proyección al 2019. Esta meta se definirá posteriormente.

n.d.: Línea de base no definida, p.d.: Por definir meta.

Fuente: MTC

### OBJETIVOS ESTRATEGICO 3

En cuanto al objetivo estratégico 3 de "Ampliar la cobertura de servicios de telecomunicaciones eficientes, de calidad y de interés social", los indicadores clave de desempeño contribuirían a la consecución de los objetivos estratégicos de la siguiente forma.

Los indicadores del porcentaje que representa la tarifa promedio de una llamada de prepago y de plan post pago de teléfono móvil; del servicio de internet fijo y móvil; y, de un paquete de TV de paga del ingreso promedio nacional, al representar la asequibilidad del servicio permite capturar el avance en cuanto al objetivo específico de contribuir a elevar la competitividad de los servicios de telecomunicaciones. Asimismo, contribuyen a dicho objetivo específico, los indicadores de velocidad de conexión a Internet, que reflejan la calidad del servicio.

En tanto que los indicadores de porcentaje de la población con acceso a telefonía móvil y que usa Internet, de localidades con cobertura de telefonía móvil e Internet móvil y fijo, de hogares con acceso internet (fijo y móvil) y con acceso a TV de paga, Penetración de la banda ancha móvil y fija contribuye a promover el despliegue de infraestructura y servicios de telecomunicaciones que permita la conectividad y la integración virtual del país, priorizando zonas de interés social y fronteras.

Finalmente, el indicador de Penetración de la banda ancha móvil y fija contribuye mejorar el entendimiento del objetivo específico de priorizar el acceso de los usuarios a la Banda Ancha, en especial en áreas rurales y lugares de preferente interés social.

El detalle de la articulación de los indicadores clave de desempeño con los objetivos específicos de mediano plazo, asociados al objetivo general 1, y las metas asociadas a dicho indicador para el periodo 2017-2019, son las siguientes:

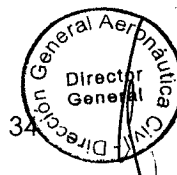


Tabla 20 Articulación de los indicadores de desempeño con el objetivo estratégico 3

Objetivo Específico	Nombre	LBS 2015	2016	2017	2018	2019
OE3.1. Contribuir a elevar la competitividad de los servicios de telecomunicaciones	Tarifa promedio de una llamada de teléfono móvil prepago como porcentaje del ingreso promedio nacional	0.04%	0.04%	0.03%	0.03%	0.03%
	Tarifa promedio de un plan post pago de telefonía móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional	2.1%	1.9%	1.7%	1.6%	1.4%
	Tarifa promedio del servicio de internet fijo como porcentaje del ingreso promedio nacional	5.7%	5.1%	4.5%	4.1%	3.6%
	Tarifa promedio del servicio de internet móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional	3.3%	3.0%	2.7%	2.4%	2.2%
	Tarifa promedio de un paquete de TV de paga con al menos 60 canales de video como porcentaje del ingreso promedio	5.7%	5.5%	5.4%	5.2%	5.1%
	Velocidad de conexión a Internet (Mbps)	5.45	6.59	7.98	9.66	5.45
OE3.2. Promover el despliegue de infraestructura y servicios de telecomunicaciones que permita la conectividad y la integración virtual del país, priorizando zonas de interés social y fronteras	Porcentaje de la población con acceso a telefonía móvil- Nacional	74.7%	78.3%	82.0%	85.9%	90.0%
	Lima Metropolitana	79.9%	83.4%	87.1%	91.0%	95.0%
	Resto Urbano	76.0%	79.0%	82.2%	85.5%	89.0%
	Rural	63.5%	68.5%	73.9%	79.7%	86.5%
	Porcentaje de localidades con cobertura de telefonía móvil- Nacional	51.9%	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
	Urbano	97.1%	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
	Rural	50.8%	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
	Hogares con acceso internet (fijo y móvil)- Nacional	41.7%	44.1%	46.6%	49.2%	52.0%
	Lima Metropolitana	62.7%	64.5%	66.3%	68.1%	70.0%
	Resto Urbano	40.4%	42.2%	44.0%	46.0%	48.0%
	Rural	11.5%	12.5%	13.6%	14.7%	16.0%
	Penetración de la banda ancha móvil	49.7%	53.1%	56.8%	60.8%	65.0%
	Penetración de la banda ancha fija	6.3%	7.3%	8.4%	9.7%	11.2%
	Población que usa internet- Nacional	48.0%	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
	Lima Metropolitana	59.0%	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
	Resto Urbano	50.5%	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
	Rural	27.4%	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
	Porcentaje de localidades con cobertura de internet fijo y móvil- Nacional	34.5%	39.6%	45.5%	52.2%	60.0%
	Urbano	72.0%	75.1%	78.3%	81.6%	85.0%
	Rural	28.9%	32.8%	37.3%	42.3%	48.0%
OE3.5 Priorizar el acceso de los usuarios a la Banda Ancha, en especial en áreas rurales y lugares de preferente interés social	Porcentaje de localidades con cobertura de internet fijo- Nacional	40.3%	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
	Urbano	75.5%	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
	Rural	39.4%	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
	Hogares con acceso a TV de paga- Nacional	46.6%	49.6%	52.9%	56.3%	60.0%
	Lima Metropolitana	66.3%	67.4%	68.4%	69.5%	70.6%
	Resto Urbano	45.9%	52.1%	59.0%	66.9%	75.9%
	Rural	24.1%	26.5%	29.1%	31.9%	35.0%
	Penetración de la banda ancha móvil	49.7%	53.1%	56.8%	60.8%	65.0%
	Penetración de la banda ancha fija	6.3%	7.3%	8.4%	9.7%	11.2%

n.d.: Línea de base no definida, p.d.: Por definir meta.

Fuente: MTC

#### OBJETIVOS ESTRATEGICO 4

En cuanto al objetivo estratégico 4 de "Comprometer la participación de la inversión privada, a través de Asociación Público Privada, concesiones autosostenibles e inversión directa en infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones", los indicadores clave de desempeño contribuirían a la consecución de los objetivos estratégicos de la siguiente forma.

El indicador de porcentaje de carreteras concesionadas provee información sobre el objetivo estratégico de ampliar la participación de la inversión privada en nuevos proyectos de infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones.

**Tabla 21 Articulación de los indicadores de desempeño con el objetivo estratégico**  
**4**

Objetivo Específico	Nombre	LBS 2015	2016	2017	2018	2019
OE4.1. Ampliar la participación de la inversión privada en nuevos proyectos de infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones	Porcentaje de carreteras concesionadas	29.01%	27.10%	p.d.	p.d.	p.d.

n.d.: Línea de base no definida, p.d.: Por definir meta.

Fuente: MTC

El Plan Operativo Institucional 2016, es un instrumento de gestión que contiene la programación de actividades del MTC a ser ejecutadas en el ejercicio presupuestal anual por parte de las unidades orgánicas de este ente. Las actividades propuestas están orientadas a alcanzar los objetivos, metas institucionales, lineamientos de política, actividades estratégicas del Plan Estratégico Institucional, permitiendo la ejecución de los recursos presupuestarios asignados en el Presupuesto Inicial de Apertura con criterios de eficiencia, calidad de gasto y transparencia.

En el Anexo D Plan de Acción para el Desarrollo de los Proyectos en Ejecución, se presenta por cada uno de los objetivos específicos el alineamiento estratégico con los objetivos de corto plazo (Plan de Acción) descritos en el Plan Operativo Institucional 2016.

### 3. CONTRIBUCIÓN DE LAS APP AL LOGRO DE LOS OBJETIVOS

En un contexto en el cual la inversión pública sobre PBI se ha casi duplicado en los últimos 10 años, pero aún con una brecha de infraestructura significativa, la prioridad de la presente administración ha sido expandir la frontera de posibilidades de ejecución del sector público a través de las APP, aprovechando las ganancias en economías de escala, eficiencia y eficacia que presenta esta modalidad de inversión<sup>15</sup>.

Al respecto, a abril 2016 se tienen concesionados 6,693 Km. de carreteras, comprometiendo una inversión total de US\$ 4,673. Por su parte, se tienen concesionados 20 aeropuertos, comprometiendo una inversión de US\$ 1,848 millones, que incluye las inversiones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con un compromiso de US\$ 1,061 millones y el Aeropuerto Internacional de Chinchero con US\$ 599 millones, entre los más significativos por los montos de inversión. En tanto que, con relación a los puertos,

<sup>15</sup> Las APP son definidas en nuestra legislación como modalidades de participación de la inversión privada en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública o proveer servicios públicos.

se tienen 7 terminales portuarios concesionados, con un compromiso de inversión total de US\$ 2,444 millones. En el 2015 se ejecutó US\$ 1,127 millones en obras en el puerto de Matarani, Muelle Norte del Callao, Terminal Portuario de Yurimaguas, Terminal Portuario de Paita, entre los más importantes.

En el 2015 se inició la construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica con valor de inversión de US\$ 333 millones. Se ha concluido los tramos de la primera (Huancavelica), segunda (Apuímac, Ayacucho, Ica) y tercera (Huánuco y Pasco) entregas con una inversión de US\$ 74,6 millones y se viene terminando la cuarta entrega (Ancash, Arequipa, Cusco, Junín, Lima Provincias, Moquegua, Tacna y Ucayali), con una inversión acumulada de US\$ 211,2 millones.

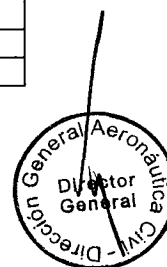
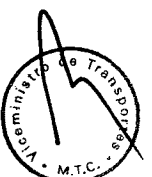
En relación a los proyectos regionales, en el 2015 se adjudicaron 8 de los 21 proyectos de fibra óptica para internet de banda ancha (Huancavelica, Apurímac, Ayacucho, Lambayeque, Cusco, Cajamarca, Piura y Tumbes). Estos proyectos suman una inversión aproximada de US\$ 700 millones.

La siguiente tabla presentan las APP en ejecución en el Sector para luego desarrollar la forma en la que estos contribuyen a la consecución de los objetivos de mediano plazo.

**Tabla 22 Listado de proyectos en ejecución bajo la modalidad de APP**

Modalidades	Proyectos por APP
Sector Transportes	
Carreteras	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autopista del Sol Trujillo - Sullana</li> <li>Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque</li> <li>IIRSA Centro - Tramo 2</li> <li>IIRSA Norte: Paita - Yurimaguas</li> <li>IIRSA Sur, Tramo 1: Marcona - Urcos</li> <li>IIRSA Sur, Tramo 2: Urcos - Inambari</li> <li>IIRSA Sur, Tramo 3: Inambari - Iñapari</li> <li>IIRSA Sur, Tramo 4: Azángaro - Inambari</li> <li>IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo - Matarani - Azangaro</li> <li>Red vial N° 4: Pativilca - Santa - Trujillo y Puerto Salaverry - Emp.R01N</li> <li>Red Vial N° 5: Tramo Ancón - Huacho- Pativilca</li> <li>Red Vial N° 6: Pucucasa - Cerro Azul - Ica</li> <li>Tramo Vial - Mocupe Cayaltí - Oyotún</li> <li>Tramo Vial - Óvalo Chancay - Huaral - Acos</li> <li>Tramo Vial Dv. Quilca - Dv. Arequipa (Repartición) - Dv. Matarani - Desvío Moquegua - Dv. Ilo - Tacna - La Concordia</li> <li>Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilte-Emp. PE-3N</li> </ul>
Aeropuertos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aeropuerto Internacional Jorge Chávez</li> <li>Primer Grupo de Aeropuertos Regionales</li> <li>Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales</li> <li>Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (AICC)</li> </ul>
Puertos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao</li> <li>Terminal Muelle Norte</li> <li>Terminal Portuario de Matarani</li> <li>Terminal Portuario de Paita</li> <li>Terminal Portuario de Yurimaguas</li> <li>Terminal de Embarque de Concentrados de Mineral en el Callao</li> <li>Terminal Portuario General San Martín - Pisco</li> </ul>
Ferrocarriles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ferrocarril del Centro</li> <li>Ferrocarril del Sur y Sur Oriente</li> <li>Tren Eléctrico - Línea 1</li> <li>Tren Eléctrico - Línea 2</li> </ul>
Sector Comunicaciones	
Telecomunicaciones	Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica

Fuente: MTC



Las APP son definidas en nuestra legislación como modalidades de participación de la inversión privada en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública o proveer servicios públicos. En esta línea, el desarrollo de proyectos de APP contribuye directamente al objetivo general de "Comprometer la participación de la inversión privada, a través de Asociación Público Privada, concesiones autosostenibles e inversión directa en infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones".

En este orden de ideas, las APP permite lograr avances en cuanto al objetivo específico de "Ampliar la participación de la inversión privada en nuevos proyectos de infraestructura y servicios de transporte y telecomunicaciones" (ver Anexo E) .

**Tabla 23 Contribución de las APP al logro del objetivo estratégico 4**

Objetivo Específico	Nombre	Concesiones en ejecución			
		Viales	Aeroportuarias	Ferrovias	Portuarias
OE4.1. Ampliar la participación de la inversión privada en nuevos proyectos de infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones	Porcentaje de carreteras concesionadas	X			

Fuente: MTC

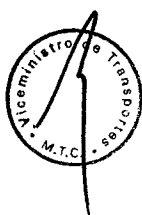
La consecución de estos proyectos contribuirá al logro de cada una de las metas establecidas para los objetivos estratégicos generales del PESEM. A continuación se expone sucintamente la contribución de los proyectos APP en ejecución.

## A) SECTOR TRANSPORTES

En relación a las concesiones viales, los 16 contratos de concesión de carreteras a nivel nacional contribuyen a "ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la Red Vial Nacional" (OE1.1) y a "garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento" (OE1.3). Mientras que, las concesiones viales de IIRSA Norte Paita-Yurimaguas, IIRSA Sur Tramo 1: Marcona-Urcos y IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo-Matarani-Azángaro contribuyen a "mejorar la conexión con los puertos, propiciando el transporte multimodal y contribuir con el desarrollo de corredores logísticos" (OE 1.4).

Al respecto, cabe precisar que entre las principales obligaciones de las empresas concesionarias, usualmente, se encuentran la construcción de la infraestructura, la rehabilitación y puesta a punto, la conservación de los bienes de la concesión y la explotación del servicio. Asimismo, por lo general, un componente importante de los contratos está referido a la obligación de los concesionarios de garantizar condiciones óptimas de transitabilidad y seguridad a los usuarios de las carreteras.

En este orden de ideas, los contratos de concesión de carreteras impactan directa y positivamente en los indicadores de porcentaje de la Red Vial Nacional Pavimentada, Red Vial Nacional pavimentada en buen estado y, en algunas de ellas, en el número de carreteras transversales pavimentadas conectados a los puertos nacionales. Es a través de estas mejoras que impactarían potencialmente en el Índice de calidad de infraestructura vial, aunque al ser éste último un indicador multidimensional y de ranking relativo, dependerá del avance en relación a los otros países. Avances a través de los cuales se contribuye a "contar con infraestructura de transporte que contribuya al fortalecimiento de la integración interna y externa, al desarrollo de corredores logísticos, al proceso de ordenamiento territorial, protección del medio ambiente y mejorar el nivel de competitividad de la economía" (OG 1.).



Asimismo, los contratos de concesión de carreteras a nivel nacional al incorporar componentes de seguridad contribuyen a *"promover la formalización e impulsar la prestación de servicios de transportes seguros, eficientes y competitivos"* (OE2.1), en específico a través del mantenimiento de la vía y por tanto reduciendo potencialmente la tasa de accidentes de tránsito. Por otro lado, otra contribución a este objetivo se concretaría al finalizar las dobles calzadas, por su asociación con una menor probabilidad de ocurrencia de accidentes, en las siguientes concesiones de la Longitudinal de la Costa: IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo - Matarani - Azángaro Red vial N° 4: Pativilca - Santa - Trujillo y Puerto Salaverry - Emp.R01N, Red Vial N° 5: Tramo Ancón - Huacho- Pativilca, Red Vial N° 6: Pucucasa - Cerro Azul - Ica; la misma lógica se observaría para el número de *truck centers*. Todo lo cual contribuye a lograr gradualmente de *"disponer de servicios de transportes seguros, eficientes y de calidad, incorporando la logística de transportes, preservación del medio ambiente e inclusión social"* (OG 2.).

Por su parte, en conjunto, los 7 terminales portuarios concesionados, 19 aeropuertos concesionados y 4 contratos de concesión de vías férreas contribuyen a *"modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y ferroviarias de carácter nacional"* (OE 1.2) y *"garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento"* (OE 1.3).

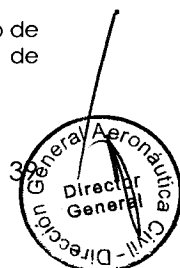
Por otro lado, los contratos de concesión de los terminales portuarios usualmente incluyen compromisos para su construcción, conservación, explotación y desarrollo de obras para la modernización de la actividad portuaria. En cuanto a las concesiones de aeropuertos, por lo general, la empresa concesionaria se encarga de la administración y ejecución de obras de modernización del terminal<sup>16</sup>. Finalmente, los contratos de concesión de vías férreas usualmente consideran la rehabilitación, mantenimiento y explotación de los bienes de la concesión así como la construcción de obras de infraestructura vial ferroviaria, para la prestación de servicios de transporte ferroviario y servicios complementarios<sup>17</sup>.

En este orden de ideas, los contratos de concesión de terminales portuarios, aeropuertos y vías férreas impactarían directamente en el porcentaje de aeropuertos operativos y con mantenimiento. Asimismo, a través de estos, impactarían potencialmente positivamente en el Índice de calidad de infraestructura relacionados a la infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria, aunque al ser un indicador multidimensional y de *ranking* relativo, dependerá del avance en relación a los otros países. Avances sobre los cuales se contribuye al *"contar con infraestructura de transporte que contribuya al fortalecimiento de la integración interna y externa, al desarrollo de corredores logísticos, al proceso de ordenamiento territorial, protección del medio ambiente y mejorar el nivel de competitividad de la economía"* (OG 1.).

Por su parte, en específico, en cuanto al logro de *"disponer de servicios de transportes seguros, eficientes y de calidad, incorporando la logística de transportes, preservación del medio ambiente e inclusión social"* (OG 2.), los 4 contratos de concesión de vías férreas contribuyen a *"Fortalecer y promover la interconexión de los servicios de transporte y logística asociada, que operan sobre las redes y nodos de infraestructura"* (OE2.3) y a *"gestionar el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Lima y Callao, a través del Metro de Lima-Buses"* (OE2.6). El primer punto por medio del efecto de los Ferrocarril del Centro y el Ferrocarril del Sur y Sur Oriente concesionados y su modernización y mejoramiento en los costos y tiempo promedio de

<sup>16</sup> Aunque, cabe precisar que para el caso del Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco, la empresa concesionaria se encarga del diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento.

<sup>17</sup> En este punto, cabe precisar que proyectos pensados como APP integrales (como la Línea 2 del Metro de Lima y Callao), incluyen los servicios especializados de diseño, construcción, equipamiento, provisión de material rodante, operación y mantenimiento a cargo del concesionario.



transporte. Por su parte, en cuanto al segundo punto, las concesiones de la Línea 1 y 2 del Tren Eléctrico incluyen compromisos respecto a la disponibilidad del servicio y de ejecución presupuestal, por lo que se espera impacten positivamente.

En la misma línea, en cuanto a los 7 terminales portuarios concesionados contribuyen en "promover la formalización e impulsar la prestación de servicios de transportes seguros, eficientes y competitivos" (OE2.1) y "fortalecer y promover la interconexión de los servicios de transporte y logística asociada, que operan sobre las redes y nodos de infraestructura" (OE2.3). Los terminales portuarios concesionados presentan mejoras de infraestructura y son modernizados, lo que permite que en mayor medida tengan una mayor probabilidad de obtener una certificación<sup>18</sup>; asimismo, la modernización conllevaría a una reducción de tiempo de espera de las naves en los puertos.



<sup>18</sup> La certificación de una instalación portuaria es la parte culminante de un proceso de revisión, evaluación y aprobación, donde las 51 instalaciones portuarias cumplieron con enviar oportunamente a la APN la Evaluación de Protección de Instalación Portuaria y el Plan de Protección de la Instalación Portuaria, procediéndose a realizar las correspondientes auditorías de verificación. Para cumplir eficientemente esta actividad, se requiere definir claramente las competencias sobre instalaciones portuarias, que realizan actividades y servicios portuarios.





**Tabla 24 Contribución de las APP en transporte al logro de los objetivo estratégicos 1 y 2**

Objetivo Específico	Indicador	Concesiones en ejecución			
		Viales	Aeroportuarias	Ferrovias	Portuarias
1. OBJETIVO GENERAL 1					
OE1.1. Ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la red vial nacional.	Red Vial Nacional Pavimentada (%)	X			
	Índice de calidad de infraestructura vial	X			
OE1.2 Modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y ferroviarias de carácter nacional.	Índice de calidad de infraestructura aeroportuaria		X		
	Índice de calidad de infraestructura ferroviaria			X	
	Índice de calidad de infraestructura portuaria				X
OE1.3. Garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento.	Red Vial Nacional pavimentada en buen estado (%)	X			
	Aeródromos operativos y con mantenimiento (%)		X		
	Km de hidrovía con mantenimiento (%)				
OE1.4. Mejorar la conexión con los puertos, propiciando el transporte multimodal y contribuir con el desarrollo de corredores logísticos.	Carreteras transversales pavimentadas conectados a los puertos nacionales <sup>1/</sup>	X			
2. OBJETIVO GENERAL 2					
OE2.1. Promover la formalización e impulsar la prestación de servicios de transportes seguros, eficientes y competitivos.	Instalaciones portuarias certificadas código PBIP				X
	Doble calzada en la Longitudinal de la Costa (%) <sup>2/</sup>	X			
	Truck centers construidos (N)				
OE2.3. Fortalecer y promover la interconexión de los servicios de transporte y logística asociada, que operan sobre las redes y nodos de infraestructura.	Puertos mejorados y modernizados con acceso a corredores logísticos				X
	Reducción del tiempo de espera de naves en puertos				X
	Costo de transporte de carga / kilometro			X	
	Tiempo promedio de Viaje / kilometro			X	
OE 2.6. Gestionar el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Lima y Callao, a través del Metro de Lima-Buses.	Índice de disponibilidad promedio del servicio - Línea 1			X	
	Ejecución Presupuestal - Línea 2			X	

Nota:

1/ Solo incluye a las concesiones viales de IIRSA Norte Paita-Yurimaguas, IIRSA Sur Tramo 1: Marcona-Urcos y IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo-Matarani-Azángaro.

2/ Solo incluye IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo - Matarani – Azángaro Red vial N° 4: Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Emp.R01N, Red Vial N° 5: Tramo Ancón - Huacho- Pativilca, Red Vial N° 6: Pucucasa - Cerro Azul – Ica.

Fuente: MTC

## B) SECTOR COMUNICACIONES

En cuanto al objetivo estratégico 3 de "Ampliar la cobertura de servicios de telecomunicaciones eficientes, de calidad y de interés social", los proyectos de APP en ejecución contribuirían a la consecución de los objetivos estratégicos de la siguiente forma. La "Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica" y de las Redes Regionales permitirán incrementar la cobertura de banda ancha en el país, generando mayor competencia y reducción de los costos de acceso a internet. De esta forma contribuirán a "elevar la competitividad de los servicios de telecomunicaciones" (OE 3.1), "despliegue de infraestructura y servicios de telecomunicaciones que permitan la conectividad y la integración virtual del país, priorizando zonas de interés social y fronteras" (OE 3.2) y "priorizar el acceso de los usuarios a la Banda Ancha, en especial en áreas rurales y lugares de preferente interés social" (OE 3.5).

**Tabla 25 Contribución de las APP en comunicaciones al logro de los objetivos estratégicos**

Objetivo Específico	Nombre	RDNFO y Redes Regionales
OE3.1. Contribuir a elevar la competitividad de los servicios de telecomunicaciones	Tarifa promedio de una llamada de teléfono móvil prepago como porcentaje del ingreso promedio nacional	X
	Tarifa promedio de un plan post pago de telefonía móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional	X
	Tarifa promedio del servicio de internet fijo como porcentaje del ingreso promedio nacional	
	Tarifa promedio del servicio de internet móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional	X
	Tarifa promedio de un paquete de TV de paga con al menos 60 canales de video como porcentaje del ingreso promedio	X
	Velocidad de Conexión Promedio	X
OE3.2. Promover el despliegue de infraestructura y servicios de telecomunicaciones que permita la conectividad y la integración virtual del país, priorizando zonas de interés social y fronteras	Porcentaje de la población con acceso a telefonía móvil- Nacional	X
	Lima Metropolitana	X
	Resto Urbano	X
	Rural	X
	Porcentaje de localidades con cobertura de telefonía móvil- Nacional	X
	Urbano	X
	Rural	X
	Hogares con acceso internet (fijo y móvil)- Nacional	X
	Lima Metropolitana	X
	Resto Urbano	X
	Rural	X
	Penetración de la banda ancha móvil	X
	Penetración de la banda ancha fija	X
	Población que usa internet- Nacional	X
	Lima Metropolitana	X
	Resto Urbano	X
	Rural	X
	Porcentaje de localidades con cobertura de internet fijo y móvil- Nacional	X
	Urbano	X
	Rural	X
	Porcentaje de localidades con cobertura de internet fijo- Nacional	X
	Urbano	X
	Rural	X
	Hogares con acceso a TV de paga- Nacional	X
	Lima Metropolitana	X
	Resto Urbano	X
	Rural	X
OE3.5 Priorizar el acceso de los usuarios a la Banda Ancha, en especial en áreas rurales y lugares de preferente interés social	Penetración de la banda ancha móvil	X
	Penetración de la banda ancha fija	X

Fuente: MTC.

#### 4. PRINCIPALES RETOS PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS

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 que faculten 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.

En el caso de la visión logística, según el Plan Nacional de Desarrollo Logístico de Transportes, uno de los principales retos es asegurar que la infraestructura contribuya a la integración y a la cohesión territorial, actuando como un eje básico de integración del territorio nacional, permitiendo la inserción de las economías regionales y locales en el comercio internacional, minimizando el costo y tiempo de transporte, y promoviendo la circulación de bienes y servicios, información y conocimiento. Asimismo, la infraestructura deberá responder a las demandas emergentes que son producto de tendencias nacionales, regionales y locales, como es el caso de la diversificación geográfica de la cadena de valor y la creciente motorización combinada con problemas de seguridad vial.

Para poder superar estos desafíos, el MTC propone impulsar el desarrollo de la infraestructura mediante la integración y densificación de la red de carreteras. En este sentido, se espera la consolidación de las tres (3) carreteras longitudinales y de los ejes transversales que permitan el flujo costa-sierra y entre las poblaciones de la sierra, con énfasis en el corto plazo en el descongestionamiento localizado de la Carretera Central y la facilitación del tránsito de vehículos, para impulsar los intercambios entre Lima y las zonas agrícolas. En el caso de la selva, la apuesta es la integración amazónica a través del transporte fluvial, con canales navegables durante todo el año – proyecto denominado Hidrovía Amazónica, señalización del canal de navegación y la implementación del sistema de Ferry. Asimismo, se considera la integración amazónica por vía aérea, que conectará con vuelos subsidiados los hubs regionales de Tarapoto, Iquitos, Madre de Dios y Pucallpa con los aeródromos en zonas aisladas.

Con esta visión, el MTC viene trabajando en diversos proyectos y en varios frentes. Entre ellos, uno de los principales es el asfaltado del 90% de la red vial nacional (RVN) en los siguientes tres años. Para ello, el Gobierno se ha comprometido a asfaltar la totalidad de la carretera Longitudinal de la Sierra (3,503 km), lo que permitirá conectar totalmente a las regiones de la sierra del país, para lo cual se estima concesionar el tramo 4 y 5 de la Carretera Longitudinal de la Sierra. En relación a otros proyectos importantes, se concluirá la rehabilitación de las carreteras que conforman la Longitudinal de la Selva, así como la total concesión de la Longitudinal de la Costa (Panamericana), lo que permitirá avanzar en la construcción de las segundas calzadas de esta carretera. A estos esfuerzos se deben de sumar las recientes adjudicaciones de 13 proyectos de conservación por niveles de servicio de los corredores viales, con lo que se contribuye al incremento de la pavimentación de la RVN.

Para poder enfrentar y resolver los problemas de seguridad vial que trae consigo el desarrollo de la infraestructura que se describe, se torna un reto la implementación de medidas que permitan aumentar la seguridad de los usuarios de las vías, como es el caso de la instalación de kilómetros de protección acorde con los nuevos estándares de las vías, así como el desarrollo de trucks centers que permitan que los usuarios cuenten con lugares de descanso adecuados. En el mismo sentido, en el caso de las vías nacionales que pasan por centros urbanos, se tornará cada vez más necesario

pensar en infraestructura complementaria, como la instalación de puentes peatonales, segregación de carriles para transporte urbano, así como el desarrollo de facilidades que permitan el transporte no motorizado.

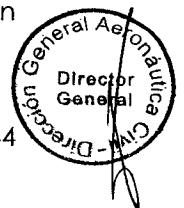
Asimismo, el MTC enfrenta como reto la integración multimodal con el objetivo de una articulación eficiente entre la infraestructura ferroviaria, la red vial, los puertos y aeropuertos, que impulse el crecimiento sostenible y equilibrado de las potencialidades regionales. En específico, en el Plan Nacional de Servicios Logísticos de Transporte, se establecen los diferentes vínculos entre los proyectos de concesiones en transporte que se jerarquizan desde las redes nacionales hacia las departamentales (programa Prorregión) y vecinales (Programa de Apoyo al Transporte Subnacional – PATS).

Con respecto al Transporte Acuático, las gestiones y concesiones de terminales portuarios juegan un rol fundamental, por ser los nodos de entrada y salida de mercancías. En particular, el desafío en este frente es el de incrementar el número de puertos concesionados de 3 a 8 puertos, así como la promoción de los servicios de cabotaje. En esta línea, se vienen evaluando tres (3) iniciativas privadas autosostenibles: i) Terminal del Puerto de Salaverry, ii) Terminal de Ilo, y iii) Terminal de Chimbote.

Por su parte, en relación a la infraestructura aeroportuaria, en el mediano plazo se estima pertinente impulsar la promoción de la licitación del tercer paquete de aeropuertos de provincia, el cual incluye los aeropuertos de Jauja, Huánuco y Jaén, así como la modernización y ampliación del primer y segundo grupo de aeropuertos, según sus planes maestros.

En el tema de transporte urbano, el Gobierno Nacional, en su calidad de ente rector en temas de transporte, viene impulsando diversas iniciativas. En primer lugar, ha tomado la iniciativa de solucionar la problemática del transporte masivo en Lima y Callao impulsando la red básica del Metro de Lima y Callao con 6 Líneas que se van a ir ejecutando progresivamente. Los desafíos en este frente se constituyen en culminar la ejecución de la Línea 2 del Metro de Lima y los estudios de la Línea 3 y 4 (Perfil del proyecto, que incluye diagnóstico de la demanda y del sistema de transportes público, así como el diseño preliminar de la solución de ingeniería), para el inicio de su promoción. En segundo, el MTC viene trabajando en el desarrollo de la Política Nacional de Transporte Urbano, cuyo fin es plantear directrices y estrategias concretas, coherentes y viables que se constituyan en una adecuada orientación para que los gobiernos locales formulen sus políticas específicas y realicen con eficiencia la gestión del transporte urbano en las ciudades; y que también orienten la participación del Gobierno Nacional, a través del MTC, en el desarrollo del transporte urbano, en apoyo a los gobiernos locales, de acuerdo a sus competencias. En tercer lugar, para poder implementar las Políticas en mención, se ha iniciado el estudio de perfil del Programa Nacional de Transporte Urbano, el cual tiene como fin mejorar las condiciones del transporte urbano y el desarrollo institucional en ciudades intermedias en forma planificada, articulada y regulada a través de apoyo técnico y financiero del Gobierno Central a los Gobiernos Locales. Finalmente, el MTC viene impulsando la discusión sobre el modelo conceptual de una Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, la cual se visiona como una entidad técnica, planificadora y de coordinación del transporte metropolitano que tendría como principal objetivo desarrollar un sistema de transporte metropolitano integrado, de calidad, seguro, satisfactorio para el ciudadano, eficiente y económica y ambientalmente sostenible.

Por el lado de la oferta de servicios de telecomunicaciones, la agenda pendiente involucra el cierre de brechas de infraestructura, a través de proyectos de despliegue de infraestructura (transporte y acceso) para la ampliación de la cobertura, a nivel nacional, con alcance a nivel de distrito. Ello será posible con la inversión en las redes regionales, las cuales complementan a la actual infraestructura desarrollada, la RDNFO, la cual tiene un alcance a nivel de capitales de provincia. Asimismo, puesto que aún



tenemos una brecha importante de telefonía móvil (15,5 líneas)<sup>19</sup>, en los próximos 5 a 10 años se deberá priorizar la implementación de proyectos de ampliación de cobertura de la telefonía móvil, promoviendo la licitación de las frecuencias 4G LTE del saldo de la Banda 1,7 GHz, y la canalización de bandas adicionales.

Complementariamente, con el fin de promover el uso de la infraestructura desplegada, el sector también prevé la implementación de proyectos que permitan mejorar los indicadores de accesibilidad, asequibilidad y uso de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), a través de la creación de centros para la conectividad, productividad y acceso a las TIC (puntos digitales). Finalmente, también se impulsarán proyectos que permitan el cumplimiento de las obligaciones derivadas en el marco de la normativa vigente.

## C. IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE POTENCIALES PROYECTOS DE APP

Esta sección presenta la priorización de necesidades para atender con APP, planteando las potenciales necesidades de intervención en infraestructura pública y de servicios públicos identificados para ser desarrollados mediante APP. Asimismo, se seleccionan los potenciales proyectos de APP, presentándose para ello una descripción general de los proyectos de APP propuestos para los próximos años y los criterios de priorización y selección empleados por la entidad.

### 1. IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE POTENCIALES PROYECTOS DE APP

#### A) APLICACIÓN DE LOS CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD

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 c) de la sección 4.1 de los Lineamientos para la elaboración del informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016; 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 priorización son los siguientes:

1. Nivel de transferencia de riesgos
2. Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio
3. Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional
4. Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP
5. Competencia por el mercado
6. Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto
7. Financiamiento por usuarios

Al aplicar estos criterios antes referidos, 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

<sup>19</sup> De acuerdo al modelo de predicción del MTC, el nivel de penetración potencial de telefonía móvil en el Perú en el 2014 debió ser de 118,4 líneas por cada 100 habitantes; sin embargo, según las cifras reportadas por el OSIPTEL, en 2014, la penetración de telefonía móvil efectiva fue de 102,9. De allí que, la brecha en telefonía móvil sea de 15,5 líneas por cada 100 habitantes.

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, asimismo 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 debe ser considerada como APP.

## B) IDENTIFICACIÓN DE POTENCIALES PROYECTOS POR APP

La cartera de proyectos de APP del Sector está compuesta por 2 proyectos viales, 4 proyectos ferroviarios, 2 proyectos portuarios y de vías navegables, 1 proyectos aeroportuarios y 17 proyectos de telecomunicaciones (de los cuales 13 son proyectos en activos). Estos se describen a continuación:

### PROYECTOS VIALES

#### 1. Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho, Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto y Desvío Pisco-Huaytará-Ayacucho

##### a. Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

Este proyecto forma parte de la carretera Longitudinal de la Sierra, cuyos 3 497km 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.

El Tramo 4 de la Longitudinal de la Sierra permitirá conectar las ciudades de Huancayo, Izcuchaca, Mayocc, Ayacucho 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.

El proyecto consiste en la ejecución de obras de mejoramiento y rehabilitación, y posterior mantenimiento y operación, de 970km que comprenden los tramos Huancayo-Izcuchaca-Ayacucho, Ayacucho-Puente Sahuinto, y Desvío Pisco-Huaytará-Ayacucho. El plazo propuesto para la concesión es de 25 años.

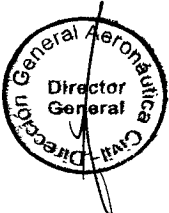
##### b. Principales componentes de la infraestructura pública

El proyecto cuenta con dos componentes principales:

- Mantenimiento periódico inicial de los tramos Huanta-Ayacucho, Ayacucho-Abra Tocto, Santa María de Chicmo-Andahuaylas y puente Choclococha-Ayacucho (498 km).
- Rehabilitación y mejoramiento del tramo Izcuchaca - Mayocc (116.8km).

##### c. Principales actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura pública

Mantenimiento y operación de 970km, que comprenden los tramos Huancayo-Izcuchaca-Ayacucho, Ayacucho-puente Sahuinto y desvío Pisco-Huaytará-Ayacucho.



- d. Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones  
S/. 1,878.8
- e. Costos estimados de operación y mantenimiento (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones  
S/. 171.2 por año
- f. Fuentes de ingresos (ya sea cofinanciamiento total o parcial, peajes, tarifas u otros esquemas)  
Las Fuentes de ingresos son nueve estaciones de peajes con tarifas de US\$1.50 por eje. Dado que los ingresos por peaje reducirían el cofinanciamiento, el proyecto contaría con un cofinanciamiento parcial.
- g. Estado de los estudios del proyecto (según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha)  
Los estudios han sido concluidos y se estima la adjudicación del proyecto para el III Trimestre 2016.
- h. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión 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.
- i. Alineamiento del proyecto 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).

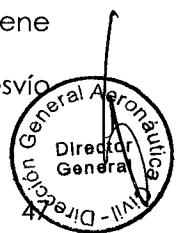
## 2. Longitudinal de la Sierra Tramo 5: Urcos-Sicuani-Calapuja y Puno-Ilave-Desaguadero

- a. Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios  
Este proyecto forma parte de la carretera Longitudinal de la Sierra, cuyos 3 497km 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.

El objetivo del proyecto es mejorar la conectividad de las ciudades de Urcos, Combapata, Sicuani, Puno, Ilave y Desaguadero. El proyecto tiene como zonas de influencia directa los departamentos de Cusco y Puno, los cuales cuentan con una población aproximada de 2.8 millones de habitantes.

El proyecto consiste en el mantenimiento periódico inicial y en la consecuente operación y mantenimiento de 422km de vía en los tramos Urcos-Sicuani-Calapuja y Puno-Ilave-Desaguadero. El plazo propuesto para la concesión es de 25 años.

- b. Principales componentes de la infraestructura pública  
El proyecto consta de cuatro intervenciones principales:
- La construcción de la segunda calzada del tramo Puno-Juli, la cual tiene una extensión de 73km.
  - El mejoramiento de los tramos Juli-Desvío Yunguyo (30km), Desvío Yunguyo-Zepita (30km) y Zepita-Desaguadero (10 km).



- La construcción de dos unidades de pesaje.
- La instalación de sistemas inteligentes de transporte (ITS). Este sistema permitirá tener la información en tiempo real del flujo vehicular que transita por la concesión, permitiendo regular el tránsito en la vía. El tipo de información recolectada será: tipo de vehículo, velocidad, tiempo de viaje, tipo de carga, peso del vehículo, etc.

c. Principales actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura pública

Mantenimiento y operación de 422km en los tramos Urcos-Calapuja y Puno-Desaguadero.

d. Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

S/. 1,575.5

e. Costos estimados de operación y mantenimiento (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

S/. 63.4 por año

f. Fuentes de ingresos (ya sea cofinanciamiento total o parcial, peajes, tarifas u otros esquemas)

Las Fuente ingreso consisten en cuatro peajes de US\$ 1.50 por eje. Dado que los ingresos por peaje reducirían el cofinanciamiento, el proyecto contaría con un cofinanciamiento parcial.

g. Estado de los estudios del proyecto (según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha)

El informe de evaluación se encuentra en fase de aprobación por parte de PROINVERSIÓN. Se estima otorgar la Buena Pro en el IV Trimestre 2016.

h. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

El proyecto complementa los otros tramos de la Carretera Longitudinal de la Sierra, la cual es parte de la Red Vial Nacional.

i. Alineamiento del proyecto 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 mediano plazo (2017-2021).

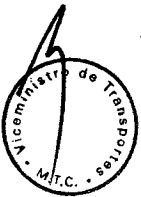
## PROYECTOS FERROVIARIOS

### Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica

a. Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

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.

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.

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.

- b. Principales componentes de la infraestructura pública  
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.
- c. Principales actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura pública  
Mantenimiento de la infraestructura y del material rodante.
- d. Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones  
S/. 926.8
- e. Costos estimados de operación y mantenimiento (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones  
S/. 33.6 por año
- f. Fuentes de ingresos (ya sea cofinanciamiento total o parcial, peajes, tarifas u otros esquemas)  
Cofinanciamiento total, con tarifas que reducen dicho cofinanciamiento (Tarifas de pasajero, Tarifa para carga, Cargo de acceso, Tarifas de Material Rodante).
- g. Estado de los estudios del proyecto (según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha)  
Los estudios del proyecto están concluidos y a mayo de 2016, el proceso de promoción de la inversión se encuentra en su cuarta versión del contrato de concesión.
- h. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos  
El proyecto se complementaría con el Ferrocarril Central, permitiendo el traslado por vía férrea en la ruta Lima-Huancayo-Huancavelica.
- i. Alineamiento del proyecto 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.



Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, debido a que forma parte de una planificación integral del transporte urbano para Lima-Callao y ayudaría a reducir tiempos y costos en el servicio de transporte de pasajeros en el área de influencia.

## 5. Línea 4 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao

### a. Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

El proyecto tiene como objetivo lograr la reducción de los costos, tiempos, congestión, contaminación e inseguridad del sistema del transporte público urbano.

La Línea 4 del Metro de Lima y Callao tendrá una extensión de 30km y se desarrollará con trazado Este-Oeste (Ate-Callao). El área de influencia directa se ubica en 17 distritos de las provincias de Lima y Callao (Ate, San Juan de Lurigancho, La Molina, Santiago de Surco, San Luis, San Borja, La Victoria, San Isidro, Lince, Jesús María, Magdalena del Mar, Pueblo Libre, San Miguel, Carmen de la Legua, La Perla, Bellavista, Callao), los cuales cuenta con una población estimada de 700 mil habitantes. El futuro concesionario se encargará del diseño, financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, adquisición de material rodante, operación y mantenimiento de la vía. Se estima un plazo de 5 años de inversión y 30 años de operación.

### b. Principales componentes de la infraestructura pública

Los principales componentes de la infraestructura pública son los siguientes: vía férrea en subterráneo en trocha estándar, estaciones, pozos de ventilación y evacuación, obras de inserción y vialidad urbana, patio-taller, equipamiento electromecánico, y material rodante.

### c. Principales actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura pública

La principal actividad de operación consiste en la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros. En cuanto al mantenimiento, se requieren actividades de mantenimiento rutinario y periódico de la vía férrea, estaciones y patios, equipos electromecánicos y del material rodante.

### d. Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

S/. 16,065 millones (monto preliminar, estudio aún en desarrollo)

### e. Costos estimados de operación y mantenimiento (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

Mantenimiento: S/. 35.94 por año

Operación: S/. 237.25 por año

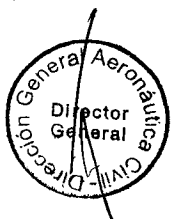
### f. Fuentes de ingresos (ya sea cofinanciamiento total o parcial, peajes, tarifas u otros esquemas)

Las tarifas se encuentran en evaluación.

### g. Estado de los estudios del proyecto (según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha)

Estudio de Preinversión a nivel de Perfil.

### h. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos



#### 4. Línea 3 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao

a. Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

El proyecto tiene como objetivo la reducción de los costos, tiempos, congestión, contaminación e inseguridad del sistema de transporte público urbano de Lima Metropolitana y Callao.

La Línea 3 del Metro de Lima y Callao tendrá una extensión de 32km y se desarrollará con trazado Norte-Sur (Comas-San Juan de Miraflores). El área de influencia directa se ubica en 18 distritos de la provincia de Lima (Carabayllo, Puente Piedra, San Martín de Porres, Los Olivos, Comas, Independencia, Cercado de Lima, Breña, Rimac, Jesús María, Lince, La Victoria, San Isidro, Miraflores, Surquillo, Barranco, Santiago de Surco, San Juan de Miraflores), beneficiando a una población estimada en 900 mil habitantes. El futuro concesionario se encargará del diseño, financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, adquisición de material rodante, operación y mantenimiento de la vía. Se estima un plazo de 6 años de inversión y 30 años de operación.

b. Principales componentes de la infraestructura pública

Los principales componentes de la infraestructura pública son los siguientes: vía férrea en subterráneo en trocha estándar, estaciones, pozos de ventilación y evacuación, obras de inserción y vialidad urbana, patio-taller, equipamiento electromecánico, y material rodante.

c. Principales actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura pública

La principal actividad de operación consiste en la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros. En cuanto al mantenimiento, se requieren actividades de mantenimiento rutinario y periódico de la vía férrea, estaciones y patios, equipos electromecánicos y del material rodante.

d. Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

S/. 23,688 (monto del Perfil aprobado, estudio de Factibilidad aún en desarrollo)

e. Costos estimados de operación y mantenimiento (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

De acuerdo al estudio de perfil, los costos estimados serían los siguientes:

Mantenimiento: S/. 352.8 por año

Operación: S/. 316 por año

f. Fuentes de ingresos (ya sea cofinanciamiento total o parcial, peajes, tarifas u otros esquemas)

Las tarifas se encuentran en evaluación.

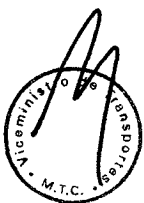
g. Estado de los estudios del proyecto (según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha)

Se están realizando los estudios de preinversión a nivel de factibilidad.

h. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

El proyecto forma parte de la Red Básica del Metro de Lima. Se complementa e interconecta con las otras líneas del Metro y asimismo con los corredores BRT y de Buses del Sistema Integrado de Transporte Público de Lima y Callao.

i. Alineamiento del proyecto con los planes nacionales, sectoriales, regionales locales



El proyecto forma parte de la Red Básica del Metro de Lima. Se complementa e interconecta con las otras línea del Metro y asimismo con los corredores BRT y de Buses del Sistema Integrado de Transporte Público de Lima y Callao.

i. Alineamiento del proyecto con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales

Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, debido a que forma parte de una planificación integral del transporte urbano para Lima-Callao y ayudaría a reducir tiempos y costos en el servicio de transporte de pasajeros en el área de influencia.

## PROYECTOS PORTUARIOS Y DE VIAS NAVEGABLES

6. Hidrovia Amazónica: Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza – Iquitos – Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – Confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón

a. Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

El sistema fluvial es el principal medio de transporte en la Amazonía; sin embargo, su desarrollo se encuentra limitado por la existencia de restricciones a la navegación por limitaciones de profundidad, cambios morfológicos, presencia de troncos clavados en lecho, entre otros. Por tanto, el objetivo del proyecto consiste en establecer un sistema capaz de desarrollar y mantener la navegación en condiciones seguras durante las 24 horas del día y los 365 días del año, en el ámbito de los ríos que componen este sistema, como son el río Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas. Ello beneficiará la conectividad de la zona norte de la Amazonía (principalmente región Loreto), conectando a las ciudades de Iquitos, Yurimaguas y Pucallpa. Se estima una población beneficiaria de 1.1 millones de habitantes.

El concesionario elaborará la ingeniería de detalle y obras necesarias a efectos de prestar un servicio estándar (canal de navegación, información para la navegación). El plazo propuesto para la concesión es de 20 años.

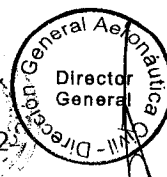
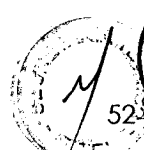
b. Principales componentes de la infraestructura pública

- Canal de navegación en los ríos de la Amazonía para una navegación segura y ordenada.
- Instalación de estaciones limnimétricas automáticas instaladas en los ríos de la Hidrovia Amazónica.

c. Principales actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura pública

- Provisión de un canal de navegación de acuerdo a las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión.
- Provisión de información para la navegación: mediante información digital sobre la traza del canal cargable en un navegador por GPS.
- Provisión de un canal de navegación libre de quirumas (troncos clavados).
- Provisión de información de niveles de agua mediante un sistema de captura y registro de niveles de agua en una red de estaciones limnimétricas automáticas instaladas en los ríos de la Hidrovia Amazónica.

d. Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones  
S/. 294.9



- e. Costos estimados de operación y mantenimiento (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones  
S/. 68.15 por año
- f. Fuentes de ingresos (ya sea cofinanciamiento total o parcial, peajes, tarifas u otros esquemas)  
Las Fuente de ingreso consisten en las tarifas pagadas por las embarcaciones (US\$ 1.69 más el IGV) y todos los impuestos que le sean aplicables, por Unidad de Arqueo Bruto (UAB). El proyecto tiene un esquema de cofinanciamiento parcial.
- g. Estado de los estudios del proyecto (según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha)  
Cuenta con la viabilidad otorgada por el sector y encargada a Proinversión para continuar con el proceso de promoción de la inversión.
- h. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos  
Proyecto que se complementará con el Nuevo Terminal Portuario de Nueva Reforma-Yurimaguas y con los ejes de integración del IIRSA Norte y Centro.
- i. Alineamiento del proyecto con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales  
Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan Hidroviario del Sistema Fluvial Comercial Peruano debido a su importancia para la conectividad en la región amazónica.

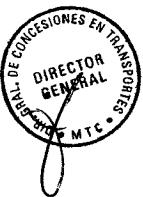
## 7. Zona de Actividades Logísticas y Antepuerto del Puerto del Callao

- a. Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios  
El Callao es el principal punto de salida del comercio exterior peruano, por lo que el proyecto tiene como objetivo mejorar la calidad de los servicios relacionados al comercio exterior y agilizar los procesos y agilizar el flujo de la carga a fin de reducir los costos logísticos.

El proyecto consiste en el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de un recinto ubicado en la zona portuaria del Callao, integrando 4 áreas funcionales: logística, antepuerto, inspección y administración. El área tiene una extensión de 39 hectáreas y se ubica a 2km de los terminales portuarios del Callao, con acceso a las avenidas Gambetta y Contralmirante Mora.

- b. Principales componentes de la infraestructura pública  
Los principales componentes de la infraestructura pública se desarrollarán con la construcción de cuatro zonas:

- Zona logística: parcelas y naves logísticas generales y de valor agregado, y otras complementarias o conexas a las mercancías.
- Zona de antepuerto: espacio destinado a la espera y estacionamiento de los vehículos de transporte de carga, que contará con un sistema de citas para gestionar los movimientos de entrada y salida de dichos vehículos hacia y desde los terminales portuarios del Puerto del Callao.
- Zona de inspección: espacio destinado a las actividades de inspección de comercio exterior.



- Zona administrativa: edificio principal, oficinas e instalaciones para entidades públicas y privadas.

c. Principales actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura pública

Mantenimiento y operación del antepuerto de 8.4 hectáreas, operación y mantenimiento de la zona de inspección aduanera, control de accesos, zona de control de seguridad interna.

d. Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

S/. 442.3

e. Costos estimados de operación y mantenimiento (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

S/. 6 por año para mantenimiento y S/. 25.7 para operación

f. Fuentes de ingresos (ya sea cofinanciamiento total o parcial, peajes, tarifas u otros esquemas)

La Fuente de ingreso consiste en la recaudación de tarifas por: servicio de acceso a la zona de actividad logística, arrendamiento de suelo logístico, Servicio de acceso al antepuerto, servicio de estacionamiento en antepuerto, Gestión de estacionamiento de vehículos livianos, arrendamiento de oficinas para agentes privados, arrendamiento de espacios para servicios complementarios, servicio de pesaje del vehículo, servicio de soporte al reconocimiento físico de mercancías, servicio de retiro y disposición de precinto de carga

g. Estado de los estudios del proyecto (según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha)

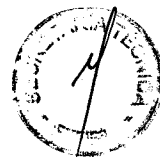
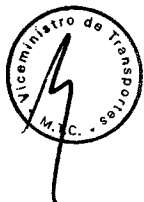
El estudio se encuentra aprobado. El concurso del proceso de promoción de la inversión del proyecto fue suspendido el 04 de noviembre de 2015. Suspendido desde el 04/11/2015

h. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

Terminal Portuario del Callao y el Viaducto segregado del Callao el Antepuerto y el Puerto.

i. Alineamiento del proyecto con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales

Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte prioriza su intervención para el periodo de corto plazo (2011-2016) debido a que permitiría descongestionar el nodo Lima-Callao y sus accesos, reforzando éstos con nuevas vías o servicios de transporte de alta capacidad, pero facilitando a su vez el papel de concentrador de carga nacional que ha permitido situar a este nodo portuario entre los más relevantes del Pacífico Sur.



## PROYECTOS AEROPORTUARIOS

### 8. Tercer grupo de Aeropuertos

#### a. Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

El proyecto del Tercer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República de Perú tiene como objetivo incrementar la conectividad aérea.

El proyecto consiste en la operación y el mantenimiento de los aeropuertos de Jaén, Huánuco y Jauja, 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), 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. La zona de influencia son los departamentos de Cajamarca, Huánuco, Junín y Lima con una población de 13.7 millones de habitantes.

#### b. Principales componentes de la infraestructura pública

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 y Huánuco.

En particular, la infraestructura pública de cada proyecto es la siguiente:

- El Aeropuerto de Jauja 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 Aeropuerto de Jaén 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 Aeropuerto de Huánuco 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.

#### c. Principales actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura pública

Se determinarán en los estudios correspondientes.

#### d. Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

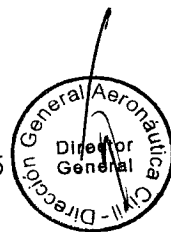
Se cuenta con estudio de preinversión a nivel de perfil aprobado del aeropuerto de Jauja con una inversión de 85 millones de soles. Se determinará el monto de inversión cuando se desarrollen los estudios correspondientes al proyecto. Podemos estimar un monto de 300 millones de inversión aproximadamente.

#### e. Costos estimados de operación y mantenimiento (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

Costos de operación y mantenimiento cuando se desarrollen los estudios.

#### f. Fuentes de ingresos (ya sea cofinanciamiento total o parcial, peajes, tarifas u otros esquemas)

Los ingresos del proyecto están conformados por los ingresos por servicios regulados y no regulados. Se estima un cofinanciamiento parcial.



- g. Estado de los estudios del proyecto (según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha)

Se vienen elaborando los Términos de Referencia para la contratación del consultor integral que se encargará de elaborar los estudios de preinversión del Tercer Grupo de Aeropuertos.

- h. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

Con el Primer Grupo y Segundo Grupo de Aeropuertos

- i. Alineamiento del proyecto con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales

Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte prioriza su intervención para el periodo de mediano plazo (2017-2021) debido a que permitiría tener una red conectada de aeropuertos nacionales en el país.

## PROYECTOS DE TELECOMUNICACIONES

### 9. Red Regional de Fibra Óptica: Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Centro Sur

- a. Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

La Red Regional de Fibra Óptica constituye el bloque de intervenciones regionales de la estrategia de expansión de servicios de telecomunicaciones, la cual extiende los puntos de presencia de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica.

La Red de Transporte es la red conformada por equipos de datos interconectados mediante fibra óptica, que permite cursar tráfico de los servicios de telecomunicaciones hacia las localidades beneficiarias más alejadas. La Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Centro Sur abarca los departamentos de Huancavelica, Apurímac, Ayacucho, Cusco, Ica y Lima. Con ello, se garantiza la conectividad a los servicios de más de 1,699 localidades, con una población aproximada de 915 mil<sup>20</sup>.

- b. Principales componentes de la infraestructura pública

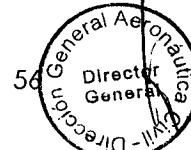
La Red de Transporte cuenta con la siguiente infraestructura:

- Equipos de datos (switches y routers).
- Nodos de agregación, nodos de distribución y nodos de conexión
- Instalaciones de tendido aéreo de fibra óptica sobre redes eléctricas de alta tensión, media tensión y en el derecho de vía de la red vial existente.

**Tabla 26 Fibra óptica por Proyecto (Km.)- Zona Centro Sur**

Proyecto	Kilómetros de fibra óptica
Huancavelica	1,327
Apurímac	1,409
Ayacucho	1,898
Cusco	2,206
Ica	938

<sup>20</sup> Se debe tomar en cuenta que la Red de Transporte se complementa con la Red de Acceso y la población que se indica es la que es directamente beneficiaria de esta última red. En este sentido, es la Red de Transporte la que garantiza el acceso a servicios de telecomunicaciones de los operadores y la Red de Acceso la que garantiza el acceso de los usuarios de manera directa.





Lima	1,797
<b>Total</b>	<b>9,575</b>

Fuente: MTC

Sin embargo, el proyecto de APP de la zona centro sur únicamente considera la operación y el mantenimiento de esta Red de Transporte y no la construcción del mismo. Los proyectos de construcción de la Red de Transporte de Huancavelica, Apurímac, Ayacucho y Cusco ya han sido adjudicados y está pendiente la adjudicación de los proyectos de Lima e Ica.

c. Principales actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura pública

Operación y mantenimiento de la Red de Transporte descrita en la sección b).

d. Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

El proyecto no cuenta con gasto de inversión.

e. Costos estimados de operación y mantenimiento (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

Aproximadamente 58.8 por año y se prevé que la concesión se otorgue el lapso de 20 años).

f. Fuentes de ingresos (ya sea cofinanciamiento total o parcial, peajes, tarifas u otros esquemas)

Se garantizará un pago por concepto de RPMO, asimismo Concesionario ofertará el servicio portador y cambio recibirá una contraprestación que ha sido regulado por OSIPTEL, el cual asciende a US\$27.14 por Mbps (incluye IGV). Cabe precisar que los pagos por concepto de RPMO serán durante el Contrato de Concesión, y dependiendo de lo que se indique en éste último, y tomando como referencia el Contrato de Concesión de la RDNFO, si los ingresos por la explotación de la Red de Transporte superasen al monto previsto como RPMO, éste último ya no se tendría que pagar al operador.

g. Estado de los estudios del proyecto (según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha)

**Tabla 27 Estado actual según nivel de estudio- Zona Centro Sur**

Proyecto	Estado Actual
Huancavelica	En ejecución.
Apurímac	En ejecución.
Ayacucho	En ejecución.
Cusco	En ejecución.
Ica	Encargado a PROINVERSION
Lima	Encargado a PROINVERSION

Fuente: MTC

h. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica

i. Alineamiento del proyecto con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales

Se enmarca en la Ley de "Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica" y su Reglamento.



## 10. Red Regional de Fibra Óptica: Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Norte

### a. Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

La Red Regional de Fibra Óptica constituye el bloque de intervenciones regionales de la estrategia de expansión de servicios de telecomunicaciones, la cual extiende los puntos de presencia de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica.

La Red de Transporte es la red conformada por equipos de datos interconectados mediante fibra óptica, que permite cursar tráfico de los servicios de telecomunicaciones hacia las localidades beneficiarias más alejadas. La Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Norte abarca los departamentos de Lambayeque, Piura, Tumbes, Cajamarca y Amazonas. Con ello, se garantiza la conectividad a los servicios de más de 1,918 localidades, con una población aproximada de 1.1 millones de habitantes <sup>21</sup>.

### b. Principales componentes de la infraestructura pública

La Red de Transporte cuenta con la siguiente infraestructura:

- Equipos de datos (switches y routers).
- Nodos de agregación, nodos de distribución y nodos de conexión
- Instalaciones de tendido aéreo de fibra óptica sobre redes eléctricas de alta tensión, media tensión y en el derecho de vía de la red vial existente.

**Tabla 28 Fibra óptica por Proyecto (Km.)- Zona Norte**

Proyecto	Kilómetros de fibra óptica
Lambayeque	567
Tumbes	392
Piura	1,648
Cajamarca	2,222
Amazonas	1,255
<b>Total</b>	<b>6,084</b>
<b>Proyecto</b>	<b>Kilómetros de fibra óptica</b>

Fuente: MTC

Sin embargo, el proyecto de APP de la zona centro sur únicamente considera la operación y el mantenimiento de esta Red de Transporte y no la construcción del mismo. Los proyectos de construcción de la Red de Transporte de Lambayeque, Piura, Tumbes, Cajamarca y Amazonas ya han sido adjudicados, y está pendiente la adjudicación del proyecto de Amazonas.

### c. Principales actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura pública

Operación y mantenimiento de la Red de Transporte descrita en la sección b).

### d. Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

El proyecto no cuenta con gasto de inversión.

<sup>21</sup> Se debe tomar en cuenta que la Red de Transporte se complementa con la Red de Acceso y la población que se indica es la que es directamente beneficiaria de esta última red. En este sentido, es la Red de Transporte la que garantiza el acceso a servicios de telecomunicaciones de los operadores y la Red de Acceso la que garantiza el acceso de los usuarios de manera directa.

- e. Costos estimados de operación y mantenimiento (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones  
Aproximadamente, 37.3 millones por año) y se prevé que la concesión se otorgue el lapso de 20 años).
- f. Fuentes de ingresos (ya sea cofinanciamiento total o parcial, peajes, tarifas u otros esquemas)  
Se garantizaría un pago por concepto de RPMO, asimismo Concesionario ofertará el servicio portador y cambio recibirá una contraprestación que ha sido regulado por OSIPTEL, el cual asciende a US\$27.14 por Mbps (incluye IGV). Cabe precisar que los pagos por concepto de RPMO serán durante el Contrato de Concesión, y dependiendo de lo que se indique en éste último, y tomando como referencia el Contrato de Concesión de la RDNFO, si los ingresos por la explotación de la Red de Transporte superasen al monto previsto como RPMO, éste último ya no se tendría que pagar al operador.
- g. Estado de los estudios del proyecto (según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha)

**Tabla 29 Estado actual según nivel de estudio- Zona Norte**

Proyecto	Estado Actual
Lambayeque	En ejecución
Tumbes	En ejecución
Piura	En ejecución
Cajamarca	En ejecución
Amazonas	Encargado a PROINVERSION
<b>Proyecto</b>	<b>Estado Actual</b>

Fuente: MTC

- h. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos  
Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica
- i. Alineamiento del proyecto con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales  
Se enmarca en la Ley de "Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica" y su Reglamento.

# **11. Red Regional de Fibra Óptica: Construcción, operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Sur**

- a. Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios  
La Red Regional de Fibra Óptica constituye el bloque de intervenciones regionales de la estrategia de expansión de servicios de telecomunicaciones, la cual extiende los puntos de presencia de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica.

La Red de Transporte es la red conformada por equipos de datos interconectados mediante fibra óptica, que permite cursar tráfico de los servicios de telecomunicaciones hacia las localidades beneficiarias más alejadas. La Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Norte abarca los departamentos de Tacna, Moquegua, Puno y Arequipa. Con ello, se garantiza la conectividad a los servicios de más de 687 localidades, con una población aproximada de 480 mil<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> Se debe tomar en cuenta que la Red de Transporte se complementa con la Red de Acceso. En este sentido, es la Red de Transporte la que garantiza el acceso a servicios de telecomunicaciones de los operadores y la Red de Acceso la que garantiza el acceso de los usuarios de manera directa.

b. Principales componentes de la infraestructura pública

El proyecto implica la construcción de la Red de Transporte, la cual incluye los siguientes componentes de infraestructura pública:

- Equipos de datos (switches y routers).
- Nodos de agregación, nodos de distribución y nodos de conexión.
- Instalaciones de tendido aéreo de fibra óptica sobre redes eléctricas de alta tensión, media tensión y en el derecho de vía de la red vial existente.

**Tabla 30 Fibra óptica por Proyecto (Km.)- Zona Sur**

Proyecto	Kilómetros de fibra óptica
Tacna	466
Moquegua	543
Puno	2,556
Arequipa	2,643
<b>Total</b>	<b>6,208</b>

Fuente: MTC

c. Principales actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura pública

Operación y mantenimiento de la Red de Transporte descrita en la sección b).

d. Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

799.76 para un periodo de 15 años (en promedio, 50 por año)

e. Costos estimados de operación y mantenimiento (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

Aproximadamente 40 millones por año y se prevé que la concesión se otorgue el lapso de 20 años.

f. Fuentes de ingresos (ya sea cofinanciamiento total o parcial, peajes, tarifas u otros esquemas)

Se garantizaría un pago por concepto de RPI y RPMO, asimismo Concesionario ofertará el servicio portador y cambio recibirá una contraprestación que ha sido regulado por OSIPTEL, el cual asciende a US\$27.14 por Mbps (incluye IGV). Cabe precisar que los pagos por concepto de RPMO serán durante el Contrato de Concesión, y dependiendo de lo que se indique en éste último, y tomando como referencia el Contrato de Concesión de la RDNFO, si los ingresos por la explotación de la Red de Transporte superasen al monto previsto como RPMO, éste último ya no se tendría que pagar al operador.

g. Estado de los estudios del proyecto (según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha)

**Tabla 31 Estado actual según nivel de estudio- Zona Sur**

Proyecto	Estado Actual
Tacna	Viable
Moquegua	Viable
Puno	Encargado a PROINVERSIÓN
Arequipa	En evaluación

Fuente: MTC

h. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

## Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica

- i. Alineamiento del proyecto con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales

Se enmarca en la Ley de "Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica" y su Reglamento.

## 12. Red Regional de Fibra Óptica: Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Centro Norte

- a. Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

La Red Regional de Fibra Óptica constituye el bloque de intervenciones regionales de la estrategia de expansión de servicios de telecomunicaciones, la cual extiende los puntos de presencia de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica.

La Red de Transporte es la red conformada por equipos de datos interconectados mediante fibra óptica, que permite cursar tráfico de los servicios de telecomunicaciones hacia las localidades beneficiarias más alejadas. La Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Norte abarca los departamentos de Junín, Áncash, La Libertad, San Martín, Pasco y Huánuco. Con ello, se garantiza la conectividad a los servicios de más de 1,788, localidades, con una población aproximada de 1.3 millones de habitantes<sup>23</sup>.

- b. Principales componentes de la infraestructura pública

El proyecto implica la construcción de la Red de Transporte, la cual incluye los siguientes componentes de infraestructura pública:

- Equipos de datos (switches y routers).
- Nodos de agregación, nodos de distribución y nodos de conexión.
- Instalaciones de tendido aéreo de fibra óptica sobre redes eléctricas de alta tensión, media tensión y en el derecho de vía de la red vial existente.

**Tabla 32 Fibra óptica por Proyecto (Km.)- Zona Centro Norte**

Proyecto	Kilómetros de fibra óptica
Junín	1,771
Ancash	1,996
Huánuco	1,150
La Libertad	1,122
Pasco	784
San Martín	1,376
<b>Total</b>	<b>8,199</b>

Fuente: MTC

- c. Principales actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura pública

Operación y mantenimiento de la Red de Transporte descrita en la sección b).

- d. Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

1 184 para un periodo de 15 años (en promedio, 78 por año)

- e. Costos estimados de operación y mantenimiento (en soles nominales, incluyendo IGV) Millones

<sup>23</sup> Se debe tomar en cuenta que la Red de Transporte se complementa con la Red de Acceso. En este sentido es la Red de Transporte la que garantiza el acceso a servicios de telecomunicaciones de los operadores y la Red de Acceso la que garantiza el acceso de los usuarios de manera directa.

Aproximadamente 57 millones por año y se prevé que la concesión se otorgue el lapso de 20 años.

f. Fuentes de ingresos (ya sea cofinanciamiento total o parcial, peajes, tarifas u otros esquemas)

Se garantizaría un pago por concepto de RPI y RPMO, asimismo Concesionario ofertará el servicio portador y cambio recibirá una contraprestación que ha sido regulado por OSIPTEL, el cual asciende a US\$27.14 por Mbps (incluye IGV). Cabe precisar que los pagos por concepto de RPMO serán durante el Contrato de Concesión, y dependiendo de lo que se indique en éste último, y tomando como referencia el Contrato de Concesión de la RDNFO, si los ingresos por la explotación de la Red de Transporte superasen al monto previsto como RPMO, éste último ya no se tendría que pagar al operador.

g. Estado de los estudios del proyecto (según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha)

**Tabla 33 Estado actual según nivel de estudio- Zona Centro Norte**

Proyecto	Estado Actual
Junín	Encargado a PROINVERSIÓN
Ancash	Viable
Huánuco	En formulación
La Libertad	En formulación
Pasco	En formulación
San Martín	En formulación

Fuente: MTC

h. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica

i. Alineamiento del proyecto con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales

Se enmarca en la Ley de "Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica" y su Reglamento.

**INICIATIVAS PRIVADAS**

**1. Panamericana Sur: Tramo Ica- Desvío Quilca**

a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

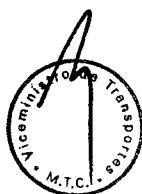
El proyecto tiene por objeto desarrollar un proyecto de infraestructura vial sobre la Carretera Panamericana Sur, en el ámbito territorial de los departamentos de Ica y Arequipa, específicamente en el Tramo Ica - Quilca, a través de la construcción, operación y mantenimiento de la siguiente infraestructura: Vía de Evitamiento de Ica, Segunda Calzada Ev. Ica - Ov. Ocucaje, Vía de Evitamiento de Palpa, Vía de Evitamiento de Nazca y Tramo Nazca - DV. Quilca.

b. Tipo

Autosostenible

c. Estado

Admitida a trámite



## 2. Concesión Vial de la Sierra

### a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

La iniciativa privada tiene por objeto el mantenimiento, operación y puesta a punto del corredor Dv. Conococha - Conococha y Conococha - Huaraz - Caraz; y rehabilitación, operación y mantenimiento del tramo entre Yungay y la Laguna del Llanganuco.

### b. Tipo

Autosostenible

### c. Estado

En evaluación

## 3. Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Puerto Salaverry

### a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El proyecto consiste en el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación de una obra pública nueva, ubicado en el Puerto de Salaverry, con el fin de reducir los costos de flete marítimo a los exportadores mineros al ofrecerles un nuevo muelle de embarque de concentrados especializados, con mayor eficiencia y capacidad para atender naves de mayor tamaño.

### b. Tipo

Autosostenible

### c. Estado

En evaluación

## 4. Terminal Multipropósito Ilo

### a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

Consiste en la ampliación, adecuación y modernización del muelle espigón de atraque directo que comprende los amarraderos 1-A, 1-B, 1-C, 1-D del actual Terminal Portuario de Ilo y su correspondiente área de respaldo y un nuevo muelle para concentrado de minerales.

### b. Tipo

Autosostenible

### c. Estado

En evaluación

## 5. Terminal de Contenedores Chimbote

### a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

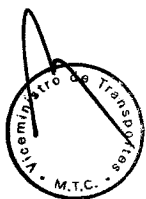
Diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de un terminal de contenedores en el Puerto de Chimbote.

### b. Tipo

Autosostenible

### c. Estado

En evaluación



**6. Prestación del servicio de la plataforma de inspección en vuelo del sistema de radioayudas a la navegación aérea a nivel nacional**

a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El proyecto tiene como objeto la gestión de la plataforma de inspección en vuelo del sistema de radioayudas a la navegación aérea a nivel nacional a cargo de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A., incrementando significativamente la seguridad de las operaciones aéreas nacionales e internacionales en el espacio aéreo del Perú, y por consiguiente, del servicio público de transporte aéreo y de los pasajeros que utilizan las líneas aéreas.

b. Tipo

Autosostenible

c. Estado

En evaluación

**7. Anillo Vial Periférico**

a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El proyecto busca implementar una autopista de 33.2 Km. de longitud, desde la intersección con la Avenida Elmer Faucett con la Av. Santa Callao hasta la Av. Circunvalación, permitiendo optimizar las conexiones entre los distritos de las zonas norte y este con el resto del área metropolitana.

b. Tipo

Cofinanciada

c. Estado

En evaluación

**8. Tren de cercanías Lurín-Chincha**

a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El proyecto consiste en diseñar, construir, mantener y operar un tren de cercanías que una la ciudad de Lima con la ciudad de Chincha, y considera un plazo contractual de 50 años. El objetivo del proyecto es brindar el servicio del transporte de pasajeros en la costa centro – sur del Perú con estándares internacionales de calidad y eficiencia.

b. Tipo

Cofinanciada

c. Estado

En evaluación

**9. Carretera Desvío Las Vegas-Tarma-La Merced-Puente Raither-Villa Rica-Desvío Puerto Bermúdez-Ciudad Constitución-Von Humboldt / Puente Raither-Desvío Satipo-Puerto Ocopa**

a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

Concesión de 25 años para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la carretera que une las ciudades de Tarma, La Merced, Villa Rica, Puerto Bermúdez, Von Humboldt, Satipo y Puerto Ocopa, en la zona centro del país.

b. Tipo

Cofinanciada

c. Estado

Admitida a trámite





## 10. Autopista Internacional del Norte

### a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El proyecto contempla la concesión de la Carretera Panamericana Norte Sector Desvío Sullana – Tumbes – Puente Internacional la Paz, y propone el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la carretera que une las ciudades de Sullana, Talara, Los Órganos, Máncora, Zorritos, Tumbes, Zarumilla, hasta el puente internacional La Paz. El plazo de la concesión es de 25 años.

### b. Tipo

Cofinanciada

### c. Estado

En evaluación

## 11. Conectividad Desarrollo de Servicios Móviles en zonas rurales OIMR

### a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

Se plantea el diseño, implementación y operación de una solución móvil multioperadora que contribuirá a la reducción de la brecha de telecomunicaciones en las zonas rurales del país. El proyecto contempla la instalación y puesta a disposición de infraestructura y equipamiento para brindar una eficiente operación de servicios públicos de telecomunicaciones móviles y de banda ancha, y si fuera el caso, bajo el esquema de operador de infraestructura móvil rural (OIMR), establecido mediante Ley N° 30083.

### b. Tipo

Cofinanciada

### c. Estado

En evaluación

## PROYECTOS EN ACTIVOS

### 1. Construcción, operación y mantenimiento de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Ica

#### a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El Proyecto tiene como objetivo el incremento del acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos de la región Ica. Para ello se tiene previsto la ampliación de redes de transporte de banda ancha con alcance a nivel de capitales de distrito, asimismo incluye la implementación de una red de acceso. El proyecto se encuentra encargado a PROINVERSIÓN.

El Proyecto beneficiará directamente a 75<sup>24</sup> localidades de la Región Ica. Asimismo, se brindará conectividad a 45 Locales Escolares, 57 Establecimientos de Salud y 8 Dependencias Policiales. El desagregado se muestra a continuación.

<sup>24</sup> Se enviará a la OPI-MTC, el informe de variaciones en fase de inversión para su aprobación.

**Tabla 34 Beneficiarios de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Ica**

Provincia	Localidades beneficiarias	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales	Población proyectada 2016
Chincha	13	12	7		6,233
Ica	26	5	23	4	32,356
Nazca	13	9	10	1	4,065
Palpa	10	9	7		2,929
Pisco	13	10	10	3	9,343
<b>Total</b>	<b>75</b>	<b>45</b>	<b>57</b>	<b>8</b>	<b>54,926</b>

Fuente: MTC

- b. Listado de los principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder

La implementación del proyecto contempla la instalación de una red de Transporte y una Red de Acceso.

- c. Monto estimado de la inversión del proyecto.

La inversión total correspondiente a las redes de acceso y de transporte del proyecto estaría ascendiendo a US\$ 28.872.536. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla:

**Tabla 35 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Ica**

Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA+ RT USD
Ica	22.091.124	17.826.974	39.918.098	28.872.536

1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.

Fuente: MTC

- d. Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha

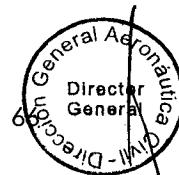
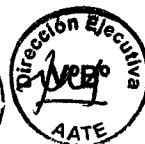
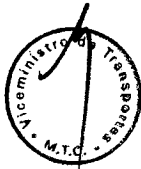
El proyecto se encuentra declarado viable y encargado a PROINVERSIÓN.

- e. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.

- f. Alineamiento del proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales.

El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".

## 2. Construcción, operación y mantenimiento de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Lima

### a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El Proyecto tiene como objetivo el incremento del acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos de la región Lima. Para ello se tiene previsto la ampliación de redes de transporte de banda ancha con alcance a nivel de capitales de distrito, asimismo incluye la implementación de una red de acceso. El proyecto se encuentra encargado a PROINVERSIÓN.

El Proyecto beneficiará directamente a 264 localidades de la Región Lima. Asimismo, se brindará conectividad a 229 Locales Escolares, 199 Establecimientos de Salud y 21 Dependencias Policiales. El desagregado se muestra a continuación:

**Tabla 36 Beneficiarios de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Lima**

Provincia	Localidades beneficiarias	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales	Población proyectada 2016
Barranca	21	14	19	0	12275
Cajatambo	9	11	6	1	3413
Canta	20	18	15	2	8626
Cañete	38	28	20	6	44374
Huaral	56	32	46	2	37567
Huachirirí	42	33	39	6	28783
Huaura	28	25	16	2	27860
Oyón	11	11	6	0	4392
Yauyos	39	57	32	2	14042
Total general	264	229	199	21	181328

Fuente: MTC

### b. Listado de los principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder

La implementación del proyecto contempla la instalación de una red de Transporte y una Red de Acceso.

### c. Monto estimado de la inversión del proyecto.

La inversión total correspondiente a las redes de acceso y de transporte del proyecto estaría ascendiendo a US\$ 66.914.335. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 37 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Lima**

Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA+ RT USD
Lima	62.045.371	35.891.625	97.937.021	66.914.335

1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.

Fuente: MTC

d. Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha  
El proyecto se encuentra declarado viable y encargado a PROINVERSIÓN.

e. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos  
El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.

f. Alineamiento del proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales  
El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".



### 3. Construcción, operación y mantenimiento de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Amazonas

a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El Proyecto tiene como objetivo el incremento del acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos de la región Amazonas. Para ello se tiene previsto la ampliación de redes de transporte de banda ancha con alcance a nivel de capitales de distrito, asimismo incluye la implementación de una red de acceso. El proyecto se encuentra encargado a PROINVERSIÓN.

El Proyecto beneficiará directamente a 247 localidades de la Región Amazonas. Asimismo, se brindará conectividad a 232 Locales Escolares, 208 Establecimientos de Salud y 42 Dependencias Policiales. El desagregado se muestra a continuación:

**Tabla 38 Beneficiarios de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Amazonas**

Provincias	Localidades beneficiarias	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales	Población proyectada 2016
Bagua	27	28	23	5	16,894
Bongará	18	4	19	6	14,138
Chachapoyas	38	27	35	10	15,110
Condorcanqui	17	21	8	1	7,254
Luya	46	45	42	9	23,452
Rodriguez de Mendoza	17	17	13	5	6,381
Utcubamba	84	90	68	6	39,058
<b>Total general</b>	<b>247</b>	<b>232</b>	<b>208</b>	<b>42</b>	<b>122,284</b>



Fuente: MTC

- b. Listado de los principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder

La implementación del proyecto contempla la instalación de una red de Transporte y una Red de Acceso.

- c. Monto estimado de la inversión del proyecto.

La inversión total correspondiente a las redes de acceso y de transporte del proyecto estaría ascendiendo a US\$ 59.963.343. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 39 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Amazonas**

Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA+ RT USD
Amazonas	70.909.778	24.508.454	95.418.232	59.963.343

1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.

Fuente: MTC

- d. Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha

El proyecto se encuentra declarado viable y encargado a PROINVERSIÓN.

- e. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos.

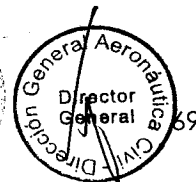
El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.

- f. lineamiento del proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales

El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".

#### 4. Construcción, operación y mantenimiento de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Junín

Cabe señalar que el presente informe se basará en mostrar en detalle las inversiones, operación y mantenimiento de la Red de Acceso, esto debido a que será esta



parte del proyecto la que se procederá a promocionar, a fin de elegir a la empresa que haga cargo de su construcción, operación y mantenimiento.

a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El Proyecto tiene como objetivo el incremento del acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos de la región Junín. El proyecto se encuentra encargado a PROINVERSIÓN.

El Proyecto beneficiará directamente a 320<sup>25</sup> localidades de la Región Junín. Asimismo, se brindará conectividad a 288 Locales Escolares, 225 Establecimientos de Salud y 14 Dependencias Policiales. El desagregado se muestra a continuación:

**Tabla 40 Beneficiarios de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Junín**

Provincias	Localidades	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales
Chanchamayo	40	34	18	1
Chupaca	19	15	13	
Concepción	40	39	31	2
Huancayo	51	37	43	2
Jauja	52	35	45	2
Junín	6	5	5	1
Satipo	69	79	39	3
Tarma	34	37	24	3
Yauli	9	7	7	
<b>Total general</b>	<b>320</b>	<b>288</b>	<b>225</b>	<b>14</b>

Fuente: MTC

b. Listado de los principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder

La implementación del proyecto contempla la instalación de una Red de Acceso, sólo en lo que respecta a la Red de Acceso.

c. Monto estimado de la inversión del proyecto.

La inversión total correspondiente a las redes de acceso del proyecto estaría ascendiendo a US\$ 38.743.904. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 41 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Junín**

Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Inversión Red de Acceso USD
Junín	69,140,640	38,743,904

1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.

Fuente: MTC

d. Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha

El proyecto se encuentra declarado viable y encargado a PROINVERSIÓN.

<sup>25</sup> Producto de la actualización de información respecto a la tenencia de servicios de banda ancha e información de los Ministerios de Salud y Educación, se actualizó el listado de localidades beneficiarias y sus correspondientes beneficiarios (entidades públicas), por tanto se procederá a enviar a la OPI-MTC el informe de variaciones en fase de inversión para su correspondiente actualización.

e. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.

f. Alineamiento del proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales

El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".

5. Construcción, operación y mantenimiento de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Puno

Cabe señalar que el presente informe se basará en mostrar en detalle las inversiones, operación y mantenimiento de la Red de Acceso, esto debido a que será esta parte del proyecto la que se procederá a promocionar, a fin de elegir a la empresa que haga cargo de su construcción, operación y mantenimiento.

a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El Proyecto beneficiará directamente a 418<sup>26</sup> localidades de la Región Puno. Asimismo, se brindará conectividad a 581 Locales Escolares, 250 Establecimientos de Salud y 38 Dependencias Policiales. El desagregado se muestra a continuación:

**Tabla 42 Beneficiarios de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Puno**

Provincia	Localidades del área de influencia	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales
Azangaro	48	70	24	4
Carabaya	26	56	20	1
Chucuito	62	72	26	2
El collao	52	61	29	4
Huancane	35	53	23	4
Lampa	16	20	14	2
Melgar	21	25	17	4
Moho	13	20	10	1
Puno	73	93	46	9
San Antonio de Putina	13	19	9	2
San Román	7	7	4	1
Sandia	28	55	17	3

<sup>26</sup> Producto de la actualización de información respecto a la tenencia de servicios de banda ancha e información de los Ministerios de Salud y Educación, se actualizó el listado de localidades beneficiarias y sus correspondientes beneficiarios (entidades públicas), por tanto se procederá a enviar a la OPI-MTC el informe de variaciones en fase de inversión para su correspondiente actualización.

Yunguyo	24	30	11	1
<b>Total general</b>	<b>418</b>	<b>581</b>	<b>250</b>	<b>38</b>

Fuente: MTC

- b. Listado de los principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder.

La implementación del proyecto contempla la instalación de una Red de Acceso, sólo en lo que respecta a la Red de Acceso.

- c. Monto estimado de la inversión del proyecto.

La inversión total correspondiente a las redes de acceso del proyecto estaría ascendiendo a US\$ 47.649.633. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 43 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Puno**

Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Inversión Red de Acceso USD
Puno	\$84,068,777	\$47,649,633

<sup>1/</sup> Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.

Fuente: MTC

- d. Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha.

El proyecto se encuentra declarado viable y encargado a PROINVERSIÓN.

- e. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos.

El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.

- f. Alineamiento del proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales.

El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".

**6. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Moquegua**

Cabe señalar que el presente informe se basará en mostrar en detalle las inversiones, operación y mantenimiento de la Red de Acceso, esto debido a que será esta





parte del proyecto la que se procederá a promocionar, a fin de elegir a la empresa que haga cargo de su construcción, operación y mantenimiento.

a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El Proyecto beneficiará directamente a 56 localidades de la Región Moquegua. Asimismo, se brindará conectividad a 59 Locales Escolares, 29 Establecimientos de Salud y 9 Comisarías.

b. Listado de los principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder.

La implementación del proyecto contempla la instalación de una Red de Acceso, sólo en lo que respecta a la Red de Acceso.

c. Monto estimado de la inversión del proyecto.

La inversión total correspondiente a las redes de acceso del proyecto estaría ascendiendo a US\$ 8.677.358. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 44 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Moquegua**

Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Inversión Red de Acceso USD
Moquegua	\$16,752,913	\$8,677,358

1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.

Fuente: MTC

d. Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha.

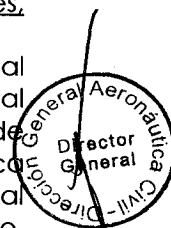
El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".

e. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos.

El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.

f. Alineamiento del proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales

El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo,



utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".

## 7. Construcción, operación y mantenimiento de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Tacna

Cabe señalar que el presente informe se basará en mostrar en detalle las inversiones, operación y mantenimiento de la Red de Acceso, esto debido a que será esta parte del proyecto la que se procederá a promocionar, a fin de elegir a la empresa que haga cargo de su construcción, operación y mantenimiento.

### a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El Proyecto beneficiará directamente a 51 localidades de la Región Tacna. Asimismo, se brindará conectividad a 54 Locales Escolares, 25 Establecimientos de Salud y 13 Comisarías.

### b. Listado de los principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder

La implementación del proyecto contempla la instalación de una Red de Acceso, sólo en lo que respecta a la Red de Acceso.

### c. Monto estimado de la inversión del proyecto.

La inversión total correspondiente a las redes de acceso del proyecto estaría ascendiendo a US\$ 7.600.588. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 45 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Tacna**

Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Inversión Red de Acceso USD
Tacna	\$16,901,142	\$7,600,588

1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.

Fuente: MTC

### d. Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha

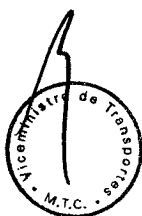
El proyecto se encuentra declarado viable.

### e. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.

### f. Alineamiento del proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales

El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de



transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".

## 8. Construcción, operación y mantenimiento de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Ancash

Cabe señalar que el presente informe se basará en mostrar en detalle las inversiones, operación y mantenimiento de la Red de Acceso, esto debido a que será esta parte del proyecto la que se procederá a promocionar, a fin de elegir a la empresa que haga cargo de su construcción, operación y mantenimiento.

### a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El Proyecto beneficiará directamente a 425 localidades de la Región Ancash. Asimismo, se brindará conectividad a 466 Locales Escolares, 274 Establecimientos de Salud y 28 Comisarías.

### b. Listado de los principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder

La implementación del proyecto contempla la instalación de una Red de Acceso, sólo en lo que respecta a la Red de Acceso.

### c. Monto estimado de la inversión del proyecto

La inversión total correspondiente a las redes de acceso del proyecto estaría ascendiendo a US\$ 54.419.155. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 46 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Ancash**

Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Inversión Red de Acceso USD
Ancash	\$91,186,760	\$54,419,155

1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.

Fuente: MTC

### d. Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha

El proyecto se encuentra declarado viable.

### e. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.

### f. Alineamiento del proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales

El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".

**9. Construcción, operación y mantenimiento de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Arequipa**

Cabe señalar que el presente informe se basará en mostrar en detalle las inversiones, operación y mantenimiento de la Red de Acceso, esto debido a que será esta parte del proyecto la que se procederá a promocionar, a fin de elegir a la empresa que haga cargo de su construcción, operación y mantenimiento.

a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El Proyecto beneficiará directamente a 248 localidades de la Región Arequipa. Asimismo, se brindará conectividad a 265 Locales Escolares, 121 Establecimientos de Salud y 53 Comisarías

b. Listado de los principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder

La implementación del proyecto contempla la instalación de una Red de Acceso, sólo en lo que respecta a la Red de Acceso.

c. Monto estimado de la inversión del proyecto.

La inversión total correspondiente a las redes de acceso del proyecto estaría ascendiendo a US\$ 32.387.899. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 47 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Arequipa**

Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Inversión Red de Acceso USD
Arequipa	\$44,195,148	\$32,387,899

1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.  
Fuente: MTC

d. Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha

El proyecto se encuentra culminado y en evaluación por la OPI-MTC.

e. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.

f. Alineamiento del proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales

El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".

10. Construcción, operación y mantenimiento de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región La Libertad

Cabe señalar que el presente informe se basará en mostrar en detalle las inversiones, operación y mantenimiento de la Red de Acceso, esto debido a que será esta parte del proyecto la que se procederá a promocionar, a fin de elegir a la empresa que haga cargo de su construcción, operación y mantenimiento.

a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El Proyecto beneficiará directamente a un estimado de 447 localidades.

b. Listado de los principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder

La implementación del proyecto contempla la instalación de una Red de Acceso, sólo en lo que respecta a la Red de Acceso.

c. Monto estimado de la inversión del proyecto.

La inversión total correspondiente a las redes de acceso del proyecto estaría ascendiendo a US\$ 45.376.725. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 48 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región La Libertad**

Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Inversión Red de Acceso USD
La Libertad	\$92,191,788	\$45,376,725

1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.

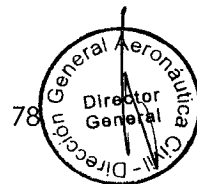
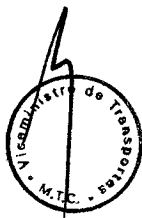
Fuente: MTC

d. Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha

El proyecto se encuentra en formulación.

e. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.



- f. Alineamiento del proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales.

El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".

# **11. Construcción, operación y mantenimiento de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Pasco**

Cabe señalar que el presente informe se basará en mostrar en detalle las inversiones, operación y mantenimiento de la Red de Acceso, esto debido a que será esta parte del proyecto la que se procederá a promocionar, a fin de elegir a la empresa que haga cargo de su construcción, operación y mantenimiento.

- a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El Proyecto beneficiará directamente a un estimado de 108 localidades.

- b. Listado de los principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder

La implementación del proyecto contempla la instalación de una Red de Acceso, sólo en lo que respecta a la Red de Acceso.

- c. Monto estimado de la inversión del proyecto

La inversión total correspondiente a las redes de acceso del proyecto estaría ascendiendo a US\$ 10.914.669. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 49 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Pasco**

Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Inversión Red de Acceso USD
Pasco	\$22,175,308	\$10,914,669

1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.  
Fuente: MTC

- d. Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha

El proyecto se encuentra en formulación.

- e. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.

- f. Alineamiento del proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales

El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".

## 12. Construcción, operación y mantenimiento de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región San Martín

Cabe señalar que el presente informe se basará en mostrar en detalle las inversiones, operación y mantenimiento de la Red de Acceso, esto debido a que será esta parte del proyecto la que se procederá a promocionar, a fin de elegir a la empresa que haga cargo de su construcción, operación y mantenimiento.

- a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El Proyecto beneficiará directamente a un estimado de 230 localidades.

- b. Listado de los principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder

La implementación del proyecto contempla la instalación de una Red de Acceso, sólo en lo que respecta a la Red de Acceso.

- c. Monto estimado de la inversión del proyecto.

La inversión total correspondiente a las redes de acceso del proyecto estaría ascendiendo a US\$ 23.244.202. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 50 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región San Martín**

Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Inversión Red de Acceso USD
San Martín	\$47,225,192	\$23,244,202

1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.  
Fuente: MTC

- d. Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha

El proyecto se encuentra en formulación.





- e. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.

- f. Alineamiento del proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales

El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".

### 13. Construcción, operación y mantenimiento de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Huánuco

Cabe señalar que el presente informe se basará en mostrar en detalle las inversiones, operación y mantenimiento de la Red de Acceso, esto debido a que será esta parte del proyecto la que se procederá a promocionar, a fin de elegir a la empresa que haga cargo de su construcción, operación y mantenimiento.

- a. Descripción del objeto del proceso y beneficiarios

El Proyecto beneficiará directamente a un estimado de 258 localidades.

- b. Listado de los principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder

La implementación del proyecto contempla la instalación de una Red de Acceso, sólo en lo que respecta a la Red de Acceso.

- c. Monto estimado de la inversión del proyecto.

La inversión total correspondiente a las redes de acceso del proyecto estaría ascendiendo a US\$ 26.073.931. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 51 Monto estimado de la inversión de las Redes de Acceso de los proyectos Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Región Huánuco**

Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Inversión Red de Acceso USD
Huánuco	\$52,974,346	\$26,073,931

1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.

Fuente: MTC

- d. Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha

El proyecto se encuentra en formulación.

e. Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos

El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional de Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.

f. Alineamiento del proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales

El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, el cual establece como lineamiento de política sectorial "Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones". Asimismo, el presente proyecto se enmarca en la "Ley de Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional y Fibra Óptica", cuyo principal objetivo es "impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y 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".

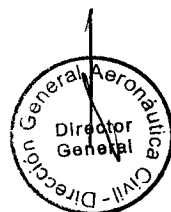
Cabe señalar que complementariamente a los proyectos potenciales en APP identificados en esta sección, el sector tiene planificado el desarrollo de otros proyectos que ayudarían a cubrir las necesidades de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones identificadas. Sin embargo, es necesario que previamente se realicen los estudios correspondientes que determinen la viabilidad económica y/o social de los mismos y posteriormente determinar el esquema de ejecución, ya sea por obra pública o asociaciones público privadas. A continuación se listan los principales proyectos identificados por el sector a desarrollarse en los próximos años en los sectores de transportes y comunicaciones.

**Sector Transportes**

- Construcción de un tren de cercanías de Lima-Huacho
- Construcción de un tren de cercanías Lima-Chosica
- Extensión de la línea 1 del Metro de Lima y Callao
- Construcción de las líneas 5 y 6 de la red básica del Metro de Lima y Callao
- Desarrollo de sistemas integrados de transporte para las ciudades de Cusco, Piura, Trujillo, Chiclayo, Arequipa, Callao y Huancaayo
- Implementación de sistemas inteligentes de transporte
- Construcción de truck centers en Callao, Ancón, Lima-Chilca y Corcona
- Implementación de un sistema integral de identificación vehicular (placas)

**Sector Comunicaciones**

- Instalación de una red de emergencia a nivel nacional
- Instalación del servicio de televisión de señal abierta a nivel nacional
- Instalación de un sistema de mensajería de alerta temprana a nivel nacional
- Instalación de un sistema de atención de emergencias y urgencias en Lima Metropolitana y el Callao – 911
- Instalación de sistema nacional de supervisión y monitoreo de las redes de telecomunicaciones a nivel nacional
- Instalación de una red de telecomunicaciones de banda ancha en localidades de las Cuencas de los Ríos Putumayo y Napo en la región Loreto
- Instalación de servicios de banda ancha para la conectividad y desarrollo social en localidades aisladas del Perú



## 2. 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 Sector (temporalidad), (iii) avance de los proyectos en las fases de APP, (iv) demanda de recursos público y (v) generación de sinergia con proyectos existente.

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 52 Matriz de Ponderación de indicadores de priorización de proyectos por APP**

Indicador	Ponderación
Vinculación con los planes nacionales o planes estratégicos sectoriales	30%
Impacto en la capacidad presupuestal del Sector (temporalidad)	25%
Avance de los proyectos en las fases de APP	20%
Demanda de recursos público	15%
Generación de sinergia con proyectos existente	10%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Fuente: MTC

- En el caso del primer indicador, 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.
- En el caso del segundo indicador, impacto en la capacidad presupuestal del Sector (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.
- En el caso del tercer indicador, 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.
- En el caso del cuarto indicador, menor demanda de recursos públicos, se le otorga un mayor puntaje a aquellos proyectos que tienen un menor impacto en la capacidad presupuestaria del sector, es decir, se considera la restricción presupuestaria.
- Por último, en cuanto al quinto indicador, generación de sinergia con proyectos existentes, se otorga un mayor puntaje a aquellos proyectos que se complementen con grandes proyectos de infraestructura, por ejemplo la Longitudinal de la Sierra, la Red Básica del Metro de Lima y Callao y la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica.

En base a la metodología presentada, se han obtenido los resultados que guían la priorización de los proyectos de iniciativa pública:



**Tabla 53 Priorización de proyectos por APP en iniciativa pública**

N°	Proyecto por APP en Iniciativa Pública
1	Hidrovía Amazónica
2	Carretera Longitudinal de la Sierra - Tramo 4: Huancayo - Izcuchaca - Mayocc - Ayacucho/Ayacucho - Andahuaylas - Pte. Sahuinto/Dv. Pisco - Huaytará- Ayacucho
3	Carretera Longitudinal de la Sierra - Tramo 5: Sicuani - Urcos - Calapuja/ Puno - Ilave - Desaguadero)
4	Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica
5	Red de transporte zona centro sur
6	Red de transporte zona norte
7	Red de transporte zona sur
8	Red de transporte zona centro norte
9	Línea 3 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao
10	Línea 4 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao
11	Tercer Grupo de Aeropuertos

Fuente: MTC

Los proyectos priorizados contribuyen al logro de los objetivos estratégicos de mediano plazo, a través del impacto potencial en indicadores clave de desempeño explicitados de la siguiente forma. Ver Alineamiento de proyectos APP con objetivos estratégicos e indicadores de desempeño para un resumen de la información.



## PROYECTOS PRIORIZADOS Y CONTRIBUCION A LOGRO DE OBJETIVOS ESTRATEGICOS

### 1. Hidrovía Amazónica

El proyecto "Hidrovía Amazónica" tiene como objetivo establecer un sistema capaz de desarrollar y mantener la navegación en condiciones seguras durante las 24 horas del día y los 365 días del año, en el ámbito de los ríos que componen este sistema, como son el río Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas.

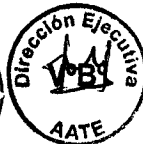
La ejecución de este proyecto contribuirá al cumplimiento del objetivo específico siguiente planteado en el PESEM 2011-2016 OE1.3. Garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento.

Asimismo, el desarrollo de este proyecto se verá reflejado en la mejora del indicador de porcentaje de Km de hidrovía con mantenimiento asociado a este objetivo específico.

### 2. Longitudinal de la Sierra Tramo 4

El proyecto "Longitudinal de la Sierra Tramo 4" tiene como objetivo la explotación de la concesión del tramo Huancayo – Izcuchaca – Mayocc – Ayacucho – Andahuaylas - Pte. Sahuinto / Pisco – Huaytará – Ayacucho el cual incluye la ejecución de intervenciones viales en algunos subtramos; ofreciendo adecuadas condiciones de transitabilidad con seguridad y otros servicios a los usuarios de la ruta, facilitar la integración de las zonas de producción del área de influencia del proyecto, reducción de costos logísticos y de transacción, favorecer el acceso a los servicios públicos y oportunidades económicas de las regiones de Ica, Junín, Huancavelica, Ayacucho y Apurímac.

La ejecución de este proyecto contribuirá al cumplimiento de los objetivos específicos siguientes planteados en el PESEM 2011-2016: i) OE.1.1 Ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la red vial nacional, ii) OE.1.3 Garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento, iii) OE1.4. Mejorar la conexión con los puertos, propiciando el



transporte multimodal y contribuir con el desarrollo de corredores logísticos, y iv) OE4.1. Ampliar la participación de la inversión privada en nuevos proyectos de infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones.

Asimismo, el desarrollo de este proyecto se verá reflejado en la mejora de los siguientes indicadores asociados a estos objetivos específicos: i) Porcentaje de la Red Vial Nacional pavimentada, ii) Índice de calidad de infraestructura vial, iii) Porcentaje de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado, iv) Carreteras transversales pavimentadas conectados a los puertos nacionales, y v) Porcentaje de carreteras concesionadas.

### 3. Longitudinal de la Sierra Tramo 5

El proyecto "Longitudinal de la Sierra Tramo 5" tiene como objetivo la explotación de la concesión del tramo Urcos –Sicuni – Calapuja / Puno – llave - Desaguadero el cual incluye la ejecución de intervenciones viales en algunos subtramos; ofreciendo adecuadas condiciones de transitabilidad con seguridad y otros servicios a los usuarios de la ruta, facilitar la integración de las zonas de producción del área de influencia del proyecto, reducción de costos logísticos y de transacción, favorecer el acceso a los servicios públicos y oportunidades económicas de las regiones de Cusco y Puno.

La ejecución de este proyecto contribuirá al cumplimiento de los objetivos específicos siguientes planteados en el PESEM 2011-2016: i) OE.1.1 Ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la red vial nacional, ii) OE.1.3 Garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento, iii) OE1.4. Mejorar la conexión con los puertos, propiciando el transporte multimodal y contribuir con el desarrollo de corredores logísticos, y iv) OE4.1. Ampliar la participación de la inversión privada en nuevos proyectos de infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones.

Asimismo, el desarrollo de este proyecto se verá reflejado en la mejora de los siguientes indicadores asociados a estos objetivos específicos: i) Porcentaje de la Red Vial Nacional pavimentada, ii) Índice de calidad de infraestructura vial, iii) Porcentaje de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado, iv) Carreteras transversales pavimentadas conectados a los puertos nacionales, y v) Porcentaje de carreteras concesionadas.

### 4. Ferrocarril Huancayo - Huancavelica

El proyecto "Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica" tiene como objetivo 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.

La ejecución de este proyecto contribuirá al cumplimiento de los objetivos específicos siguientes planteados en el PESEM 2011-2016: i) OE1.2 Modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y ferroviarias de carácter nacional, ii) OE1.3. Garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento y iii) OE2.3. Fortalecer y promover la interconexión de los servicios de transporte y logística asociada, que operan sobre las redes y nodos de infraestructura.

Asimismo, el desarrollo de este proyecto se verá reflejado en la mejora de los siguientes indicadores asociados a estos objetivos específicos: i) Índice de calidad de infraestructura ferroviaria, ii) Costo de transporte de carga / kilómetro, y iii) Tiempo promedio de Viaje / kilómetro.



## 5. Red Regional de Fibra Óptica: Red de Transporte Zona Centro Sur, Zona Norte, Zona Sur y Zona Centro Norte

Las Redes Regionales de Fibra Óptica constituyen el bloque de intervenciones regionales de la estrategia de expansión de servicios de telecomunicaciones, la cual extiende los puntos de presencia de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica. Se ha priorizado el desarrollo de cuatro proyectos: i) Red Regional de Fibra Óptica: Red de transporte zona centro norte, ii) Red Regional de Fibra Óptica: Red de transporte zona sur, iii) Red Regional de Fibra Óptica: Red de transporte zona centro sur, y iv) Red Regional de Fibra Óptica: Red de transporte zona norte.

La ejecución de estos proyectos contribuirá al cumplimiento del objetivo específico siguiente planteado en el PESEM 2011-2016: i) OE3.1 Elevar la competitividad de los servicios de telecomunicaciones, ii) OE 3.2 Despliegue de infraestructura y servicios de telecomunicaciones que permitan la conectividad y la integración virtual del país, priorizando zonas de interés social y fronteras, y iii) Priorizar el acceso de los usuarios a la Banda Ancha, en especial en áreas rurales y lugares de preferente interés social.

Asimismo, el desarrollo de este proyecto se verá reflejado en la mejora de todos los indicadores de desempeño propuestos para el sector de comunicaciones.

## 6. Línea 3 de la red básica del Metro de Lima y Callao

El proyecto "Línea 3 de la red básica del Metro de Lima y Callao" tiene como objetivo brindar un servicio de transporte público de calidad, moderno y confiable en el eje norte – sur de la ciudad de Lima.

La ejecución de este proyecto contribuirá al cumplimiento del objetivo específico siguiente planteado en el PESEM 2011-2016: OE 2.6. Gestionar el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Lima y Callao, a través del Metro de Lima-Buses.

## 7. Línea 4 de la red básica del Metro de Lima y Callao

El proyecto "Línea 4 de la red básica del Metro de Lima y Callao" tiene como objetivo brindar un servicio de transporte público de calidad, moderno y confiable en el eje este –oeste de la ciudad de Lima.

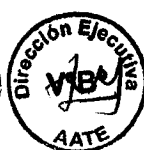
La ejecución de este proyecto contribuirá al cumplimiento del objetivo específico siguiente planteado en el PESEM 2011-2016: OE 2.6. Gestionar el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Lima y Callao, a través del Metro de Lima-Buses.

## 8. Tercer Grupo de Aeropuertos

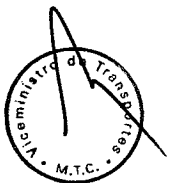
El proyecto "Tercer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú" tiene como objetivo aumentar la seguridad y la calidad de los servicios aéreos prestados por los aeropuertos de Jauja, Jaén y Huánuco, dotándolos de infraestructura moderna y eficiente que facilite el intercambio aéreo más fluido y una mayor capacidad de atención para las aerolíneas de pasajeros y carga que operen en el futuro estas infraestructuras.

La ejecución de este proyecto contribuirá al cumplimiento de los objetivos específicos siguientes planteados en el PESEM 2011-2016: i) OE1.2 Modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y ferroviarias de carácter nacional, ii) OE1.3. Garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento, y iii) OE2.1. Promover la formalización e impulsar la prestación de servicios de transportes seguros, eficientes y competitivos.

Asimismo, el desarrollo de este proyecto se verá reflejado en la mejora de los siguientes indicadores asociados a estos objetivos específicos: i) Índice de calidad de



infraestructura aeroportuaria, y ii) Porcentaje de aeropuertos concesionados operativos y con mantenimiento del área de movimiento.



### III. SECCIÓN PROGRAMACIÓN

#### A. REPORTE DE USO DE RECURSOS PÚBLICOS

Con los compromisos suscritos a la fecha, el Sector tiene responsabilidades contractuales de pago (compromisos firmes) con los siguientes 29 proyectos:

1. IIRSA Norte
2. IIRSA Sur Tramo 1
3. IIRSA Sur Tramo 2
4. IIRSA Sur Tramo 3
5. IIRSA Sur Tramo 4
6. IIRSA Sur Tramo 5
7. Empalme 1B Buenos Aires Canchaque
8. Óvalo Chancay Huaral Acos
9. Nuevo Mocupe Cayalti Oyotún
10. Red Vial 4
11. Red Vial 5
12. Red Vial 6
13. Autopista Del Sol
14. IIRSA Centro Tramo 2
15. Desvío Quilca la Concordia
16. Longitudinal de la Sierra Tramo 2
17. I Grupo de Aeropuertos
18. II Grupo de Aeropuertos
19. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
20. Aeropuerto de Chinchero
21. Terminal Contenedores Sur - TP Callao
22. Terminal Portuario Paita
23. Terminal Portuario Yurimaguas
24. Terminal Norte - TP Callao
25. Terminal Portuario De Pisco
26. Ferrocarril Del Sur y Sur Oriente
27. Metro de Lima Línea 1
28. Metro de Lima Línea 2 y Ramal 4
29. Red Dorsal Nacional De Fibra Óptica

Asimismo, los proyectos que cuentan con opinión favorable al Informe de Evaluación de un Proyecto APP y se consideran como parte de la proyección de compromisos firmes del periodo 2015-2025, son los siguientes:

1. Longitudinal de la Sierra Tramo 4
2. Ferrocarril Huancayo-Huancavelica
3. Hidrovía Amazónica

Estos 32 proyectos generan las siguientes obligaciones de gasto corriente y gasto de capital:



**Tabla 54 Obligaciones de gasto corriente y de capital**

Año	Gasto Corriente (MM S/.)	Gasto de Capital (MM S/.)
2016	714	4,320
2017	1,174	5,975
2018	1,246	6,945
2019	1,437	4,847
2020	1,717	5,366
2021	1,745	3,746
2022	1,824	2,831
2023	2,019	2,696
2024	1,815	2,349
2025	1,870	2,140

Fuente: Dirección de Presupuesto - OGPP (datos del periodo 2016) y DGCT/DGCC (datos del periodo 2017-2025)

El detalle de gasto corriente y gasto de capital por proyecto se presenta en el Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes

Cabe precisar que no existen compromisos contingentes en siete (7) concesiones, las cuales son: Red Vial N° 4, Red Vial N° 5, Red Vial N° 6, Autopista del Sol, Tramo 2 de IIRSA Centro, Desvío Quilca-La Concordia y el Terminal Portuario de Paita. Ello debido a que la proyección de ingresos es mayor al ingreso mínimo garantizado (IMAG) durante la vigencia de la concesión.

## B. INDICADORES DE RIGIDEZ DE GASTO PRESUPUESTAL

El PIA asignado al sector para el año 2016 es de S/. 2,287,016,064 para el gasto corriente y de S/. 7,926,876,259 para el gasto del capital. De acuerdo a lo indicado en los "Lineamiento para la elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016", se considera una tasa de crecimiento anual del presupuesto de 6% para todo el horizonte de evaluación. Con ello, se esperaría contar los siguientes techos presupuestales para los siguientes 10 años:

**Tabla 55 Estimación de indicadores de gasto corriente y de capital**

Año	Gasto Corriente (MM S/.)	Gasto de Capital (MM S/.)
2016	2,504	8,356
2017	2,424	8,402
2018	2,570	8,907
2019	2,724	9,441
2020	2,887	10,007
2021	3,061	10,608
2022	3,244	11,244
2023	3,439	11,919
2024	3,645	12,634
2025	3,864	13,392

*Nota: Dato de presupuesto de la Entidad para el año 2016 en base al PIM al 31 de mayo de 2016 y datos de presupuesto de la entidad para el periodo 2017-2025 proyectados en base a una tasa de crecimiento de 6% del PIA 2016 (para el gasto corriente es de S/. 2,287,016,064 y para el gasto de capital es de S/. 7,926,876,259).*

Fuente: Dirección de Presupuesto - OGPP.

Tomando en cuenta este presupuesto, se obtienen los siguientes indicadores de rigidez:

## 1. INDICADOR REFERENCIAL DE RIGIDEZ DE GASTO CORRIENTE POR APP

Tabla 56 Indicadores de rigidez de gasto corriente por APP

Año	Gasto Corriente comprometido a proyectos de APP y futuros proyectos de APP (MM S/.)	Gasto Corriente presupuestado por el sector (MM S/.)	Indicador de rigidez del gasto corriente
2016	714	2,504	29%
2017	1,174	2,424	48%
2018	1,246	2,570	48%
2019	1,437	2,724	53%
2020	1,717	2,887	59%
2021	1,745	3,061	57%
2022	1,824	3,244	56%
2023	2,019	3,439	59%
2024	1,815	3,645	50%
2025	1,870	3,864	48%

Fuente: MTC

## 2. INDICADOR REFERENCIAL DE RIGIDEZ DE GASTO CAPITAL POR APP

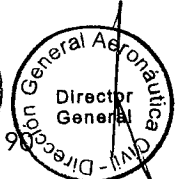
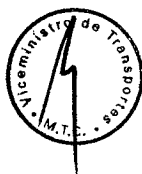
Tabla 57 Indicadores de rigidez de gasto de capital por APP

Año	Gasto de Capital comprometido a proyectos de APP y futuros proyectos de APP (MM S/.)	Gasto de Capital presupuestado por el sector (MM S/.)	Indicador de rigidez del gastos de capital
2016	4,320	8,356	52%
2017	5,975	8,402	71%
2018	6,945	8,907	78%
2019	4,847	9,441	51%
2020	5,366	10,007	54%
2021	3,746	10,608	35%
2022	2,831	11,244	25%
2023	2,696	11,919	23%
2024	2,349	12,634	19%
2025	2,140	13,392	16%

Fuente: MTC

Las altas tasas de rigidez presentadas en el indicador de gastos de capital para los años 2017, 2018 y 2019 corresponden, principalmente al desarrollo de grandes proyectos. Para el año 2017, estos proyectos son: la Línea 2 y el ramal de la Línea 4 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, Aeropuerto de Chinchero, el primer grupo de aeropuertos, y la Longitudinal de la Sierra – Tramo 2. Para el año 2018, los proyectos que explican la mayor diferencia son: la Línea 2 y el ramal de la Línea 4 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, la Longitudinal de la Sierra – Tramo 4, y la Red Vial 6.

Es importante notar que en el presupuesto del Sector se consideran únicamente los recursos ordinarios incorporados en el PIA. Por tanto, no se incluyen los recursos generados por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ni los Recursos Directamente recaudados, entre los que destacan el pago por derecho de telecomunicaciones y el derecho por uso del espectro radioeléctrico - canon por telecomunicaciones. Incorporando estas cifras al presupuesto, las cuales suman un aproximado de S/. 500 millones por año, los indicadores de rigidez se podrían ver reducidos.



## IV. ANEXOS

### Anexo A Proyectos FTEL ejecutados y en ejecución durante el periodo 2011-2016

Proyecto	Descripción	Localidades con servicios de telecomunicaciones				Población beneficiaria	Total (años)	Año suscripción de contrato	Localidades Atendidas	% Atención	Estado Actual del Proyecto
		Telefonía de uso público	Telefonía de abonado	Telefonía Móvil	Servicio de acceso a internet						
Proyectos ejecutados											
FITEL 08:	"Provisión de Servicios de datos y voz en Banda Ancha para localidades Rurales del Perú - Banda Ancha para localidades aisladas – BAS"	3010	497	0	1019	1 300 000	5,7	2009	3883	15,28%	Etapas de cierre
Proyectos en ejecución											
FITEL 09	"Servicio de Banda Ancha Rural San Gabán - Puerto Maldonado" y "Servicio de Banda Ancha Rural Juliaca - San Gabán"	346	33	0	93	57 500	5,9	2010	372	1,46%	O & M
FITEL 10:	"Implementación de Servicios Integrados de Telecomunicaciones Buenos Aires - Canchaque, Región Piura".	545	214	0	269	207 700	6,5	2010	692	2,72%	O & M
FITEL 11	Integración de Áreas Rurales y Lugares de Preferente Interés Social a la Red del Servicio Móvil - Selva"	0	79	199	0	102 500	5,2	2011	199	0,78%	O & M
FITEL 12:	"Integración de las Áreas Rurales y Lugares de Preferente Interés Social a la red del Servicio Móvil - Centro Sur".	0	88	292	0	86 400	5,5	2011	292	1,15%	O & M
FITEL 13:	"Integración de Áreas Rurales y Lugares de Preferente Interés Social a la Red del Servicio Móvil - Centro Norte".	0	103	574	0	142 700	5,5	2011	574	2,26%	O & M
FITEL 14:	"Banda Ancha para el Desarrollo del Valle de los ríos Apurímac y Ene - VRAE" y "Banda Ancha para el Desarrollo de las Comunidades de Camisea (Camisea - Lurín)".	679	88	0	110	163 800	7,2	2011	775	3,05%	O & M
FITEL 15:	"Tecnologías de la Información y Comunicaciones para el Desarrollo Integral de las Comunidades de Candarave".	23	8	0	6	41 200	5,6	2011	25	0,10%	O & M
FITEL 16:	"Integración Amazónica Loreto - San Martín a la red terrestre de Telecomunicaciones" 1/.	26	0	0	79	51 900	11,1	2013	74	0,37%	O & M
							10,8	2014	20		

Fuente: FITEL

Elaboración: MTC

Nota: 1/ El porcentaje de atención se ha calculado sobre un universo de 25 419 localidades con 80 o más habitantes en los que FITEL puede proveer servicios.



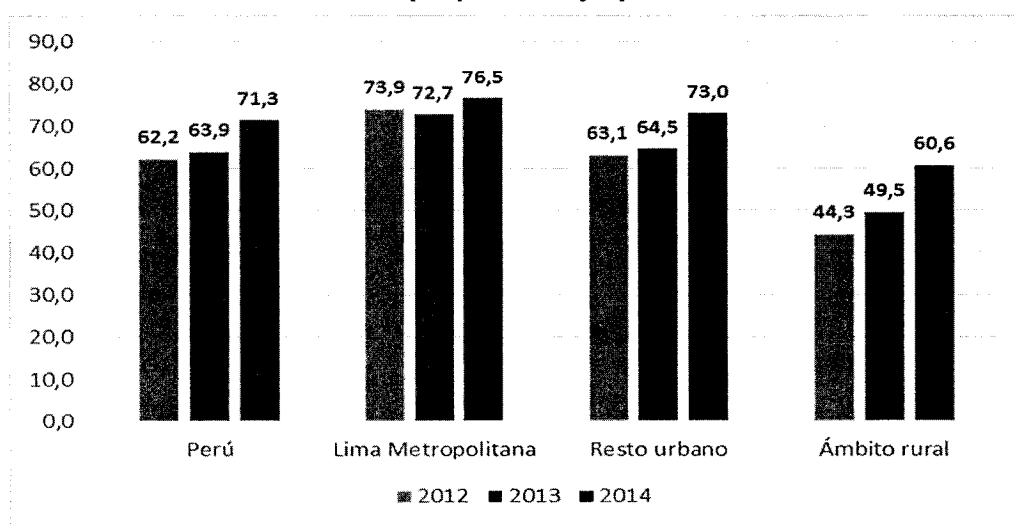
# Anexo B Caracterización del Sector Comunicaciones

## TELEFONIA MOVIL

El desarrollo de los servicios móviles genera impactos favorables en muchas variables socioeconómicas relevantes.

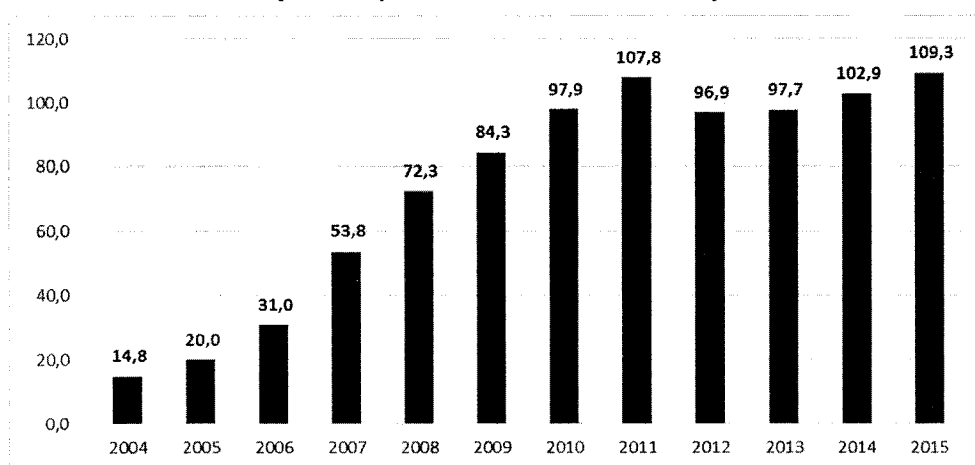
La evolución del acceso a la telefonía móvil durante el período 2012-2014 mostró una tendencia ascendente en la provisión de este servicio. En el ámbito nacional, el nivel de acceso pasó de 62,2% a 71,3% en el periodo evaluado, destacando la zona rural, cuyo incremento fue de 16,3 puntos porcentuales. No obstante, aún se presenta heterogeneidad en el acceso entre áreas geográficas. Ello también se vio reflejado en el incremento de la penetración de la telefonía móvil, el cual pasó de 14,8 a 109,3 líneas por cada 100 habitantes, de 2004 a 2015.

**Gráfico N° B-1 Población con acceso a telefonía móvil por ámbito geográfico (En porcentajes)**



Fuente: Erestel-Osptel, 2012 – 2014

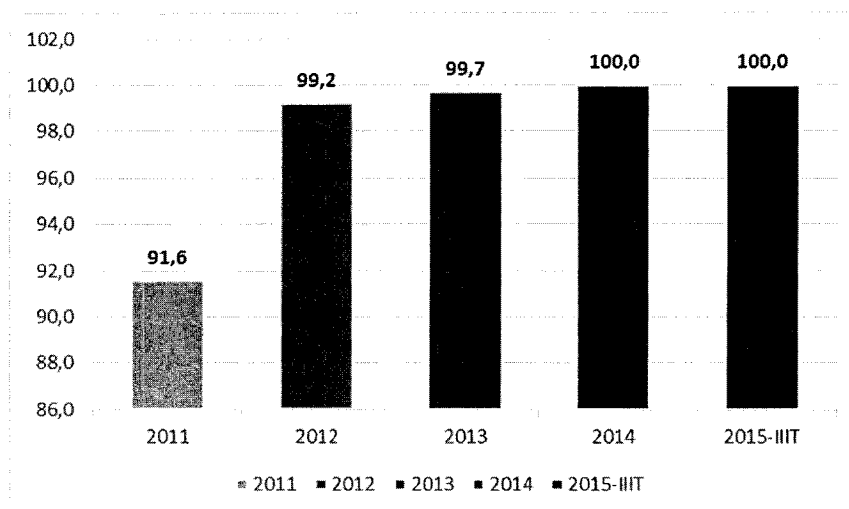
**Gráfico N° B-2 Penetración de la Telefonía Móvil (Líneas por cada 100 habitantes)**



Fuente: Osptel e INEI.

Desde 2014, se ha alcanzado una cobertura del servicio de telefonía móvil de 100% a nivel distrital. Este indicador mejoró significativamente con relación a la cobertura alcanzada en 2011, la cual ascendía a 91,6% de distritos.

**Gráfico N° B-3 Porcentaje de Distritos con cobertura de telefonía móvil 1/ (En porcentajes)**



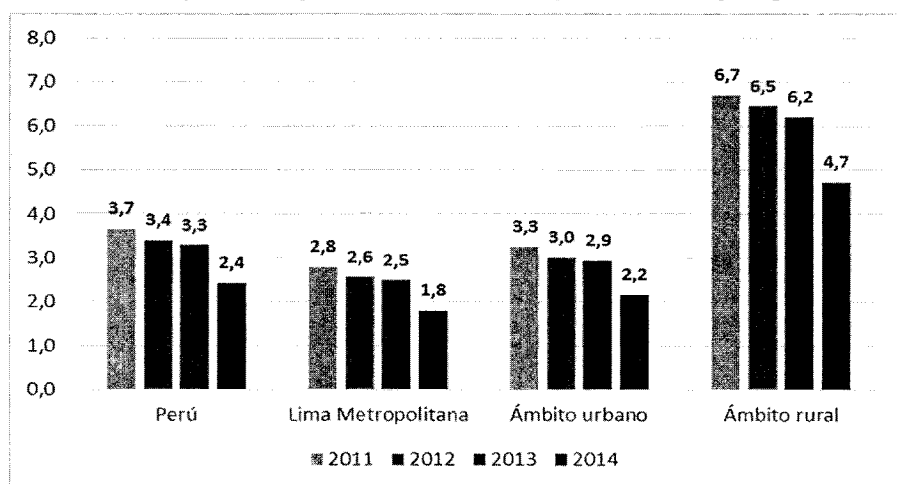
Fuente: MTC - DGRAIC.

Nota:

1/ Se considera que un distrito cuenta con cobertura de telefonía móvil si al menos un centro poblado cuenta con cobertura.

La tendencia en el costo de los planes post-pago a nivel nacional, expresados como porcentaje del ingreso promedio, ha sido decreciente, en el periodo 2011 a 2015. Si bien el porcentaje que representa el costo de acceder a telefonía móvil respecto del ingreso en el área rural ha disminuido más que en otros ámbitos geográficos, este aún continúa siendo significativamente mayor al promedio nacional. La misma tendencia decreciente, aunque menos pronunciada, se observa con relación al costo asociado al uso de telefonía móvil prepago.

**Gráfico N° B-4 Tarifa promedio de un plan postpago de telefonía móvil 1/ como porcentaje del ingreso promedio2/, por ámbito geográfico**



Fuente: Osipelt e INEI

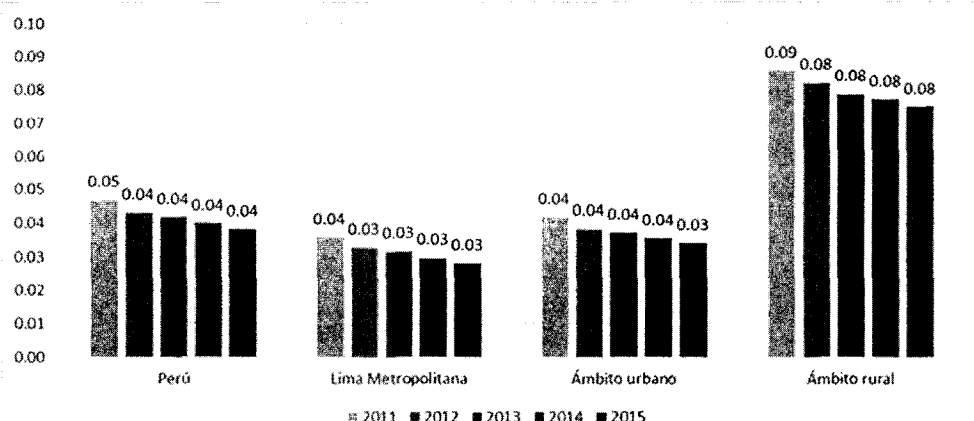
Nota:

1/ Tarifa de un plan de telefonía móvil de al menos 60 minutos libres para llamar a otro operador. Se utilizan valores ponderados por el volumen de tráfico saliente de cada empresa. Se toman las cifras para las 4 principales empresas operadoras.

2/ Cifras del ingreso estimadas para el año 2015.



**Gráfico N° B-5 Tarifa promedio de una llamada de teléfono móvil prepago <sup>1/</sup> como porcentaje del ingreso <sup>2/</sup>, por ámbito geográfico**



Fuente: INEI y Osiptel.

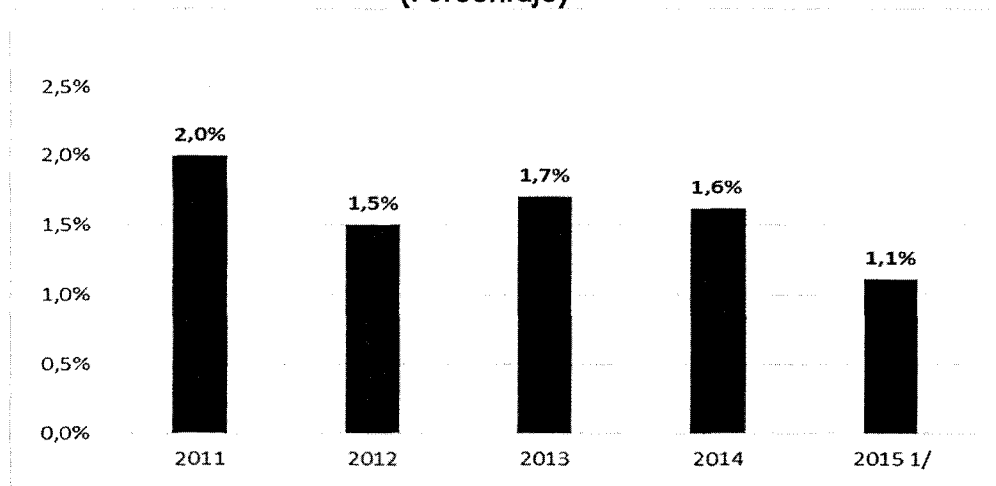
Notas:

1/ Se consideran llamadas de un minuto a un teléfono de otra red. Se utilizan valores ponderados por el volumen de tráfico saliente de cada empresa. Se toman cifras para las 4 principales empresas operadoras.

2/ Cifras de ingreso estimadas para el año 2015.

La tasa de intentos no establecidos, medida como el ratio del número de intentos no establecidos de comunicación por servicio móvil entre el total de intentos de comunicación por este servicio, pasó de 2,0% a 1,1%, de 2011 a 2015, respectivamente. Cabe indicar que, dicha cifra se encuentra dentro del rango meta establecido por el Osiptel, el cual es de 3%.

**Gráfico N° B-6 Tasa de intentos no establecidos (Porcentaje)**



Fuente: Empresas operadoras y Osiptel.

Notas:

1/ Valores promedio correspondientes a las 3 empresas con mayor cuota de mercado, ponderados por sus cuotas de mercado.

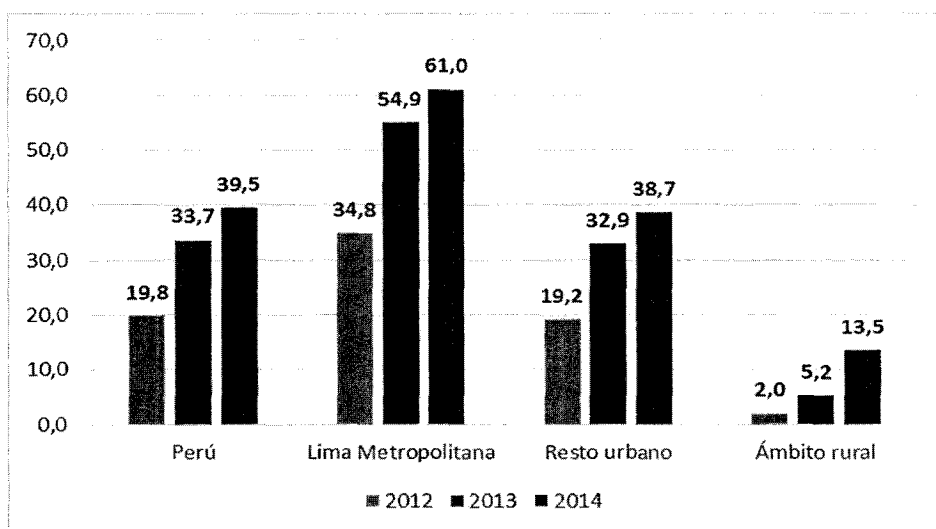
## INTERNET

El desarrollo y uso creciente de las tecnologías de la información y en especial del Internet, viene ejerciendo un importante impacto en todos los ámbitos de la sociedad, principalmente por su tendencia a la masificación y por representar un medio eficaz para difundir y acceder a todo tipo de información.

En el Perú, se ha identificado que el limitado despliegue de redes dorsales de fibra óptica de alcance nacional, constituye una barrera que está restringiendo la masificación del servicio de acceso de Banda Ancha<sup>27</sup>.

El aumento del número de conexiones a internet fijo y móvil ha conducido a que el porcentaje de hogares con acceso a internet llegue a 39,5% en el año 2014; observándose un incremento significativo respecto a 2012, cuando dicho porcentaje apenas ascendía a 19,8%. Esta tendencia no solo es atribuida al mayor acceso a internet en Lima Metropolitana, y resto urbano sino también al observado en el área rural. Si bien aún se observa un rezago considerable de este último con respecto a los primeros, la tasa de crecimiento del acceso a internet en el área rural ha sido significativamente mayor a la de Lima Metropolitana y resto urbano, en el periodo 2012 - 2014.

**Gráfico N° B-7 Hogares con acceso internet 1/**  
(En porcentajes)



Fuente: Erestel-Osptel, 2012 - 2014

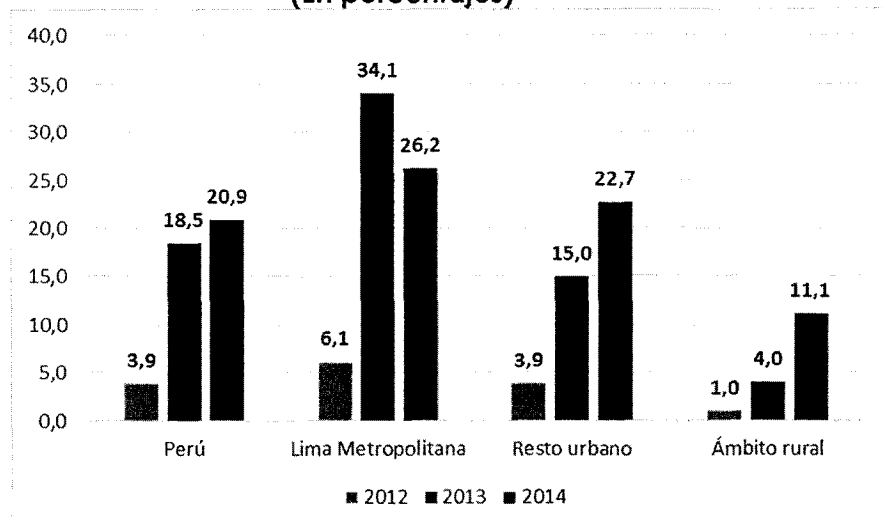
Notas:

1/ Se considera accesos a internet fijo y móvil.

Si solo analizamos el acceso a internet móvil, al 2014, el 20,9% de los hogares contaba con este servicio, siendo este valor de 26,2% en Lima Metropolitana, 22,7% en el resto urbano, y de 11,1% en el área rural. Se observa un crecimiento significativo, entre 2012 y 2014, principalmente explicado por la tendencia observada en el resto urbano y área rural. Con relación al acceso teléfonos celulares con acceso a internet, la tendencia en el país también ha sido creciente; sin embargo, la zona rural (9,3%) se encuentra significativamente por debajo del promedio nacional (22,1%).

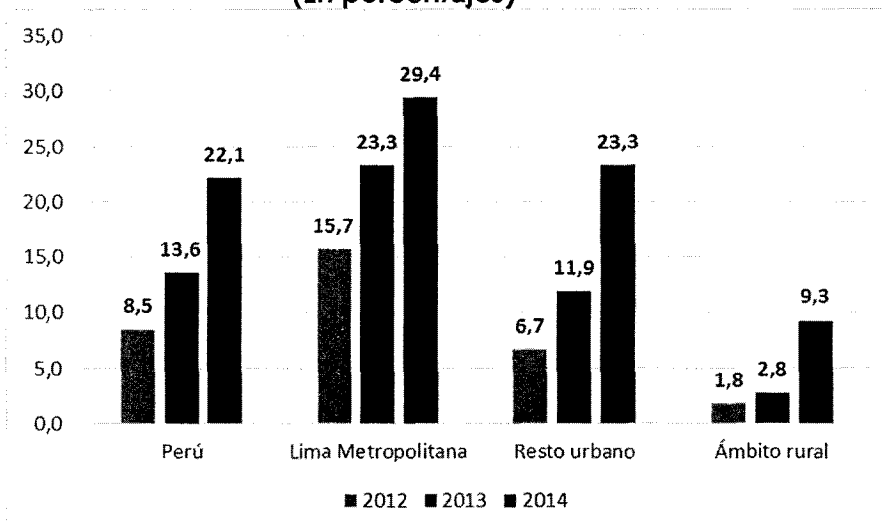
<sup>27</sup> En Informe N° 01-2010-MTC/COM-PNDBA de la Comisión, publicado en [www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe).

**Gráfico N° B-8 Hogares con acceso a internet móvil por ámbito geográfico  
(En porcentajes)**



Fuente: Erestel-Osptel, 2012 – 2014

**Gráfico N° B-9 Población <sup>1/</sup> con acceso a teléfonos móviles con internet <sup>2/</sup> por  
ámbito geográfico  
(En porcentajes)**



Fuente: Erestel-Osptel, 2012 – 2014

Notas:

1/ Se considera únicamente a las personas de 12 años o más.

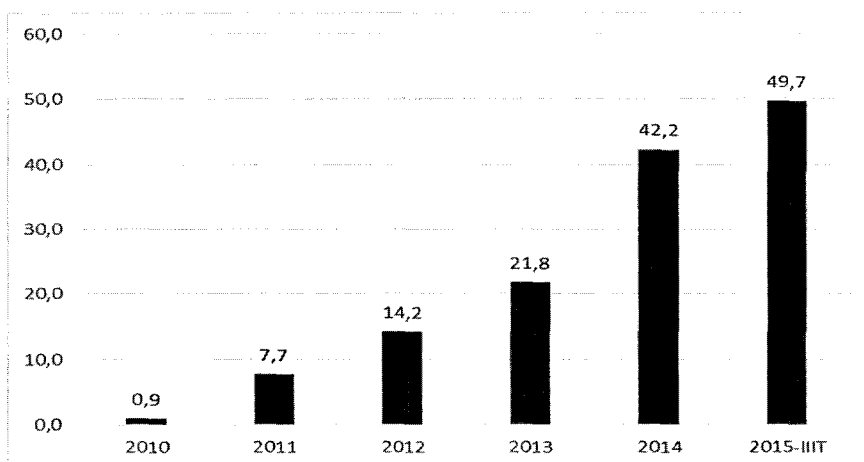
2/ Considerados como smartphones por el Osptel.

De otro lado, cabe indicar que, la penetración de banda ancha móvil pasó de 0,9 líneas por cada 100 habitantes, en 2010, a 49,7, en 2015<sup>28</sup>, lo que muestra una tendencia ascendente significativa en el país, en cuanto al acceso a banda ancha móvil, la cual se acelerará con los proyectos de banda ancha (RDNFO y Redes Regionales) que se están implementando.

<sup>28</sup> La información para los años 2014 y 2015 contempla cambios en la metodología de contabilización: i) Se considera únicamente las líneas que han cursado tráfico (voz/SMS/datos) en los últimos 3 meses (anteriormente se consideraba la planta activa), ii) se considera 2G, 3G y 4G (anteriormente no se consideraba 2G), iii) se consideran todos los dispositivos, incluidos todos los tipos de teléfonos móviles (previamente solo se consideraban teléfonos móviles del tipo smartphone). Cabe indicar que, para el cálculo de las brechas de infraestructura de la siguiente sección se utilizó el dato del año 2014 calculado con la metodología anterior, debido a que es más cercano a los valores utilizados por la ITU.



**Gráfico N° B-10 Penetración de la banda ancha móvil 1/**



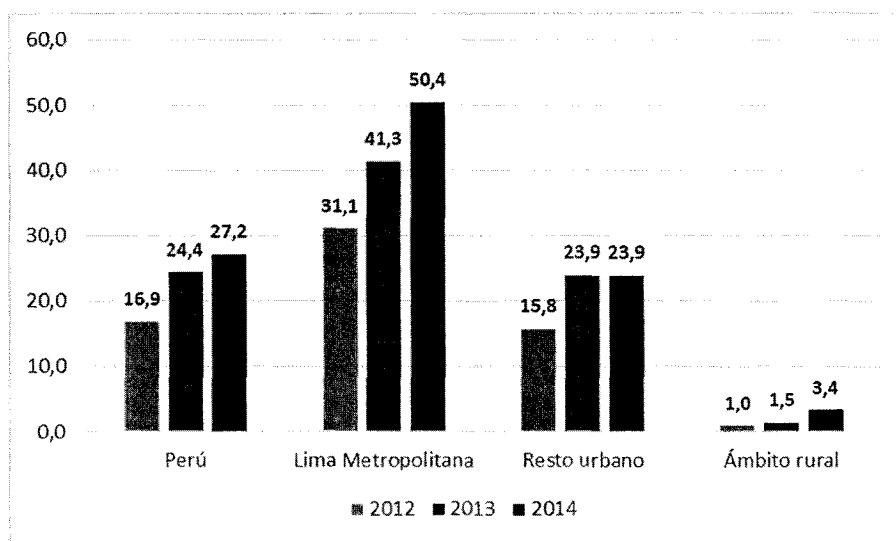
Fuente: Osiptel – Erestel

Notas:

1/ Líneas de banda ancha móvil por cada 100 habitantes

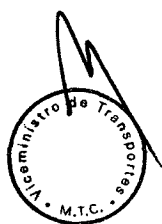
En lo que respecta al acceso al servicio de internet fijo, la tendencia a nivel nacional ha sido creciente, entre 2012 y 2014, lográndose a lograr que el 27,2% de los hogares, a nivel nacional, contara con acceso a internet fijo. Esta tendencia se observó en todos los ámbitos geográficos; siendo especialmente notoria en Lima Metropolitana. Por su parte, el acceso en el área rural aún permanecería bastante por debajo del promedio nacional (3,4%). Análogamente, la penetración de banda ancha fija pasó de 3,1 conexiones por cada 100 habitantes, en el año 2010, a 6,3, en el tercer trimestre del año 2015.

**Gráfico N° B-11 Hogares con acceso a internet fijo por ámbito geográfico 1/**  
(En porcentajes)

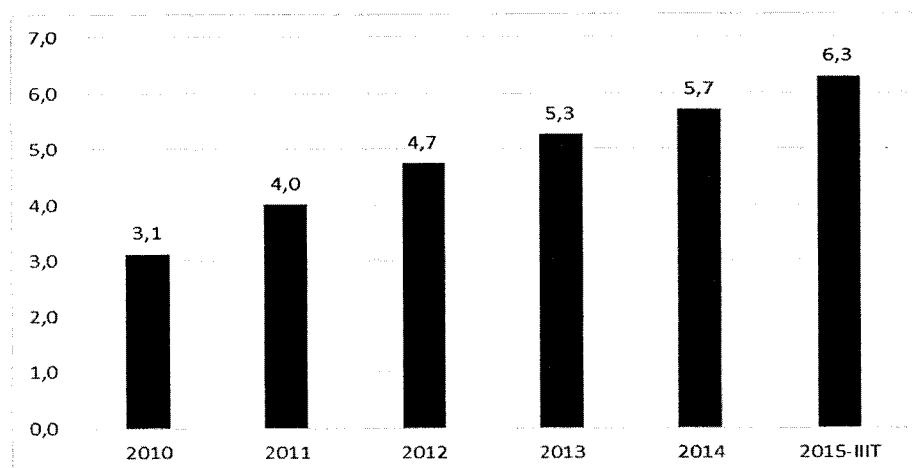


Fuente: Erestel-Osiptel, 2012 - 2014

1/ Se considera únicamente a las personas de 12 años o más.



**Gráfico N° B-12 Penetración de la banda ancha fija 1/**

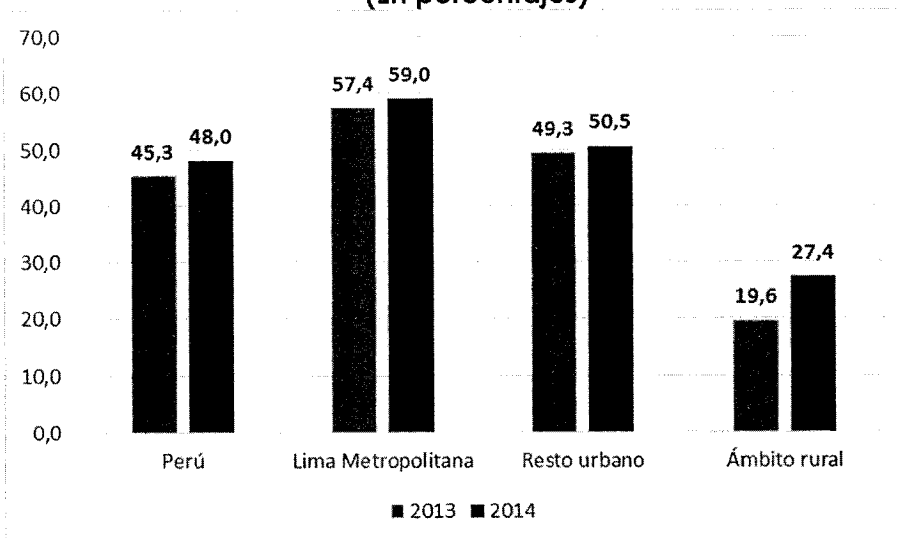


Fuente: MTC e INEI.

1/ Corresponde al número de conexiones de banda ancha fija por cada 100 habitantes. Asimismo, se considera que las conexiones mayores a 64 kbps son de banda ancha.

Con relación al uso de internet, en 2014, el 48,0% de la población a nivel nacional usaba internet. Dicha conexión podía provenir de su hogar, de su teléfono móvil, desde una cabina de internet, entre otros. Cabe indicar que, aunque se observa una ligera mejora en este indicador, entre 2013 y 2014, en todos los ámbitos geográficos, en el área rural solo el 27,5% usa internet, cifra que se encuentra muy por debajo del promedio nacional, Lima Metropolitana y resto urbano.

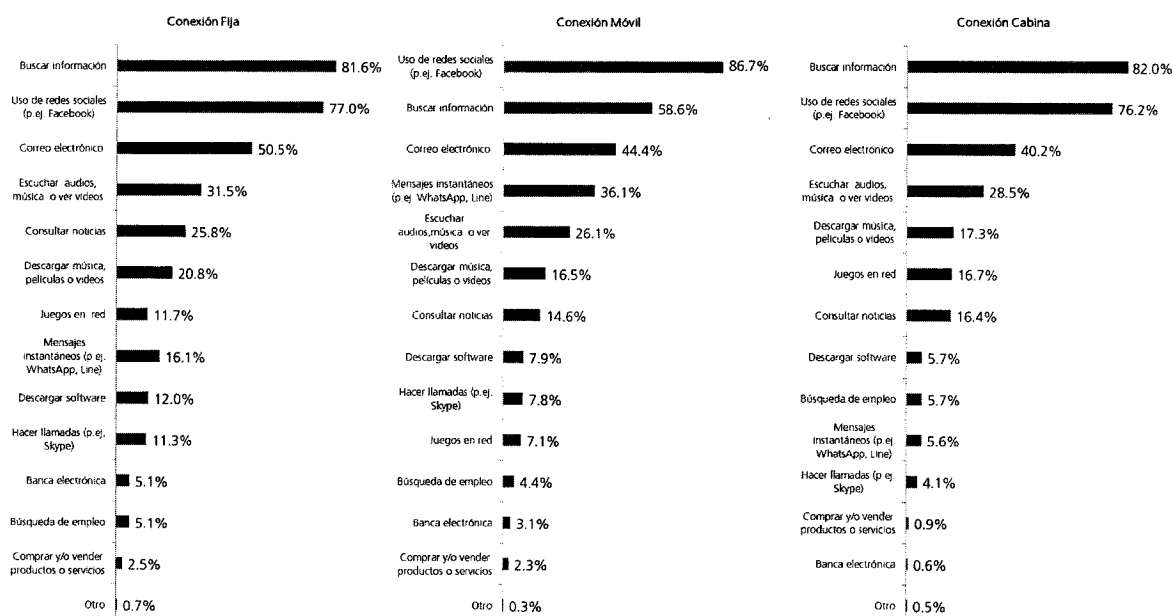
**Gráfico N° B-13 Población que usa internet por ámbito geográfico (En porcentajes)**



Fuente: Erestel-Osipitel, 2013-2014

Con relación a los tipos de uso, independientemente del modo de conexión –conexión fija, móvil, o cabina de internet–, las personas acceden al internet principalmente para buscar información, hacer uso de las redes sociales, y correos electrónicos. Si bien la búsqueda de información es uno de los principales usos del internet, es mucho más común a través de la conexión fija (81,6%) y de cabina (82,0%) que a través de la conexión móvil (58,6%). De otro lado, el reto que aún subsistiría en el país es aumentar el acceso al internet para uso de comercio electrónico, el cual es bastante bajo en los tres modos de conexión observados.

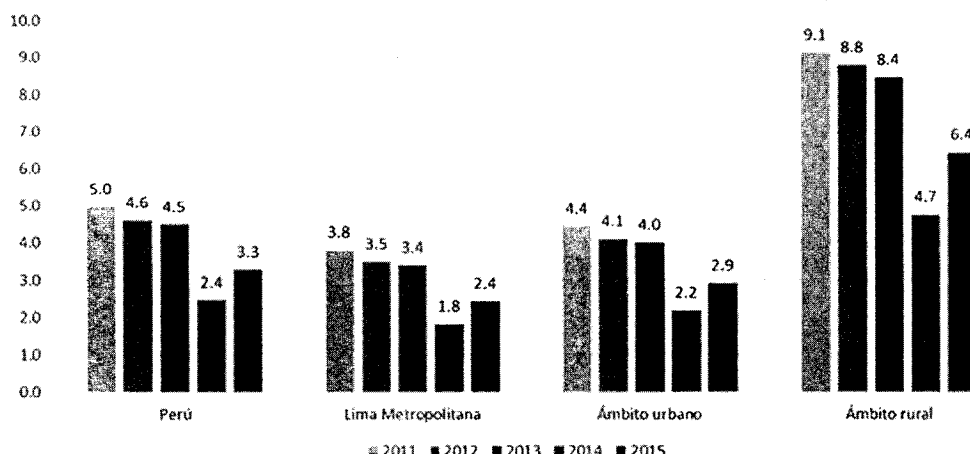
**Gráfico N° B-14 Porcentaje de población por tipos de uso del internet**



Fuente: Erestel-Osiptel, 2014

Respecto del costo de internet móvil expresado como porcentaje del ingreso promedio, el mismo ha presentado una tendencia decreciente, pasando de 5,0% en el año 2011 a 3,3% en el 2015. Sin embargo, el porcentaje de ingresos que se tiene que destinar en la zona rural continua siendo mayor al del ámbito nacional (6,4% en el 2015). De manera similar, la caída en el costo de internet fijo, expresado como porcentaje del ingreso promedio, ha sido significativa en todos los ámbitos geográficos. No obstante, en el ámbito rural (11,1%), dicho indicador aún estaría por encima del promedio nacional (5,7%).

**Gráfico N° B-15 Tarifa promedio del servicio de internet móvil <sup>1/</sup>, como porcentaje del ingreso promedio <sup>2/</sup>, por ámbito geográfico**



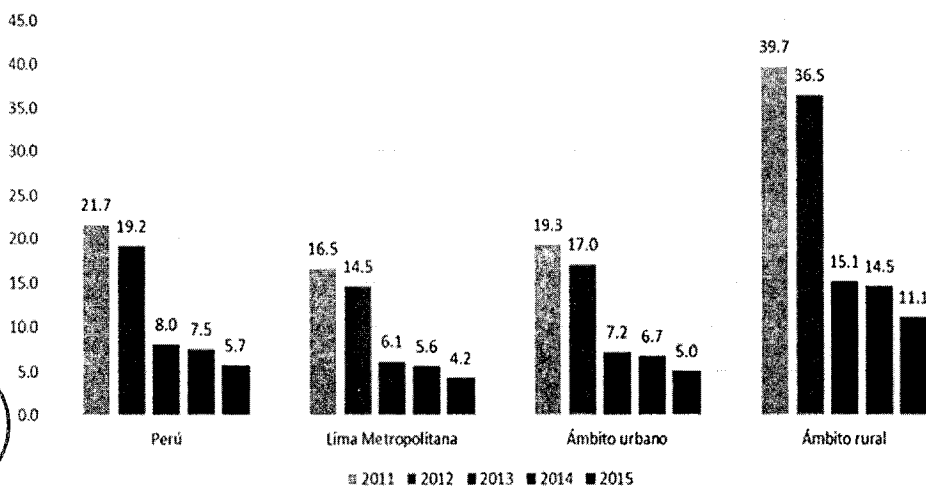
Fuente: Erestel-Osiptel, 2012 – 2014

Notas:

1/ Se considera la tarifa promedio de un paquete de internet móvil con una capacidad de transmisión de 1GB. Se utilizan valores ponderados por las cuotas de mercado. Se toman las cifras para las 3 principales empresas operadoras.

2/ Cifras de ingreso estimadas para el año 2015

**Gráfico N° B-16 Tarifa promedio del servicio de internet fijo <sup>1/</sup> como porcentaje del ingreso promedio, por ámbito geográfico <sup>2/</sup>**



Fuente: Osiptel e INEI.

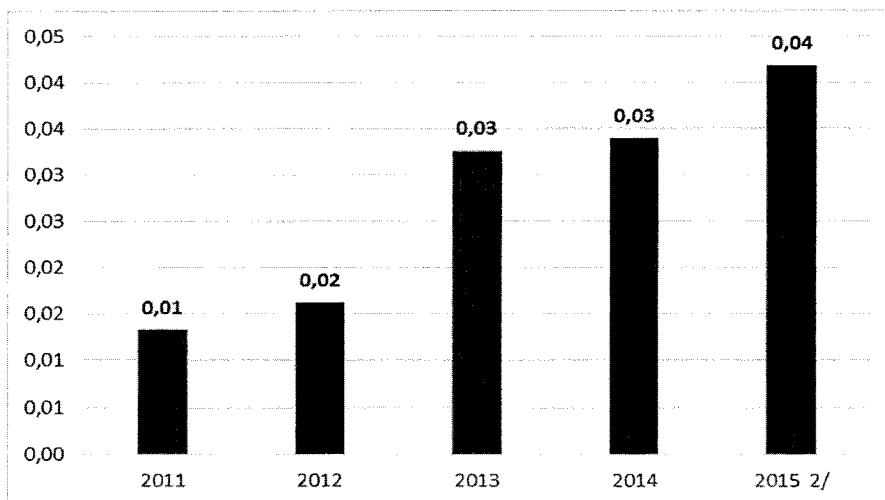
Notas:

1/ Se considera la tarifa promedio de una conexión de internet fijo con una velocidad de descarga de 3 Mbps. Se utilizan valores ponderados por las cuotas de mercado de cada empresa. Se toman las cifras para las 2 principales empresas operadoras.

2/ Cifras del ingreso estimadas para el año 2015

El ratio de velocidad de internet fijo a costo del paquete ha aumentado en el período 2011-2015, pasando de 0,01 a 0,04. Ello significaría que el usuario está recibiendo una mayor velocidad por el precio pagado.

**Gráfico N° B-17 Ratio de velocidad de internet fijo (Mbps) entre el costo del paquete <sup>1/ 2/</sup>**



Fuente: INEI y Osiptel.

1/ Valores ponderados entre empresas utilizando las cuotas de mercado. Se consideran las cifras para las 2 principales empresas operadoras.

2/ Cifras del ingreso estimadas para el año 2015.

No obstante, cabe considerar que, el servicio banda ancha registró una velocidad de descarga promedio de 6,3 Mbps en 2014; mientras que, la velocidad de carga fue de 1,3 Mbps. Cabe indicar que, estos valores están por debajo de los valores promedio de América Latina, los cuales fueron 7,3 Mbps y 2,9 Mbps, respectivamente, y de los valores correspondientes a los países avanzados, los cuales ascendieron a 32,2 Mbps y 13,4 Mbps, respectivamente.

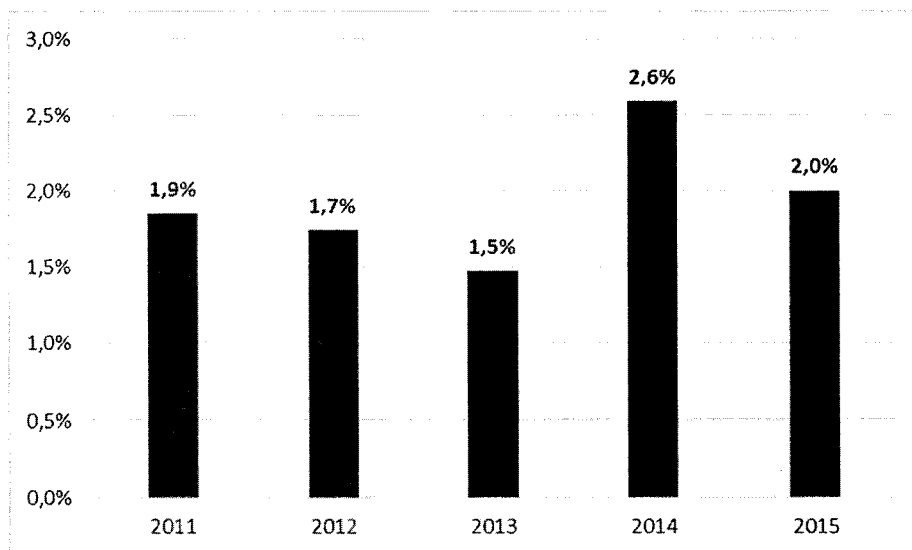
**Gráfico N° B-18 Velocidad de descarga y de carga en Mbps-2014**

Ámbito	Velocidad de descarga (Mbps)	Velocidad de Carga (Mbps)
Perú	6,3	1,3
América Latina	7,3	2,9
Países avanzados	32,2	13,4

Fuente: CEPAL 2015

Por su parte, la tasa de incidencias de fallas, definida como el total de averías reportadas en el servicio de internet fijo entre el total de líneas del servicio, mostró una tendencia al alza, en el periodo 2011 - 2015, al pasar de 1,9% a 2,0%. Dicha cifra se encuentra dentro del rango meta establecido por el Osiptel, el cual es de 2%.

**Gráfico N° B-19 Tasa de incidencia de fallas  
(En porcentaje)**



Fuente: Empresas operadoras y Osiptel.

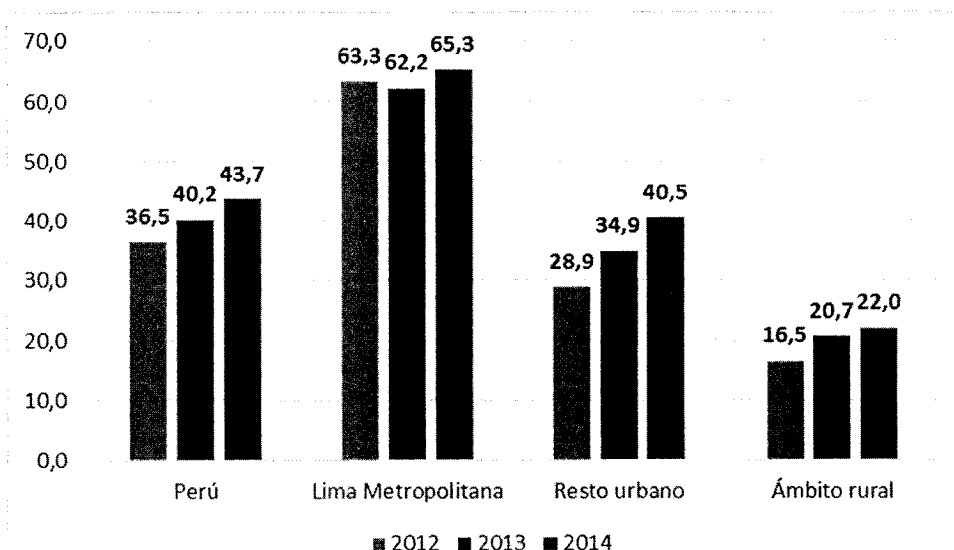
Notas:

1/ Valores promedio correspondientes a las 2 empresas con mayor cuota de mercado, ponderados por sus cuotas de mercado.

### **TELEVISIÓN DE PAGA**

En 2014, el 43,7% de los hogares contaba con acceso al servicio de televisión de paga. En el periodo 2011-2014, se observó una tendencia creciente en el acceso a este servicio, principalmente explicada por la expansión en el resto urbano. Si bien se observó una mayor demanda de este servicio en el ámbito rural (22%), esta aún es considerablemente menor a la del resto del país.

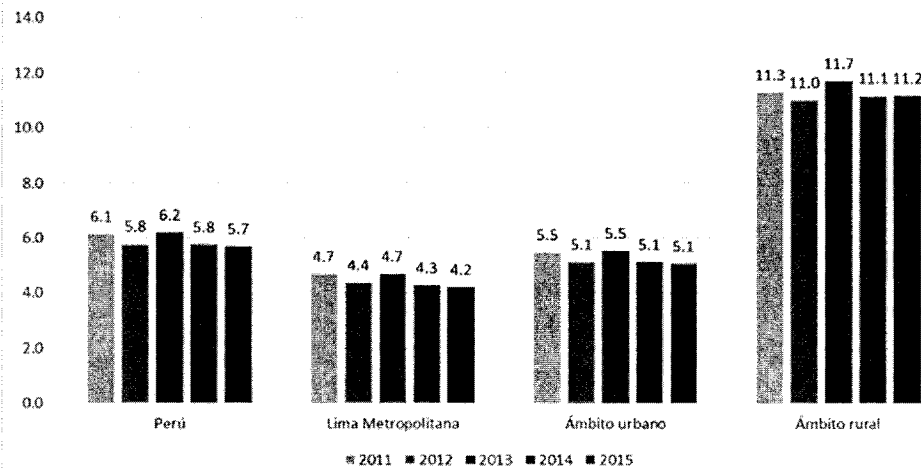
**Gráfico N° B-20 Hogares con acceso a TV de paga por ámbito geográfico  
(En porcentajes)**



Fuente: Erestel-Osiptel, 2012 – 2014

La tarifa promedio por adquirir un paquete de TV de paga con al menos 60 canales de video, como porcentaje del ingreso, ha presentado reducciones bastante reducidas, en el período 2011 - 2015, a nivel nacional (de 6,1% a 5,7%), en Lima Metropolitana (de 4,7% a 4,2%) en el resto urbano (5,5% a 5,1%) y en el ámbito rural (de 11,3% a 11,2%).

**Gráfico N° B-21 Tarifa promedio de un paquete de TV de paga con al menos 60 canales de video <sup>1/</sup> como porcentaje del ingreso <sup>2/</sup>, por ámbito geográfico**



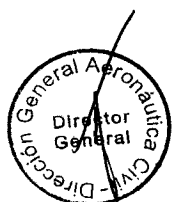
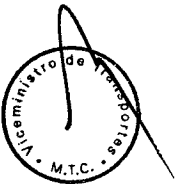
Fuente: INEI y Osiptel.

**Notas:**

1/ Valores ponderados entre empresas utilizando las cuotas de mercado publicadas por el Osiptel en 20124.

Se consideran las cifras para las 3 principales empresas operadoras.

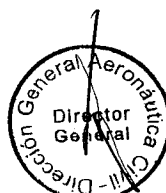
2/ Cifras del ingreso estimadas para el año 2015.



# Anexo C Ficha Técnica de Listado de los Indicadores Clave de Desempeño

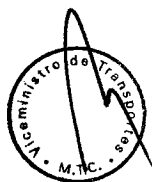
## Transporte terrestre

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
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
Ninguna.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
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 DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	OGPP (World Economic Forum)
BASE DE DATOS	Tablas de indicadores de desarrollo mundial-WEF

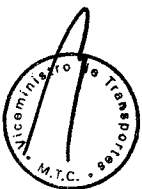
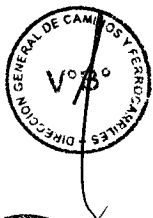




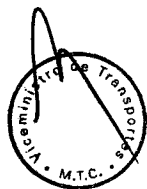
NOMBRE DEL INDICADOR	Porcentaje de la red vial nacional pavimentada
DEFINICIÓN	El indicador busca medir la proporción de la Red Vial Nacional pavimentada, respecto al total de Red Vial Nacional. La Red Pavimentada contribuye a la reducción del costo del transporte y tiempo de viaje de pasajeros y carga, 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	Eficacia
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	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Kilómetros de la Red Vial Nacional pavimentada B= Kilómetros totales de la red vial nacional	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	Provías Nacional y Dirección de Caminos – 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.



NOMBRE DEL INDICADOR	Porcentaje de la red vial nacional pavimentada en buen estado
DEFINICIÓN	<p>El indicador busca medir la proporción de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado de conservación funcional de la calidad de la vía.</p> <p>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.</p>
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Eficacia
UNIDAD DE MEDIDA	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
<p>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 518-2011-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.</p>	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
<p>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.</p> <p>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.</p>	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
<p>Indicador = <math>(A/B * 100)</math></p> <p>A= Kilómetros de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado</p> <p>B= Kilómetros totales de la red vial nacional pavimentada</p>	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	Provías Nacional y Dirección de Caminos – 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.



<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Carreteras transversales pavimentadas conectados a los puertos nacionales</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	El indicador busca medir la cantidad de carreteras transversales pavimentadas conectadas a puertos nacionales del total de conexiones viales existentes conectadas a puertos.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Eficacia
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
Ninguna.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Kilómetros de carreteras transversales pavimentadas conectadas a puertos nacionales B= Kilómetros totales de carreteras transversales conectadas a puertos	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	OGPP – Provías Nacional
<b>BASE DE DATOS</b>	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.



<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Porcentaje de carreteras concesionadas</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	El indicador busca medir la proporción de carreteras concesionadas respecto al total de la red vial nacional.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Eficacia
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
Ninguna.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Kilómetros de carreteras concesionadas B= Kilómetros totales de la red vial nacional	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	OGPP-Concesiones en transporte
<b>BASE DE DATOS</b>	Reportes de gestión. Base de datos del sistema de información geográfica.

#### Relacionados a la Seguridad Vial

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Porcentaje de doble calzada en la red vial nacional</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	El indicador busca medir la proporción de la red vial nacional con doble calzada en las rutas PE-1S y PE-1N respecto al total de la vía Panamericana.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Eficacia
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
Ninguna.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
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.	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Inventario vial básico o calificado. Base de datos del sistema de información geográfica.
<b>BASE DE DATOS</b>	DGCF-OGPP

NOMBRE DEL INDICADOR	Porcentaje de truck centers construidos
DEFINICIÓN	El indicador busca medir la proporción de plataformas logísticas construidas respecto al total de truck centers programados ejecutar en el periodo de análisis.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Eficacia
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= Número de truck centers construidos B= Número de truck centers programados construir	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	OGPP / Concesiones en transporte.
BASE DE DATOS	Reportes de gestión y avance de obra.



## Transporte Ferroviario

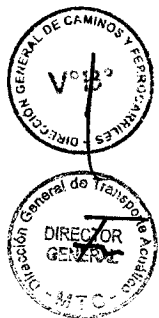
NOMBRE DEL INDICADOR	Índice de calidad de infraestructura de ferroviaria (Foro Económico Mundial)
DEFINICIÓN	Este indicador busca medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre las instalaciones ferroviarias de su país.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Calidad
UNIDAD DE MEDIDA	Ubicación en ranking
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
Ninguna.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
El Foro Económico Mundial realiza una encuesta de opinión a ejecutivos, considerando la empresa y el sector de actividad. Las puntuaciones van de 1 (el sistema ferroviario es considerado muy poco desarrollado) a 7 (el sistema ferroviario es considerado extenso y eficiente entre los mejores referentes mundiales).	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	OGPP (World Economic Forum)
BASE DE DATOS	Tablas de indicadores de desarrollo mundial-WEF

NOMBRE DEL INDICADOR	Costo de transporte de carga / kilómetro
DEFINICIÓN	Es el flete real transferido al usuario.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Eficacia
UNIDAD DE MEDIDA	Soles / Km
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
Ninguna.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Suma de costo de flete B= Suma de kilómetros recorridos	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	DGCF – OGPP - Operadores - OSITRAN
BASE DE DATOS	Registros administrados por DGCF y OGPP (Oficina de Estadísticas) del MTC

NOMBRE DEL INDICADOR	Tiempo promedio de viaje / kilómetro
DEFINICIÓN	Es el tiempo que una mercancía o pasajero demora para moverse en el sistema ferroviario.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Eficacia
UNIDAD DE MEDIDA	Hora / Km
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
Ninguna.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Tiempo total de viaje B= Kilómetros totales recorridos	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	DGCF - OGPP - Operadores - OSITRAN
BASE DE DATOS	Registros administrados por DGCF y OGPP (Oficina de Estadísticas) del MTC

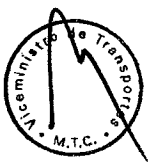


NOMBRE DEL INDICADOR	Índice de disponibilidad promedio del servicio – Línea 1
DEFINICIÓN	El Indicador muestra el porcentaje de tiempo de servicio efectivamente prestado respecto al tiempo de servicio programado. Tiene en cuenta el tiempo de servicio de todos los trenes prestados y programados.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Eficacia
UNIDAD DE MEDIDA	Porcentaje
LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS	
Se toma como supuesto la correcta identificación de los tiempos de viajes de las carreras (trenes) y los tiempos de las interrupciones de los recorridos parciales o totales. El cálculo del índice se realiza por medias móviles de 2 meses (caso Línea 1). Los cálculos de Disponibilidad son realizados por el Concesionario de la Línea 1, usando Macros en Excel.	
PRECISIONES TÉCNICAS	
Precisiones técnicas Línea 1 : <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Indica el porcentaje de tiempo de servicio efectivamente prestado respecto al tiempo de servicio programado.</li> <li>✓ Valor mínimo de la Disponibilidad =95%</li> <li>✓ Se calculará por medias móviles de 2 meses</li> <li>✓ El tiempo de servicio programado: Es el tiempo total (en horas/minutos). Se calcula como la cantidad de recorridos (carreras) de los trenes programados por el tiempo de cada recorrido (carrera).</li> <li>✓ El tiempo de servicio efectivo: Tiempo Total (en horas/min) resultante de la diferencia entre el tiempo de servicio programado y la suma de los tiempos (horas/min) de las interrupciones de los recorridos parciales o totales de los trenes que suceden durante los periodos de explotación normal.</li> </ul>	
MÉTODO DE CÁLCULO	
Línea 1: $Ds = \text{Tiempo de servicio efectivo} / \text{tiempo de servicio programado}$ $D = \frac{\sum \frac{V_e}{V_p}}{T} * 100$ <p>             Ve : Viajes diarios unitarios efectuados              Vp : Viajes diarios unitarios programados              T : Número total de días de operación programados en el periodo de medición           </p>	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Mensual
FUENTE DE DATOS	Concesionario - Informe de operación
BASE DE DATOS	Sistema de gestión del tráfico - EBISCREEN - Línea 1 * Los datos son extraídos del sistema y trabajos en macros en Excel por el Concesionario.





<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Ejecución presupuestal Línea 2</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	El indicador busca medir el monto de ejecución presupuestal sobre el presupuesto institucional modificado asignado a este proyecto.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Eficacia
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
Ninguna.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Presupuesto ejecutado en el periodo presupuestal correspondiente a la Línea 2 del Metro de Lima B= Presupuesto institucional modificado asignado para el proyecto Línea 2 del Metro de Lima.	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	OGPP
<b>BASE DE DATOS</b>	Presupuesto anual del sector



## Transporte aéreo

NOMBRE DEL INDICADOR	Índice de calidad de infraestructura aeroportuaria (Foro Económico Mundial)
DEFINICIÓN	Este indicador busca medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre las instalaciones aeroportuarias de su país.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Calidad
UNIDAD DE MEDIDA	Ubicación en ranking
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
Ninguna.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
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 portuaria es considerada muy poco desarrollada) a 7 (la infraestructura aeroportuaria es considerada extensa y eficiente entre los mejores referentes mundiales).	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	OGPP (World Economic Forum)
BASE DE DATOS	Tablas de indicadores de desarrollo mundial-WEF
ALINEAMIENTO	PESEM y Programa Presupuestal 138

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	Eficacia
UNIDAD DE MEDIDA	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
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).	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
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.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Aeropuertos concesionados operativos y con mantenimiento en las áreas de movimiento. B= Total de aeropuertos concesionados	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	DRP / DGAC
BASE DE DATOS	Hoja de cálculo administrada por la DRP / DGAC

## Transporte Acuático

NOMBRE DEL INDICADOR	Índice de calidad de infraestructura portuaria (Foro Económico Mundial)
DEFINICIÓN	Este indicador busca medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre las instalaciones portuarias de su país.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Calidad
UNIDAD DE MEDIDA	Ubicación en ranking
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
Ninguna.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
El Foro Económico Mundial realiza una encuesta de opinión a ejecutivos, considerando la empresa y el sector de actividad. Las puntuaciones van de 1 (el sistema portuario es considerado muy poco desarrollado) a 7 (el sistema portuario es considerado extenso y eficiente entre los mejores referentes mundiales).	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	OGPP (World Economic Forum)
BASE DE DATOS	Tablas de indicadores de desarrollo mundial-WEF



NOMBRE DEL INDICADOR	Porcentaje de instalaciones portuarias (IP) certificadas en PBIP y seguridad portuaria respecto al total de IP
DEFINICIÓN	<p>En mérito al cumplimiento de los requisitos exigidos en la normativa vigente, los terminales portuarios son certificados en los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Certificación en Protección Portuaria (Código PBIP)</li> <li>• Certificación en Seguridad Portuaria</li> </ul> <p>Las certificaciones de PBIP son otorgadas en cumplimiento a los Convenios Internacionales de la Organización Marítima Internacional OMI y de los cuales el Perú es Estado contratante.</p> <p>Las certificaciones de Seguridad son otorgadas en cumplimiento al repertorio de recomendaciones de la Organización Internacional de Trabajo OIT y a la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo.</p> <p>El otorgamiento de estas certificaciones comprende la aprobación de herramientas de gestión, la ejecución de auditorías, la aprobación de certificación y refrendas anuales.</p>
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Eficacia y eficiencia
UNIDAD DE MEDIDA	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (semestral).	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
Manuales de operación de los equipos y sistemas que constituyen la infraestructura portuaria	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
<p>Indicador = <math>(A/B * 100)</math></p> <p>A= N° de terminales portuarios certificados</p> <p>B= N° total de terminales</p>	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Semestral
FUENTE DE DATOS	DGTA
BASE DE DATOS	Base de datos de Certificaciones y Auditorías

NOMBRE DEL INDICADOR	Porcentaje de Km de hidrovías con mantenimiento
DEFINICIÓN	Red hidroviaria que se encuentran en buen estado de conservación.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Eficacia
UNIDAD DE MEDIDA	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
<p>No se ha identificado limitaciones.</p> <p>Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).</p>	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
Ninguna.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
<p>Indicador = <math>(A/B * 100)</math></p> <p>A= Kilómetros de hidrovía habilitadas con mantenimiento</p> <p>B= Kilómetros totales de hidrovía</p>	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	DGTA
BASE DE DATOS	Monitoreo de los ríos pertenecientes a la hidrovía.

NOMBRE DEL INDICADOR	Reducción del tiempo de espera de naves en puertos
DEFINICIÓN	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. Los tiempos de espera se incrementan cuando no existe disponibilidad de infraestructura portuaria y se optimizan cuando los niveles de ocupabilidad no superen el 70%.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Eficacia
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	
<i>(hora de inicio de operaciones – hora de llegada al puerto de arribo)</i>	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Mensual
FUENTE DE DATOS	DGTA
BASE DE DATOS	Registros administrativos / Base de datos del área de REDENAVES

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 principales puertos asociados a los corredores logísticos.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Eficacia
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	
Nº puertos mejorados y modernizados	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	OGPP-Concesiones en Transporte-DGTA
BASE DE DATOS	Reportes de gestión



## Sector Comunicaciones

### Telefonía Móvil

NOMBRE DEL INDICADOR	Porcentaje de la población con acceso a telefonía móvil
DEFINICIÓN	Muestra el nivel de acceso al servicio de telefonía móvil alcanzado por la población, medido en número de líneas por cada 100 habitantes.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Asequibilidad
SERVICIO	Acceso
UNIDAD DE MEDIDA	Líneas por cada 100 habitantes
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\text{Número de líneas de telefonía móvil}}{\text{Población total}} \right) \times 100$	
La pregunta realizada es: ¿Posee un teléfono móvil/celular?	
Nivel de desagregación: Nacional	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	Osiptel, INEI
BASE DE DATOS	Encuesta Residencial de Hogares (ERESTEL) - Osiptel Encuesta Nacional de Hogares (ENAH) - INEI

NOMBRE DEL INDICADOR	Porcentaje de localidades con cobertura de telefonía móvil
DEFINICIÓN	Este indicador revela el nivel de cobertura del servicio de telefonía móvil en los distritos a nivel de todo el país.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Cobertura
SERVICIO	Telefonía móvil
UNIDAD DE MEDIDA	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
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.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\text{Número de distritos que cuentan con cobertura de telefonía móvil}}{\text{Número total de distritos}} \right) \times 100$	
Nivel de desagregación: Nacional	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	MTC-DGRAIC
BASE DE DATOS	Información reportada por las empresas operadoras al MTC.

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Tarifa promedio de una llamada de teléfono móvil prepago como porcentaje del ingreso, por ámbito geográfico</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	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.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Asequibilidad
<b>SERVICIO</b>	Telefonía móvil
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
Se asume que la tarifa corresponde a la llamada de un minuto desde un teléfono móvil hacia una línea de otro operador. 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. Finalmente, el ingreso considerado es aquel proveniente del trabajo.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\sum_{i=1}^N \text{Tarifa de llamada}_i \times \text{Ponderación}_i}{\text{Ingreso promedio mensual}} \right) \times 100$	
Donde: <i>i</i> corresponde a cada empresa analizada	
Nivel de desagregación: Nacional	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Osipitel, INEI
<b>BASE DE DATOS</b>	Oferta Comercial Residencial, Osipitel Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG), INEI

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Tarifa promedio de un plan post pago de telefonía móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Muestra el costo de un plan de telefonía móvil postpago que cuente con al menos 60 minutos libres para llamar a otro operador, como porcentaje del ingreso promedio mensual de la población.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Asequibilidad
<b>SERVICIO</b>	Telefonía móvil
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
Se asume que el costo corresponde a un plan postpago que contenga al menos 60 minutos libres de llamadas a otros operadores. Además, la ponderación se realiza con base en el volumen de tráfico saliente de cada empresa, considerándose las cifras para las 4 principales empresas operadoras. Finalmente, el ingreso considerado es aquel proveniente del trabajo.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\sum_{i=1}^N \text{Costo del plan postpago}_i \times \text{Ponderación}_i}{\text{Ingreso promedio mensual}} \right) \times 100$	
Donde: <i>i</i> corresponde a 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 y por ámbito geográfico	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Osipitel, INEI
<b>BASE DE DATOS</b>	Oferta Comercial Residencial, Osipitel Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG), INEI

## Internet

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Hogares con acceso a internet (fijo y móvil)</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Muestra el nivel de adopción del servicio de internet en los hogares.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Acceso
<b>SERVICIO</b>	Internet
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\text{Número de hogares que cuentan con acceso a internet}}{\text{Número total de hogares}} \right) \times 100$ <p>La pregunta realizada es: ¿Su hogar cuenta con acceso a internet? Nivel de desagregación: Nacional y por ámbito geográfico</p>	
<b>FRECUCENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Osipitel
<b>BASE DE DATOS</b>	Encuesta Residencial de Hogares (ERESTEL), Osipitel

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Penetración de la banda ancha móvil</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Muestra el nivel de adopción del servicio de banda ancha móvil por parte de la población.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Acceso
<b>SERVICIO</b>	Banda ancha móvil
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Líneas por cada 100
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
Se asume que una línea es de banda ancha móvil cuando tiene una velocidad de 2G, 3G o 4G.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\text{Número de líneas de banda ancha móvil}}{\text{Población total}} \right) \times 100$ <p>Nivel de desagregación: Nacional</p>	
<b>FRECUCENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Osipitel
<b>BASE DE DATOS</b>	Encuesta Residencial de Hogares (ERESTEL), Osipitel



<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Penetración de la banda ancha fija</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Muestra el nivel de adopción del servicio de banda ancha fija por parte de la población.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Acceso
<b>SERVICIO</b>	Banda ancha fija
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Líneas por cada 100
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
Se consideran como conexiones de banda ancha fija aquellas que superen los 64 Kbps.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\text{Número de líneas de banda ancha fija}}{\text{Población total}} \right) \times 100$	
Nivel de desagregación: Nacional	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Osipitel
<b>BASE DE DATOS</b>	Encuesta Residencial de Hogares (ERESTEL), Osipitel

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Población que usa internet</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Muestra el nivel de uso del servicio de Internet por parte de la población.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Uso
<b>SERVICIO</b>	Internet (fijo y móvil)
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
Se consideran a todas las personas de 12 años de edad o más.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\text{Número de personas que usan internet}}{\text{Número total de personas}} \right) \times 100$	
El ítem a partir del cual se construye este indicador es el siguiente: ¿Usted usa internet?	
Nivel de desagregación: Nacional y por ámbito geográfico	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Osipitel
<b>BASE DE DATOS</b>	Encuesta Residencial de Servicios de Telecomunicaciones (ERESTEL) - Osipitel

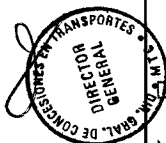


<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Porcentaje de localidades con cobertura de internet fijo y móvil</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Este indicador muestra el nivel de cobertura del servicio de acceso a internet en los centros poblados con población mayor o igual a 100 habitantes a nivel nacional.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Cobertura
<b>SERVICIO</b>	Acceso a internet
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\text{Número de hogares que cuentan con acceso al servicio de acceso a internet}}{\text{Número total de hogares}} \right) \times 100$ <p>El ítem a partir del cual se construye este indicador es el siguiente: ¿Su hogar cuenta con acceso a internet?</p> <p>Nivel de desagregación: Nacional y por ámbito geográfico</p>	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	OSIPTEL, INEI
<b>BASE DE DATOS</b>	Encuesta Nacional de Programas Estratégicos (ENAPRES) - INEI

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Porcentaje de localidades con cobertura internet móvil</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Este indicador muestra el nivel de cobertura del servicio de internet móvil en los centros poblados a nivel nacional.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Cobertura
<b>SERVICIO</b>	Internet móvil
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\text{Nº de centros poblados que cuentan con acceso a internet móvil}}{\text{Número total de centros poblados}} \right) \times 100$ <p>Nivel de desagregación: Nacional y ámbito geográfico.</p>	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	MTC-DGRAIC
<b>BASE DE DATOS</b>	Reporte de empresas operadoras al MTC. Reporte de cobertura móvil de voz y datos en centros poblados urbanos y rurales.

NOMBRE DEL INDICADOR	Tarifa promedio del servicio de internet fijo como porcentaje del ingreso
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
SERVICIO	Internet fijo
UNIDAD DE MEDIDA	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
Se asume que la tarifa corresponde al costo de un plan mensual de internet fijo con una velocidad de descarga de 3 Mbps. Además, la ponderación se realiza en base a las cuotas de mercado, considerándose las cifras para las 2 principales empresas. Finalmente, el ingreso considerado es aquel proveniente del trabajo.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\sum_{i=1}^N \text{Tarifa del costo mensual}_i \times \text{Ponderación}_i}{\text{Ingreso promedio mensual}} \right) \times 100$	
Donde: <i>i</i> corresponde a cada empresa analizada	
Nivel de desagregación: Nacional	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	INEI y Osiptel
BASE DE DATOS	Oferta Comercial Residencial, Osiptel Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG), INEI

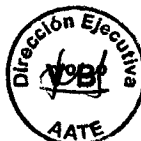
NOMBRE DEL INDICADOR	Tarifa promedio del servicio de internet móvil como porcentaje del ingreso
DEFINICIÓN	Muestra el costo mensual del plan de internet móvil cuya capacidad de transmisión sea de al menos 1 GB, como porcentaje del ingreso promedio.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Asequibilidad
SERVICIO	Internet móvil
UNIDAD DE MEDIDA	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
Se asume que la tarifa corresponde al costo de un plan mensual de internet móvil con una capacidad de transmisión de al menos 1GB. Además, la ponderación se realiza en base a las cuotas de mercado, considerándose las cifras para las 3 principales empresas, según el número de líneas mostradas en Osiptel a septiembre 2014. Finalmente, el ingreso considerado es aquel proveniente del trabajo.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\sum_{i=1}^N \text{Tarifa del costo mensual}_i \times \text{Ponderación}_i}{\text{Ingreso promedio mensual}} \right) \times 100$	
Donde: <i>i</i> corresponde a cada empresa analizada	
Nivel de desagregación: Nacional	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	INEI y Osiptel
BASE DE DATOS	Oferta Comercial Residencial, Osiptel Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG), INEI



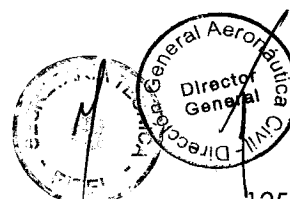
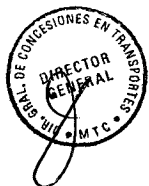
<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Velocidad de conexión a internet</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Este indicador muestra la velocidad de conexión promedio a Internet (fijo y móvil) a nivel nacional.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Velocidad
<b>SERVICIO</b>	Internet (fijo y móvil)
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Mbps
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
Elaborado por Akamai.	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Akamai
<b>BASE DE DATOS</b>	Akamai. Reporte trimestral: Akamai's State of the Internet Report.

#### TV de paga

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Porcentaje de hogares con acceso a TV de paga</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Indica el nivel de adopción del servicio de TV de paga en los hogares.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Acceso
<b>SERVICIO</b>	TV de paga
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\text{Número de hogares que cuentan con acceso a tv de paga}}{\text{Número total de hogares}} \right) \times 100$	
La pregunta realizada es: ¿Su hogar cuenta con acceso a televisión de paga?	
Nivel de desagregación: Nacional y por ámbito geográfico	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Osiptel
<b>BASE DE DATOS</b>	Encuesta Residencial de Hogares (ERESTEL) - OSIPTEL



<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Tarifa promedio de un paquete de TV de paga con al menos 60 canales de video</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Indica el costo de la tarifa de un paquete de TV de paga como porcentaje del ingreso.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Asequibilidad
<b>SERVICIO</b>	TV de paga
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
Se asume que la tarifa corresponde costo del plan mensual de un paquete de TV de paga con al menos 60 canales de video. Además, la ponderación se realiza utilizando las cuotas de mercado publicadas por el Osiptel en 2014, considerándose cifras para las 3 principales empresas operadoras. Finalmente, las cifras del ingreso para el año 2015 son estimadas.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
$\left( \frac{\sum_{i=1}^N \text{Tarifa del costo mensual}_i \times \text{Ponderación}_i}{\text{Ingreso promedio mensual}} \right) \times 100$	
Donde: <i>i</i> corresponde a cada empresa analizada.	
Nivel de desagregación: Nacional y por ámbito geográfico	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Osiptel, INEI
<b>BASE DE DATOS</b>	Encuesta Residencial de Hogares (ERESTEL) - OSIPTEL



# Anexo D Plan de Acción para el Desarrollo de los Proyectos en Ejecución

## OBJETIVOS ESTRATEGICO 1

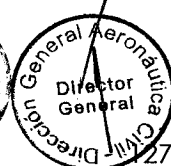
En conformidad con el Plan Operativo Institucional 2016, el OEG1 en este caso concuerda con los objetivos planteados por el Programa Presupuestal N° 138. "Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte".

Entre los productos y actividades que se plantean para la consecución de estos objetivos están los relacionados a las siguientes categorías: i) camino nacional con mantenimiento vial, ii) persona natural o jurídica autorizada para brindar servicios aeronáuticos, iii) persona natural o jurídica inspeccionada en seguridad aeronáutica, iv) ferrocarril nacional operativo y con mantenimiento, v) operadores del servicio de transporte acuático autorizados, vi) operadores del servicio de transporte acuático inspeccionados, vii) camino nacional con mantenimiento vial, viii) aeródromos operativos y con mantenimiento, ix) ferrocarril nacional operativo y con mantenimiento, x) instalaciones portuarias operativos y con mantenimiento, xi) hidro vía operativa y con mantenimiento, xii) camino nacional con mantenimiento vial, y xiii) camino nacional con mantenimiento vial.

Tabla N° D-1 Actividades para el logro del objetivo estratégico 1

Objetivo Especifico	Programa	Producto	Actividad
OE1.1. Ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la red vial nacional.	PP 138	3000131	Camino nacional con mantenimiento vial
OE1.2 Modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y ferroviarias de carácter nacional.	PP 138	3000749	Persona natural o jurídica autorizada para brindar servicios aeronáuticos
	PP 138	3000750	Persona natural o jurídica inspeccionada en seguridad aeronáutica

	PP 138	3000752	Ferrocarril nacional operativo y con mantenimiento	5005723 OPERACION DEL SERVICIO DE LA ACTIVIDAD FERROVIARIA 5005724 MANTENIMIENTO PERIODICO DE LA RED FERROVIARIA 5005725 MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA RED FERROVIARIA 5005726 PREVENCION Y ATENCION DE EMERGENCIAS EN LAS VIAS FERREAS 5005729 MANTENIMIENTO Y REPARACION DEL MATERIAL RODANTE
	PP 138	3000757	Operadores del servicio de transporte acuático autorizados	5005743 AUTORIZACION DE OPERADORES QUE PROVEEN SERVICIOS DE TRANSPORTE ACUATICO
	PP 138	3000758	Operadores del servicio de transporte acuático inspeccionados	5005744 INSPECCION A OPERADORES QUE PROVEEN SERVICIOS DE TRANSPORTE ACUATICO
OE1.3. Garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento.	PP 138	3000131	Camino nacional con mantenimiento vial	5001433 CONSERVACION POR NIVELES DE SERVICIO DE LA RED PAVIMENTADA Y NO PAVIMENTADA 5001434 MANTENIMIENTO PERIODICO DE LA RED VIAL NACIONAL PAVIMENTADA 5001435 MANTENIMIENTO RUTINARIO RED VIAL NACIONAL PAVIMENTADA 5001436 MANTENIMIENTO RUTINARIO RED VIAL NACIONAL NO PAVIMENTADA 5001437 PREVENCION Y ATENCION DE EMERGENCIAS VIALES 5001439 CONSERVACION VIAL POR NIVELES DE SERVICIO DE LA RED CONCESIONADA 5003240 FUNCIONAMIENTO DE UNIDADES DE PEAJES
			Aeródromos operativos y con mantenimiento	
	PP 138	3000752	Ferrocarril nacional operativo y con mantenimiento	5005724 MANTENIMIENTO PERIODICO DE LA RED FERROVIARIA 5005725 MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA RED FERROVIARIA 5005726 PREVENCION Y ATENCION DE EMERGENCIAS EN LAS VIAS FERREAS 5005729 MANTENIMIENTO Y REPARACION DEL MATERIAL RODANTE 5005735 OPERACION Y MANTENIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES FERROVIARIAS URBANAS CONCESIONADAS
			Instalaciones portuarias operativos y con mantenimiento	
	PP 138	3000756	Hidrovia operativa y con mantenimiento	5005741 MONITOREO DE NIVELES DE SERVICIO DE HIDROVIAS NO CONCESIONADAS



OE1.4. Mejorar la conexión con los puertos, propiciando el transporte multimodal y contribuir con el desarrollo de corredores logísticos.	PP 138	3000131	Camino nacional con mantenimiento vial	5001433 CONSERVACION POR NIVELES DE SERVICIO DE LA RED PAVIMENTADA Y NO PAVIMENTADA 5001434 MANTENIMIENTO PERIODICO DE LA RED VIAL NACIONAL PAVIMENTADA 5001435 MANTENIMIENTO RUTINARIO RED VIAL NACIONAL PAVIMENTADA 5001436 MANTENIMIENTO RUTINARIO RED VIAL NACIONAL NO PAVIMENTADA 5001437 PREVENCION Y ATENCION DE EMERGENCIAS VIALES 5001439 CONSERVACION VIAL POR NIVELES DE SERVICIO DE LA RED CONCESIONADA 5001441 ESTUDIO DE TRAFICO ANUAL 5001443 CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE GESTION Y DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA VIAL 5001444 ESTUDIOS BASICOS DE INGENIERIA 5003240 FUNCIONAMIENTO DE UNIDADES DE PEAJES
---	--------	---------	--	--

Fuente: MTC





## OBJETIVOS ESTRATEGICO 2

En conformidad con el Plan Operativo Institucional 2016, el OEG2 en este caso concuerda con los objetivos planteados por el Programa Presupuestal N° 138. "Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte".

Entre los productos y actividades que se plantean para la consecución de estos objetivos están los relacionados a las siguientes categorías: i) camino nacional con mantenimiento vial; ii) red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial, iii) camino nacional con mantenimiento vial, iv) ferrocarril nacional operativo y con mantenimiento, v) operadores del servicio de transporte acuático autorizados, vi) operadores del servicio de transporte acuático inspeccionados, vii) persona natural o jurídica autorizada para brindar servicios aeronáuticos, viii) persona natural o jurídica inspeccionada en seguridad aeronáutica, ix) sistema eléctrico de transporte masivo operativo y con mantenimiento, y x) personas atendidas por vuelos subsidiados.

**Tabla N° D-2 Actividades para el logro del objetivo estratégico 2**

Objetivo Específico	Programa	Producto	Actividad
OE2.1. Promover la formalización e impulsar la prestación de servicios de transportes seguros, eficientes y competitivos.	PP 138	3000131	Camino nacional con mantenimiento vial 5001437 PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS VIALES 5001441 ESTUDIO DE TRAFICO ANUAL 5001443 CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE GESTIÓN Y DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA VIAL 5003240 FUNCIONAMIENTO DE UNIDADES DE PEAJES
	PP 138	3000480	Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial 5001483 INSPECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL 5001484 AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL 5001485 ELABORACIÓN DE NORMAS O MANUALES EN SEGURIDAD VIAL 5001486 DETECCIÓN DE PUNTOS NEGROS O TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES
OE2.3. Fortalecer y promover la interconexión de los servicios de transporte y logística asociada, que operan sobre las redes y nodos de infraestructura.	PP 138	3000131	Camino nacional con mantenimiento vial 5001433 CONSERVACIÓN POR NIVELES DE SERVICIO DE LA RED PAVIMENTADA Y NO PAVIMENTADA 5001439 CONSERVACIÓN VIAL POR NIVELES DE SERVICIO DE LA RED CONCESIONADA 5001441 ESTUDIO DE TRAFICO ANUAL 5001443 CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE GESTIÓN Y DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA VIAL 5001444 ESTUDIOS BÁSICOS DE INGENIERÍA 5003240 FUNCIONAMIENTO DE UNIDADES DE PEAJES
	PP 138	3000752	Ferrocarril nacional operativo y con mantenimiento 5005723 OPERACIÓN DEL SERVICIO DE LA ACTIVIDAD FERROVIARIA
OE 2.6. Gestionar el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros	PP 138	3000753	Sistema eléctrico de transporte masivo operativo y con mantenimiento 5005735 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES FERROVIARIAS URBANAS CONCESIONADAS 5005736 ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS PARA LA OPERACIÓN Y/O DESARROLLO DE LA RED FERROVIARIA URBANA EXISTENTE

Fuente: MTC

## OBJETIVOS ESTRATEGICO 4

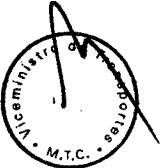
En conformidad con el Plan Operativo Institucional 2016, el OEG4 en este caso concuerda con los objetivos planteados por el Programa Presupuestal N° 138. "Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte".

Entre los productos y actividades que se plantean para la consecución de estos objetivos están los relacionados directamente a la categoría de camino nacional con mantenimiento vial.

**Tabla N° D-4 Actividades para el logro del objetivo estratégico 4**

Objetivo Especifico	Programa	Producto	Actividad
OE4.1. Ampliar la participación de la inversión privada en nuevos proyectos de infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones	PP 138	3000131	<p>Camino nacional con mantenimiento vial</p> <p>5001434 MANTENIMIENTO PERIODICO DE LA RED VIAL NACIONAL PAVIMENTADA</p> <p>5001435 MANTENIMIENTO RUTINARIO RED VIAL NACIONAL PAVIMENTADA</p> <p>5001436 MANTENIMIENTO RUTINARIO RED VIAL NACIONAL NO PAVIMENTADA</p> <p>5001437 PREVENCION Y ATENCION DE EMERGENCIAS VIALES</p> <p>5001439 CONSERVACION VIAL POR NIVELES DE SERVICIO DE LA RED CONCESIONADA</p> <p>5001441 ESTUDIO DE TRAFICO ANUAL</p> <p>5001443 CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE GESTION Y DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA VIAL</p> <p>5001444 ESTUDIOS BASICOS DE INGENIERIA</p> <p>5003240 FUNCIONAMIENTO DE UNIDADES DE PEAJES</p>

Fuente: MTC



### OBJETIVOS ESTRATEGICO 3

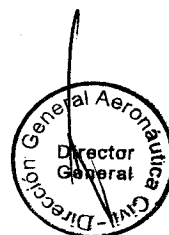
En conformidad con el Plan Operativo Institucional 2016, el OEG3 en este caso concuerda con los objetivos planteados por el Programa Presupuestal N° 0047. "Acceso y uso adecuado de los servicios públicos de telecomunicaciones e información asociados".

Entre los productos y actividades que se plantean para la consecución de estos objetivos están los relacionados a las siguientes categorías: i) Estudios de pre inversión, y ii) localidades con servicios públicos de telecomunicaciones con financiamiento no reembolsable mediante concurso en zonas focalizadas.

**Tabla N° D-3 Actividades para el logro del objetivo estratégico 3**

Objetivo Especifico	Programa	Producto	Actividad
OE3.2. Promover el despliegue de infraestructura y servicios de telecomunicaciones que permita la conectividad y la integración virtual del país, priorizando zonas de interés social y fronteras	PP 0047	2001621	Estudios de pre-inversión  6000046 ESTUDIOS DE PERFILES
OE3.5 Priorizar el acceso de los usuarios a la Banda Ancha, en especial en áreas rurales y lugares de preferente interés social	PP 0047	3000085	Localidades con servicios públicos de telecomunicaciones con financiamiento no reembolsable mediante concurso en zonas focalizadas  5000299 INSTALACION Y OPERACION DE SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES DE INTERNET 5000300 INSTALACION Y OPERACION DE SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES DE TELEFONIA FIJA 5000301 INSTALACION Y OPERACION DE SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES DE TELEFONIA MOVIL 5000302 INSTALACION Y OPERACION DE SERVICIOS DE TELEFONIA FIJA DE USO PUBLICO 5001304 SUPERVISION DE LOS PROYECTOS DE LAS LOCALIDADES 5005030 PROMOCION DE PROYECTOS DE TELECOMUNICACIONES

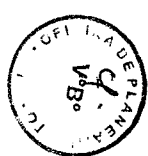
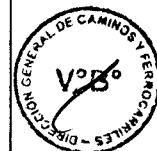
Fuente: MTC



# Anexo E Contribución de las concesiones en ejecución al logro de los objetivos estratégicos

## OBJETIVO ESTRATEGICO 1

Objetivo Específico	Nombre	16 Concesiones Viales en ejecución																4 Concesiones Aeroportuarias en ejecución				4 Concesiones Ferroviarias en ejecución				7 Concesiones Portuarias en ejecución							
		Autopista del Sol Trujillo - Sullana	Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque	IIRSA Centro - Tramo 2	IIRSA Norte: Paila - Yurimaguas	IIRSA Sur, Tramo 1	IIRSA Sur, Tramo 2	IIRSA Sur, Tramo 3	IIRSA Sur, Tramo 4	IIRSA Sur, Tramo 5	Red vial N° 4	Red Vial N° 5	Red Vial N° 6	Tramo Vial - Moquepe Cayalti - Oytún	Tramo Vial - Ovalo Chancay - Hualal - Acos	Tramo Vial Dv. Quilca - Dv. Ilo - La Concordia	Longitudinal de la Sierra Tramo 2	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	Aeropuerto Chinchero	Ferrocarril del Centro	Ferrocarril del Sur y Sur Oriente	Tren Eléctrico - Línea 1	Tren Eléctrico - Línea 2	Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao	Terminal Muelle Norte	Terminal Portuario de Matarani	Terminal Portuario de Paila	Terminal Portuario de Yurimaguas	Terminal de Concentrados de Mineral en el Callao	Terminal Portuario General San Martín	
OE1.1. Ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la red vial nacional.	Red Vial Nacional Pavimentada (%)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x																	
	Índice de calidad de infraestructura vial	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x																	
OE1.2 Modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y ferroviarias de carácter nacional.	Índice de calidad de infraestructura aeroportuaria																x	x	x	x													
	Índice de calidad de infraestructura ferroviaria																				x	x	x	x									
	Índice de calidad de infraestructura portuaria																									x	x	x	x	x	x	x	
OE1.3. Garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento.	Red Vial Nacional pavimentada en buen estado (%)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x																	
	Aeródromos operativos y con mantenimiento (%)																x	x	x	x													
	Km de hidrovía con mantenimiento (%)																																
OE1.4. Mejorar la conexión con los puertos, propiciando el transporte multimodal y contribuir con el desarrollo de corredores logísticos.	Carreteras transversales pavimentadas conectados a los puertos nacionales				x	x				x																							





## OBJETIVO ESTRATEGICO 2 y 4

		Concesiones Viales en ejecución														Concesiones Aeroportuarias en ejecución				Concesiones Ferroviarias en ejecución				Concesiones Portuarias en ejecución								
Objetivo Específico	Nombre	Autopista del Sol Trujillo - Sullana	Empalme 1B - Buenos Aires - Canchaque	IIRSA Centro - Tramo 2	IIRSA Norte: Paíta - Yurimaguas	IIRSA Sur, Tramo 1	IIRSA Sur, Tramo 2	IIRSA Sur, Tramo 3	IIRSA Sur, Tramo 4	IIRSA Sur, Tramo 5	Red vial N° 4	Red Vial N° 5	Red Vial N° 6	Tramo Vial - Mccupe Cayalli - Oyotún	Tramo Vial - Ovalo Chancay - Hualal - Acos	Tramo Vial Dv. Quilca - Dv. Ilo - La Concordia	Longitudinal de la Sierra Tramo 2	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	Aeropuerto Chinchero	Ferrocarril del Centro	Ferrocarril del Sur y Sur Oriente	Tren Eléctrico - Línea 1	Tren Eléctrico - Línea 2	Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao	Terminal Muelle Norte	Terminal Portuario de Matarani	Terminal Portuario de Paíta	Terminal Portuario de Yurimaguas	Terminal de Concentrados de Mineral en el Callao	Terminal Portuario General San Martín
OE2.1. Promover la formalización e impulsar la prestación de servicios de transportes seguros, eficientes y competitivos.	Instalaciones portuarias certificadas código PBIP																									x	x	x	x	x	x	x
	Doble calzada en la Longitudinal de la Costa (%)	x								x	x	x	x																			
	Truck centers construidos (N°)																															
OE2.3. Fortalecer y promover la interconexión de los servicios de transporte y logística asociada, que operan sobre las redes y nodos de infraestructura.	Puertos mejorados y modernizados con acceso a corredores logísticos																									x	x	x	x	x	x	x
	Reducción del tiempo de espera de naves en puertos																									x	x	x	x	x	x	x
	Costo de transporte de carga / kilometro																					x	x									
	Tiempo promedio de Viaje / kilometro																					x	x									
OE 2.6. Gestionar el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Lima y Callao, a través del Metro de Lima-Buses.	Índice de disponibilidad promedio del servicio - Línea 1																							x								
	Ejecución Presupuestal - Línea 2																								x							
OE4.1. Ampliar la participación de la inversión privada en nuevos proyectos de infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones	Porcentaje de carreteras concesionadas	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x															

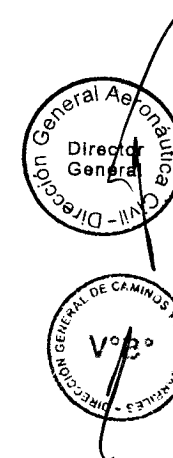




## OBJETIVO ESTRATEGICO 2 Y 4

Objetivo Estratégico	Objetivo Específico	Nombre	Hidrovia Amazónica	Longitudinal de la Sierra Tramo 5	Longitudinal de la Sierra Tramo 4	Ferrocarril Huancayo - Huancavelica	Línea 3 de la red básica del Metro de Lima y Callao	Línea 4 de la red básica del Metro de Lima y Callao	Tercer Grupo de Aeropuertos
OE 2. Disponer de servicios de transportes seguros, eficientes y de calidad, incorporando la logística de transportes, preservación del medio ambiente e inclusión social	OE2.1. Promover la formalización e impulsar la prestación de servicios de transportes seguros, eficientes y competitivos.	Instalaciones portuarias certificadas código PBIP							
		Porcentaje de doble calzada en la Longitudinal de la Costa							
		Nº de truck centers construidos							
	OE2.3. Fortalecer y promover la interconexión de los servicios de transporte y logística asociada, que operan sobre las redes y nodos de infraestructura.	Puertos mejorados y modernizados con acceso a corredores logísticos							
		Reducción del tiempo de espera de naves en puertos							
		Costo de transporte de carga / kilometro				x			
		Tiempo promedio de Viaje / kilometro				x			
OE 4. Comprometer la participación de la inversión privada, a través de Asociación Público Privada e inversión directa en infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones	OE 2.6. Gestionar el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Lima y Callao, a través del Metro de Lima-Buses.	Índice de disponibilidad promedio del servicio - Línea 1							
		Ejecución Presupuestal- Línea 2							
	OE4.1. Ampliar la participación de la inversión privada en nuevos proyectos de infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones	Porcentaje de carreteras concesionadas		x	x				

Fuente: MTC



# Anexo F Alineamiento de proyectos APP con objetivos estratégicos e indicadores de desempeño

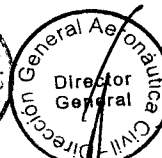
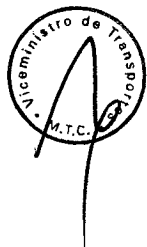
## OBJETIVO ESTRATEGICO 1

Objetivo Estratégico	Objetivo Especifico	Nombre	Hidrovia Amazonica	Longitudinal de la Sierra Tramo 5	Longitudinal de la Sierra Tramo 4	Ferrocarril Huancayo - Huancavelica	Línea 3 de la red básica del Metro de Lima y Callao	Línea 4 de la red básica del Metro de Lima y Callao	Tercer Grupo de Aeropuertos
OE 1. Contar con infraestructura de transporte que contribuya al fortalecimiento de la integración interna y externa, al desarrollo de corredores logísticos, al proceso de ordenamiento territorial, protección del medio ambiente y mejorar el nivel de competitividad de la economía	OE1.1. Ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la red vial nacional.	Porcentaje de la Red Vial Nacional Pavimentada		x	x				
		Índice de calidad de infraestructura vial		x	x				
	OE1.2 Modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y ferroviarias de carácter nacional.	Índice de calidad de infraestructura aeroportuaria							x
		Índice de calidad de infraestructura ferroviaria				x	x	x	
		Índice de calidad de infraestructura portuaria							
	OE1.3. Garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento.	Porcentaje de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado		x	x				
		Porcentaje de aeropuertos operativos y con mantenimiento							x
		Porcentaje de Km de hidrovia con mantenimiento	x						
	OE1.4. Mejorar la conexión con los puertos, propiciando el transporte multimodal y contribuir con el desarrollo de corredores logísticos.	Carreteras transversales pavimentadas conectados a los puertos nacionales			x				

Fuente: MTC



## Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes

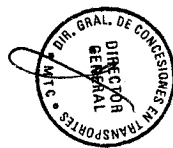




### OBJETIVO ESTRATEGICO 3

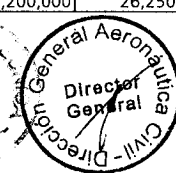
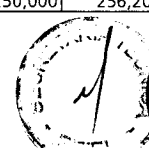
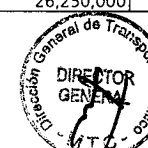
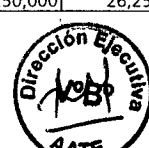
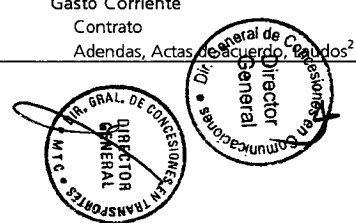
Objetivo Estratégico	Objetivo Especifico	Nombre	Red Regional de Fibra Óptica -Red de transporte zona norte	Red Regional de Fibra Óptica -Red de transporte zona sur	Red Regional de Fibra Óptica -Red de transporte zona centro sur	Red Regional de Fibra Óptica -Red de transporte zona centro norte
OE 3. Ampliar la cobertura de servicios de telecomunicaciones eficientes, de calidad e interés social	OE3.1. Contribuir a elevar la competitividad de los servicios de telecomunicaciones	Tarifa promedio de una llamada de teléfono móvil prepago como porcentaje del ingreso promedio nacional	x	x	x	x
		Tarifa promedio de un plan post pago de telefonía móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional	x	x	x	x
		Tarifa promedio del servicio de internet fijo como porcentaje del ingreso promedio nacional	x	x	x	x
		Tarifa promedio del servicio de internet móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional	x	x	x	x
		Tarifa promedio de un paquete de TV de paga con al menos 60 canales de video como porcentaje del ingreso promedio	x	x	x	x
		Velocidad de conexión a Internet (Mbps)	x	x	x	x
	OE3.2. Promover el despliegue de infraestructura y servicios de telecomunicaciones que permita la conectividad y la integración virtual del país, priorizando zonas de interés social y fronteras	Porcentaje de la población con acceso a telefonía móvil- Nacional	x	x	x	x
		Porcentaje de localidades con cobertura de telefonía móvil-Nacional	x	x	x	x
		Hogares con acceso internet (fijo y móvil)- Nacional	x	x	x	x
		Penetración de la banda ancha móvil	x	x	x	x
		Penetración de la banda ancha fija	x	x	x	x
		Población que usa internet- Nacional	x	x	x	x
		Porcentaje de localidades con cobertura de internet fijo y móvil-Nacional	x	x	x	x
		Porcentaje de localidades con cobertura de internet fijo- Nacional	x	x	x	x
	OE3.5 Priorizar el acceso de los usuarios a la Banda Ancha, en especial en áreas rurales y lugares de preferente interés social	Hogares con acceso a TV de paga- Nacional	x	x	x	x
		Penetración de la banda ancha móvil	x	x	x	x
		Penetración de la banda ancha fija	x	x	x	x

Fuente: MTC

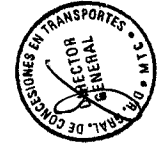


# Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes

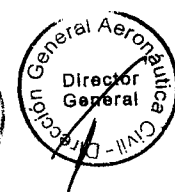
Entidad	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1 METRO DE LIMA LINEA 1	572,108,989	541,878,342	503,716,829	468,482,130	505,788,623	511,168,260	516,656,118	522,254,385	527,965,293	533,791,120
Gasto de Capital	495,854,727	451,785,028	336,839,177	261,450,061	279,459,565	278,316,133	277,341,184	280,516,062	279,996,303	280,276,440
Contrato	170,523,286	166,634,072	163,034,574	160,271,973	158,936,373	157,755,703	156,742,143	159,876,986	159,315,715	159,552,810
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	(*) 325,331,441	285,150,956	173,804,603	101,178,088	120,523,192	120,560,430	120,599,042	120,639,077	120,680,588	120,723,630
Gasto Corriente	76,254,262	90,093,315	166,877,652	207,032,069	226,329,057	232,852,127	239,314,934	241,738,323	247,968,990	253,514,680
Contrato	76,254,262	85,079,028	93,712,787	101,610,336	108,183,582	114,706,651	121,169,458	123,592,847	129,823,514	135,369,204
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	5,014,287	73,164,865	105,421,733	118,145,476	118,145,476	118,145,476	118,145,476	118,145,476	118,145,476
2 METRO DE LIMA LINEA 2 Y RAMAL 4	1,812,897,615	2,490,453,346	3,534,022,533	2,905,743,129	3,562,051,162	2,244,838,679	1,206,355,023	1,207,486,331	1,207,486,331	1,238,765,630
Gasto de Capital	1,812,897,615	2,370,854,492	3,313,437,099	2,541,401,771	3,089,979,848	1,768,608,656	730,125,000	730,125,000	730,125,000	730,125,000
Contrato	(**) 1,812,897,615	2,370,854,492	3,313,437,099	2,541,401,771	3,089,979,848	1,768,608,656	730,125,000	730,125,000	730,125,000	730,125,000
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	119,598,854	220,585,435	364,341,358	472,071,315	476,230,023	476,230,023	477,361,331	477,361,331	508,640,630
Contrato	0	119,598,854	220,585,435	364,341,358	472,071,315	476,230,023	476,230,023	477,361,331	477,361,331	508,640,630
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 IIRSA NORTE	303,784,117	460,158,036	551,635,222	339,623,248	253,603,870	256,677,320	259,842,974	213,479,008	153,568,322	127,719,386
Gasto de Capital	253,819,743	322,542,210	462,075,905	244,905,524	147,405,524	147,405,524	147,405,524	97,780,934	34,511,806	5,203,674
Contrato	131,289,187	144,653,954	146,619,361	147,405,524	147,405,524	147,405,524	147,405,524	97,780,934	34,511,806	5,203,674
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	122,530,557	177,888,256	315,456,544	97,500,000	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	49,964,374	137,615,825	89,559,317	94,717,724	106,198,346	109,271,796	112,437,450	115,698,074	119,056,516	122,515,711
Contrato	38,857,953	133,935,825	85,829,317	90,967,724	102,448,346	105,521,796	108,687,450	111,948,074	115,306,516	118,765,711
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	11,106,421	3,680,000	3,730,000	3,750,000	3,750,000	3,750,000	3,750,000	3,750,000	3,750,000	3,750,000
4 IIRSA SUR TRAMO 1	97,107,968	117,387,070	118,494,637	115,925,066	116,666,674	117,520,812	118,387,759	119,267,708	120,160,861	92,494,831
Gasto de Capital	50,897,285	62,108,634	61,652,671	57,959,238	57,859,334	57,859,334	57,859,334	57,859,334	57,859,334	29,286,757
Contrato	50,897,285	56,779,293	57,550,751	57,859,334	57,859,334	57,859,334	57,859,334	57,859,334	57,859,334	29,286,757
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	5,329,341	4,101,920	99,903	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	46,210,683	55,278,436	56,841,966	57,965,829	58,807,340	59,661,478	60,528,425	61,408,374	62,301,526	63,208,074
Contrato	46,210,683	53,438,436	54,976,966	56,100,829	56,942,340	57,796,478	58,663,425	59,543,374	60,436,526	61,343,074
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	1,840,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000
5 IIRSA SUR TRAMO 2	227,611,205	263,858,823	248,691,284	235,081,324	235,747,748	236,424,169	237,110,735	173,002,301	62,861,854	63,579,782
Gasto de Capital	161,827,374	187,683,007	190,233,048	175,653,065	175,653,065	175,653,065	175,653,065	110,847,765	0	0
Contrato	156,448,330	172,374,207	174,716,248	175,653,065	175,653,065	175,653,065	175,653,065	110,847,765	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	5,379,044	15,308,800	15,516,800	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	65,783,831	76,175,816	58,458,236	59,428,260	60,094,684	60,771,104	61,457,671	62,154,536	62,861,854	63,579,782
Contrato	30,595,900	42,319,816	43,538,236	44,428,260	45,094,684	45,771,104	46,457,671	47,154,536	47,861,854	48,579,782
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos <sup>1</sup>	35,187,931	33,856,000	14,920,000	15,000,000	15,000,000	15,000,000	15,000,000	15,000,000	15,000,000	15,000,000
6 IIRSA SUR TRAMO 3	247,908,388	362,343,396	309,094,964	311,549,351	297,358,348	298,179,479	299,012,928	233,645,549	95,562,637	73,972,806
Gasto de Capital	202,784,716	277,330,915	241,322,279	242,616,232	227,616,232	227,616,232	227,616,232	161,402,903	22,461,351	0
Contrato	202,730,190	223,367,395	226,402,279	227,616,232	227,616,232	227,616,232	227,616,232	161,402,903	22,461,351	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	54,526	53,963,520	14,920,000	15,000,000	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	45,123,672	85,012,480	67,772,685	68,933,119	69,742,116	70,563,247	71,396,696	72,242,647	73,101,286	73,972,806
Contrato	43,641,090	51,156,480	52,852,685	53,933,119	54,742,116	55,563,247	56,396,696	57,242,647	58,101,286	58,972,806
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	1,482,582	33,856,000	14,920,000	15,000,000	15,000,000	15,000,000	15,000,000	15,000,000	15,000,000	15,000,000
7 IIRSA SUR TRAMO 4	253,567,546	272,795,606	254,280,482	256,414,568	257,196,779	257,990,724	258,796,578	440,086,538	176,414,999	142,705,914
Gasto de Capital	181,344,151	174,694,137	177,067,698	178,017,123	178,017,123	178,017,123	178,017,123	128,539,141	93,987,391	59,435,642
Contrato	158,553,918	174,694,137	177,067,698	178,017,123	178,017,123	178,017,123	178,017,123	128,539,141	93,987,391	59,435,642
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	22,790,233	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	72,223,395	98,101,469	77,212,783	78,397,445	79,179,656	79,973,601	80,779,455	311,547,397	82,427,608	83,270,272
Contrato	42,954,252	49,672,669	51,102,783	52,147,445	52,929,656	53,723,601	54,529,455	55,347,397	56,177,608	57,020,272
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos <sup>2</sup>	29,269,143	48,428,800	26,110,000	26,250,000	26,250,000	26,250,000	26,250,000	256,200,000	26,250,000	26,250,000



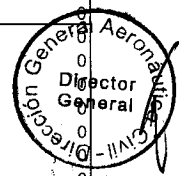
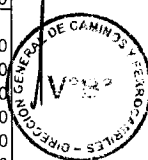
8	IIRSA SUR TRAMO 5	189,286,863	301,254,908	244,712,065	186,367,717	111,860,280	112,020,459	113,992,060	112,348,192	112,515,823	112,686,014
	Gasto de Capital	188,789,863	284,284,426	226,951,701	175,991,657	101,326,451	101,326,451	101,326,451	101,326,451	101,326,451	101,326,451
	Contrato	84,596,376	95,653,062	100,786,043	101,326,451	101,326,451	101,326,451	101,326,451	101,326,451	101,326,451	101,326,451
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	104,193,487	188,631,364	126,165,658	74,665,207	0	0	0	0	0	0
	Gasto Corriente	497,000	16,970,482	17,760,363	10,376,060	10,533,829	10,694,008	12,665,610	11,021,742	11,189,372	11,359,563
	Contrato	497,000	9,478,070	9,750,951	9,950,283	10,099,538	10,251,031	10,404,796	10,560,868	10,719,281	10,880,070
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	7,492,412	8,009,413	425,776	434,292	442,978	2,260,814	460,874	470,091	479,493
9	EMPALME 1B BUENOS AIRES CANCHAQUE	32,150,283	42,803,212	37,490,516	37,986,574	38,290,461	38,603,465	38,925,859	39,257,925	36,600,254	23,215,053
	Gasto de Capital	24,165,723	32,329,343	26,589,424	26,731,994	26,731,994	26,731,994	26,731,994	26,731,994	23,732,295	10,934,243
	Contrato	24,165,723	26,232,997	26,589,424	26,731,994	26,731,994	26,731,994	26,731,994	26,731,994	23,732,295	10,934,243
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	6,096,346	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gasto Corriente	7,984,560	10,473,869	10,901,092	11,254,579	11,558,467	11,871,471	12,193,865	12,525,931	12,867,959	12,280,811
	Contrato	7,984,560	9,369,869	9,782,092	10,129,579	10,433,467	10,746,471	11,068,865	11,400,931	11,742,959	11,155,811
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	1,104,000	1,119,000	1,125,000	1,125,000	1,125,000	1,125,000	1,125,000	1,125,000	1,125,000
10	OVALO CHANCAY HUARAL ACOS	34,611,868	31,152,156	15,622,828	16,177,795	16,663,129	17,163,023	17,677,913	18,208,251	18,754,498	19,317,133
	Gasto de Capital	34,611,868	16,187,683	0	0	0	0	0	0	0	0
	Contrato	34,611,868	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	16,187,683	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gasto Corriente	0	14,964,473	15,622,828	16,177,795	16,663,129	17,163,023	17,677,913	18,208,251	18,754,498	19,317,133
	Contrato	0	14,964,473	15,622,828	16,177,795	16,663,129	17,163,023	17,677,913	18,208,251	18,754,498	19,317,133
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	NUEVO MOCUPE CAYALTI OYOTUN	8,872,854	78,197,880	11,989,364	12,381,510	12,719,205	13,067,031	13,425,292	13,794,301	14,174,380	14,565,861
	Gasto de Capital	0	55,200,000	0	0	0	0	0	0	0	0
	Contrato	0	55,200,000	0	0	0	0	0	0	0	0
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gasto Corriente	8,872,854	22,997,880	11,989,364	12,381,510	12,719,205	13,067,031	13,425,292	13,794,301	14,174,380	14,565,861
	Contrato	8,872,854	10,412,280	10,870,364	11,256,510	11,594,205	11,942,031	12,300,292	12,669,301	13,049,380	13,440,861
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	12,585,600	1,119,000	1,125,000	1,125,000	1,125,000	1,125,000	1,125,000	1,125,000	1,125,000
12	RED VIAL 4	14,224,090	76,592,360	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gasto de Capital	14,224,090	76,592,360	0	0	0	0	0	0	0	0
	Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	14,224,090	76,592,360	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	RED VIAL 5	100,907,340	170,698,667	301,176,670	0	0	0	0	0	0	0
	Gasto de Capital	100,907,340	170,698,667	301,176,670	0	0	0	0	0	0	0
	Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	100,907,340	170,698,667	301,176,670	0	0	0	0	0	0	0
	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	RED VIAL 6	94,406,584	86,862,106	301,081,763	0	0	0	0	0	0	0
	Gasto de Capital	94,406,584	86,862,106	300,717,976	0	0	0	0	0	0	0
	Contrato	3,816,800	9,958,400	12,538,100	0	0	0	0	0	0	0
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	90,589,784	76,903,706	288,543,663	0	0	0	0	0	0	0
	Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



15 AUTOPISTA DEL SOL	81,596,691	156,313,260	82,956,455	66,729,000	0	0	0	0	0	0	0
Gasto de Capital	81,596,691	148,953,260	75,496,455	66,729,000	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	81,596,691	148,953,260	75,496,455	66,729,000	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	7,360,000	7,460,000	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	7,360,000	7,460,000	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16 IIRSA CENTRO TRAMO 2	0	48,744,029	75,496,455	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto de Capital	0	41,384,029	75,496,455	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	41,384,029	75,496,455	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	7,360,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	7,360,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17 DESVIO QUILCA LA CONCORDIA	0	12,995,735	5,006,889	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto de Capital	0	12,995,735	5,006,889	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	12,995,735	5,006,889	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18 LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO2	252,939,332	433,419,594	239,867,617	223,180,410	224,697,791	226,210,185	225,882,086	227,329,594	230,690,104	232,288,871	
Gasto de Capital	169,192,665	348,969,125	153,096,686	134,417,580	134,417,580	134,417,580	134,417,580	134,417,580	134,417,580	134,417,580	
Contrato	169,192,665	333,660,325	133,700,686	134,417,580	134,417,580	134,417,580	134,417,580	134,417,580	134,417,580	134,417,580	
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	15,308,800	19,396,000	0	0	0	0	0	0	0	
Gasto Corriente	83,746,667	84,450,469	86,770,930	88,762,830	90,280,211	91,792,605	91,464,506	92,912,014	96,272,524	97,871,291	
Contrato	83,746,667	84,450,469	86,770,930	88,762,830	90,280,211	91,792,605	91,464,506	92,912,014	96,272,524	97,871,291	
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
19 AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ	39,957,618	3,873,120	3,898,570	3,908,750	3,908,750	3,908,750	3,908,750	3,908,750	3,908,750	3,908,750	
Gasto de Capital	20,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	
Contrato	20,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gasto Corriente	19,957,618	1,873,120	1,898,570	1,908,750	1,908,750	1,908,750	1,908,750	1,908,750	1,908,750	1,908,750	
Contrato	19,957,618	1,873,120	1,898,570	1,908,750	1,908,750	1,908,750	1,908,750	1,908,750	1,908,750	1,908,750	
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
20 I GRUPO AEROPUERTOS	145,605,672	348,623,182	329,370,835	288,104,798	179,620,608	143,715,067	140,153,970	186,368,073	181,707,107	185,459,919	
Gasto de Capital	68,539,609	266,799,314	243,947,162	199,646,638	88,508,703	49,869,805	43,493,350	86,807,635	79,159,855	79,836,250	
Contrato	342,323,650	266,799,314	243,947,162	199,646,638	88,508,703	49,869,805	43,493,350	86,807,635	79,159,855	79,836,250	
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gasto Corriente	77,066,064	81,823,868	85,423,673	88,458,160	91,111,905	93,845,262	96,660,620	99,560,438	102,547,252	105,623,669	
Contrato	77,066,064	81,823,868	85,423,673	88,458,160	91,111,905	93,845,262	96,660,620	99,560,438	102,547,252	105,623,669	
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
21 II GRUPO AEROPUERTOS	102,763,845	36,133,426	37,058,223	37,723,608	70,494,710	38,284,314	38,805,987	99,872,061	111,737,606	116,266,460	
Gasto de Capital	63,670,303	9,931,826	10,039,595	10,082,703	42,362,078	9,645,203	9,645,203	70,173,953	81,486,055	85,444,862	
Contrato	63,670,303	9,931,826	10,039,595	10,082,703	42,362,078	9,645,203	9,645,203	70,173,953	81,486,055	85,444,862	
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gasto Corriente	39,093,542	26,201,600	27,018,628	27,640,905	28,132,632	28,639,111	29,160,784	29,698,108	30,251,551	30,821,598	
Contrato	39,093,542	26,201,600	27,018,628	27,640,905	28,132,632	28,639,111	29,160,784	29,698,108	30,251,551	30,821,598	
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	



22 AEROPUERTO DE CHINCHERO	151,578,000	401,120,000	320,780,000	70,000,000	0	0	151,500,000	151,500,000	151,500,000	151,500,000
Gasto de Capital	151,578,000	401,120,000	320,780,000	70,000,000	0	0	151,500,000	151,500,000	151,500,000	151,500,000
Contrato	151,578,000	401,120,000	320,780,000	70,000,000	0	0	151,500,000	151,500,000	151,500,000	151,500,000
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23 TERMINAL CONTENEDORES SUR - TP CALLAO	11,027,592	19,332,365	19,595,033	0	0	0	0	0	0	0
Gasto de Capital	11,027,592	19,332,365	19,595,033	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	11,027,592	19,332,365	19,595,033	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24 TERMINAL PORTUARIO PAITA	864,576	0	0	0	0	11,244,705	11,244,705	0	0	0
Gasto de Capital	864,576	0	0	0	0	11,244,705	11,244,705	0	0	0
Contrato	864,576	0	0	0	0	11,244,705	11,244,705	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25 TERMINAL PORTUARIO YURIMAGUAS	21,491,981	51,356,479	52,346,193	52,927,616	53,235,763	32,926,463	12,624,885	12,956,180	13,295,520	13,643,063
Gasto de Capital	18,755,698	40,480,000	41,030,000	41,250,000	41,250,000	20,625,000	0	0	0	0
Contrato	12,891,098	40,480,000	41,030,000	41,250,000	41,250,000	20,625,000	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	5,864,600	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	2,736,283	10,876,479	11,316,193	11,677,616	11,985,763	12,301,463	12,624,885	12,956,180	13,295,520	13,643,063
Contrato	2,736,283	10,876,479	11,316,193	11,677,616	11,985,763	12,301,463	12,624,885	12,956,180	13,295,520	13,643,063
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26 TERMINAL NORTE - TP CALLAO	10,440,790	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto de Capital	10,440,790	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	10,440,790	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27 TERMINAL DE MINERALES - TP CALLAO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto de Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28 TERMINAL PORTUARIO DE PISCO	7,768,970	7,839,625	9,627,243	2,757,454	0	0	0	0	0	0
Gasto de Capital	7,768,970	7,839,625	9,627,243	2,757,454	0	0	0	0	0	0
Contrato	7,768,970	7,839,625	9,627,243	2,757,454	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

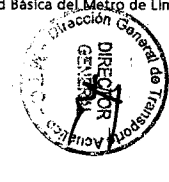
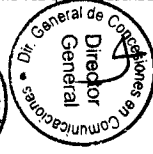


29 TERMINAL PORTUARIO MATARANI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto de Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30 FERROCARRIL DEL CENTRO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto de Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31 FERROCARRIL DEL SUR Y SUR ORIENTE	0	1,840,000	1,865,000	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto de Capital	0	1,840,000	1,865,000	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	1,840,000	1,865,000	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32 RED DORSAL NACIONAL DE FIBRA ÓPTICA	153,357,546	170,638,153	172,956,606	173,883,987	173,884,025	173,884,085	173,884,145	173,884,205	173,884,265	173,884,325	
Gasto de Capital	99,256,475	103,878,184	105,289,572	105,854,127	105,854,127	105,854,127	105,854,127	105,854,127	105,854,127	105,854,127	
Contrato	99,256,475	103,878,184	105,289,572	105,854,127	105,854,127	105,854,127	105,854,127	105,854,127	105,854,127	105,854,127	
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gasto Corriente	54,101,071	66,759,969	67,667,034	68,029,860	68,029,897	68,029,957	68,030,017	68,030,077	68,030,137	68,030,197	
Contrato	54,101,071	66,759,969	67,667,034	68,029,860	68,029,897	68,029,957	68,030,017	68,030,077	68,030,137	68,030,197	
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Proyectos APP que cuenten con opinión favorable al Informe de Evaluación de un Proyecto APP											
1 LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 4	64,600,000	143,511,155	390,951,146	396,015,260	590,458,370	377,124,978	380,766,826	384,492,437	388,303,737	392,202,697	
Gasto de Capital	0	0	243,408,784	244,713,925	435,677,104	218,783,743	218,783,743	218,783,743	218,783,743	218,783,743	
Gasto Corriente	64,600,000	143,511,155	147,542,362	151,301,335	154,781,266	158,341,235	161,983,084	165,708,695	169,519,995	173,418,954	
2 FERROCARRIL HUANCAYO-HUANCAMELICA	1,000,000	16,782,898	17,351,146	82,707,573	196,568,222	197,597,017	198,646,388	199,716,746	200,808,513	201,922,113	
Gasto de Capital	1,000,000	0	0	64,914,507	145,128,446	145,128,446	145,128,446	145,128,446	145,128,446	145,128,446	
Gasto Corriente	0	16,782,898	17,351,146	17,793,067	51,439,775	52,468,570	53,517,941	54,588,300	55,680,067	56,793,667	
3 HIDROVÍA AMAZÓNICA	0	0	0	0	182,126,161	182,126,161	237,372,803	182,126,161	182,126,161	95,640,138	
Gasto de Capital	0	0	0	0	86,486,023	86,486,023	86,486,023	86,486,023	86,486,023	86,486,023	
Gasto Corriente	0	0	0	0	95,640,138	95,640,138	150,886,780	95,640,138	95,640,138	95,640,138	
Total de obligaciones de APPs en Gasto Corriente (S/.)	714,215,875	1,174,282,457	1,246,030,259	1,436,578,269	1,717,207,482	1,745,086,000	1,824,344,701	2,018,703,605	1,815,211,254	1,869,976,651	
Total de obligaciones de APPs en Gasto de Capital (S/.)	4,320,222,447	5,974,676,472	6,944,742,524	4,847,092,599	5,365,733,198	3,745,589,145	2,830,629,085	2,696,281,092	2,348,815,762	2,139,553,214	
Presupuesto de la Entidad en Gasto Corriente (S/.)	2,503,943,466	2,424,237,028	2,569,691,250	2,723,872,724	2,887,305,088	3,060,543,393	3,244,175,997	3,438,826,557	3,645,156,150	3,863,865,519	
Indicador 1 (%)	29%	48%	48%	53%	59%	57%	56%	59%	50%	48%	
Presupuesto de la Entidad en Gasto de Capital (S/.)	8,355,582,589	8,402,488,835	8,906,638,165	9,441,036,454	10,007,498,642	10,607,948,560	11,244,425,474	11,919,091,002	12,634,236,462	13,392,290,650	
Indicador 2 (%)	52%	71%	78%	51%	54%	35%	25%	23%	19%	18%	

Nota 1: Dato de presupuesto de la Entidad para el año 2016 en base al PIM al 31 de mayo de 2016 y datos de presupuesto de la entidad para el periodo 2017-2015 proyectados en base a una tasa de crecimiento de 6% del PIA 2016 (para el gasto corriente es de S/2,287,016,064 y para el gasto de capital es de S/7,926,876,259).

Nota 2: En el presupuesto del Sector se consideran únicamente los recursos ordinarios incorporados en el PIA. Por tanto, no se incluyen los recursos generados por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ni los Recursos Directamente recaudados, entre los que destacan el pago por derecho de telecomunicaciones y el derecho por uso del espectro radioeléctrico - canon por telecomunicaciones. Incorporando estas cifras al presupuesto, las cuales suman un aproximado de S/ 500 millones por año, los indicadores de rigidez se podrían ver reducidos.

(\*) Comprende la previsión presupuestal para el Pago de Material Rodante complementario del Proyecto "Mejoramiento de la capacidad de los Sistemas de la Línea 1 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao Provincia de Lima, Departamento de Lima" SNIP 314626. La habilitación se realizará una vez que se suscriba la adenda.

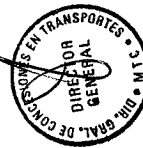


(\*\*) Se considera el Pago por obra y pago por material Rodante de la Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao. Se incluye también el monto asociado a expropiaciones e interferencias.

1. El presupuesto en la IIRSA Sur Tramo 2 ha sido sobrepasado para mantenimiento de emergencia, al 1 de junio de 2016 tiene un saldo ascendente a \$1,825,277.12

2. El presupuesto en la IIRSA Sur Tramo 4 ha sido sobrepasado para mantenimiento de emergencia, al 1 de junio de 2016 tiene un saldo ascendente a \$5,361,210.56

Fuente: Dirección de Presupuesto - OGPP (datos del periodo 2016) y DGCT/DGCC (datos del periodo 2017-2025)





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

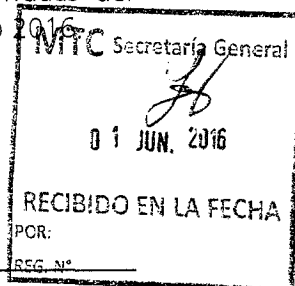
INFORME N° <sup>1334</sup> -2016-MTC/08

PARA : JESSICA AMELIA REÁTEGUI VÉLIZ.  
Secretaria General.

ASUNTO : Proyecto de Resolución Ministerial que aprueba el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016.

REFERENCIAS : a) Memorandum N° 1124-2016-MTC/09.  
b) Informe N° 654-2016-MTC/09.

FECHA : Lima, 01 JUN. 2016



Por medio del presente, nos dirigimos a Usted en relación al asunto de la referencia a fin de manifestarle lo siguiente:

#### I. ANTECEDENTES

- 1.1 El 25 de setiembre de 2015, se publica en el Diario Oficial El Peruano, el Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, (en adelante, Decreto Legislativo N° 1224), cuyo numeral 8.4 del artículo 3 señala que el Comité de Inversiones es responsable por la elaboración oportuna del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas.
- 1.2 El 27 de diciembre de 2015, se publica en el Diario Oficial El Peruano, el Decreto Supremo N° 410-2015-EF, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, que en su Segunda Disposición Complementaria Transitoria indica que en el plazo máximo de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del citado Decreto Supremo, los Ministerios emitirán la Resolución Ministerial mediante la cual designa a los miembros del Comité de Inversiones.
- 1.3 Mediante Resolución Ministerial N° 008-2016-MTC/01 del 11 de enero de 2016, se designan a los miembros de los Comités de Inversiones del Sector Transportes y del Sector Comunicaciones.
- 1.4 El 07 de abril de 2016, se publica en el Diario Oficial El Peruano, la Resolución Directoral N° 002-2016-EF/68.01, por medio de la cual se aprueban los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016, que constituyen una herramienta de orientación para las entidades públicas que requieran elaborar el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016.







"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

- 1.5 Mediante Memorándum (M) N° 134-2016-MTC/04 del 30 de mayo de 2016, la Secretaría General del Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicita al Director General de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto y al Presidente de los Comités de Inversiones del Sector Transportes y del Sector Comunicaciones, remitir la propuesta del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016, de acuerdo a lo establecido en el numeral 14.3 del artículo 14 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224.
- 1.6 La Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (en adelante, OGPP) mediante Informe N° 654-2016-MTC/09 del 01 de junio de 2016, remite al Presidente de los Comités de Inversiones del Sector de Transportes y Sector Comunicaciones, el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016, recomendando su aprobación.
- 1.7 A través del Acta de Sesión de Comité de Inversiones del Sector Comunicaciones y el Acta de Sesión de Comité de Inversiones del Sector Transportes, ambas del 01 de junio de 2016, acuerdan aprobar el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016, señalando que el mismo cumple con los contenidos establecidos en el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 y en los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016.
- 1.8 La OGPP a través del Memorándum N° 1124-2016-MTC/09 del 01 de junio de 2016 remite a esta Oficina, el proyecto de Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016, y, el proyecto de Resolución Ministerial que lo aprueba, para su opinión.



## II. BASE LEGAL

- 2.1 Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 2.2 Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.
- 2.3 Decreto Supremo N° 410-2015-EF, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224.
- 2.4 Decreto Supremo N° 021-2007-MTC, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 2.5 Resolución Directoral N° 002-2016-EF/68.01, que aprueba los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016.



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

### III. ANÁLISIS

De las competencias de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, de los Comités de Inversiones del Sector Transportes y del Sector Comunicaciones y de la Oficina General de Asesoría Jurídica.

- 3.1 Cabe señalar que de acuerdo a lo establecido en los artículos 30 y 31 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobado mediante Decreto Supremo N° 021-2007-MTC (en adelante, ROF) establece que la OGPP es el órgano de asesoramiento encargado de conducir los procesos de planificación, programación de inversiones, presupuesto, y racionalización, teniendo entre sus funciones específicas, conducir la formulación y evaluar los planes de desarrollo del Sector, y, conducir el proceso presupuestario del Pliego.
- 3.2 Asimismo, el artículo 33 del ROF indica que la Oficina de Planeamiento es la unidad orgánica encargada de la coordinación, formulación y evaluación de los planes sectoriales, teniendo entre sus funciones específicas, la de formular y evaluar los planes estratégicos de desarrollo de medio y largo plazo del Sector, en coordinación con las Direcciones Generales, y, participar en la elaboración del programa multianual de inversión pública del Sector.
- 3.3 Igualmente, el numeral 14.2 del artículo 14 del Reglamento Decreto Legislativo N° 1224 señala que la propuesta del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas es realizada por el órgano encargado de planeamiento del Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local; en ese sentido, corresponde a la Oficina de Planeamiento proponer el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 3.4 El numeral 8.4 de artículo 8 del Decreto Legislativo N° 1224 y el numeral 14.2 del artículo 14 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, indican que el Comité de Inversiones es responsable por la elaboración oportuna del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas. En ese sentido, los Comités de Inversiones del Sector Transportes y Sector Comunicaciones, designados a través de la Resolución Ministerial N° 008-2016-MTC/01, son responsables de la elaboración oportuna del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016.
- 3.5 De conformidad con lo establecido en los artículos 28 y 29 del ROF, la Oficina General de Asesoría Jurídica es el órgano encargado de asesorar y emitir opinión sobre los asuntos de carácter jurídico de competencia de la Alta Dirección.
- 3.6 De acuerdo con las funciones otorgadas por el ROF a esta Oficina General, el análisis a realizarse en el presente informe estará referido a verificar que formulación del Informe Multianual de inversiones en Asociaciones Público Privada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016, cumpla con las formalidades y los parámetros establecidos en la normativa de la materia.



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

De la elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016.

- 3.7 El Decreto Legislativo N° 1224 tiene por objeto establecer los procesos y modalidades de promoción de la inversión privada para el desarrollo de infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a estos, proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica y la ejecución de proyectos en activos.
- 3.8 El numeral 14.1 del artículo 14 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 establece que el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas es el instrumento de gestión elaborado por cada Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local que tiene como finalidad, identificar los potenciales proyectos de Asociaciones Público Privadas a fin de ser incorporados al proceso de promoción de la inversión privada en los siguientes tres (03) años a su emisión. En ese sentido, corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la elaboración del citado Informe Multianual para el año 2016 a través de la Oficina de Planeamiento de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, en mérito del numeral 14.2 del artículo 14 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224.
- 3.9 El numeral 14.3 del artículo 14 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 indica que el informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas debe contener como mínimo lo siguiente:

*"Artículo 14.- Planeamiento y programación*

*(...)*

*14.3. El Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas y sus modificaciones, es aprobado mediante Resolución Ministerial del sector, Acuerdo de Consejo Regional o Concejo Municipal a más tardar el dieciséis de febrero de cada año. El referido informe debe contener como mínimo lo siguiente:*

- a. Estrategia del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local para el desarrollo de proyectos mediante el mecanismo de Asociación Público Privada.*
- b. Potenciales necesidades de intervención identificadas para ser desarrolladas bajo el mecanismo de Asociación Público Privada y su articulación con los planes sectoriales y de desarrollo regional y local, según corresponda, así como el monto referencial de la inversión.*
- c. Compromisos firmes y contingentes cuantificables derivados de los contratos de Asociaciones Público Privadas suscritos, incluyendo sus adendas y proyección de los flujos por compromisos firmes y contingentes cuantificables derivados de proyectos de Asociación Público Privada en proceso de promoción.*

*(...)"*





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

- 3.10 Los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016, aprobados mediante Resolución Directoral N° 002-2016-EF/68.01, señalan que:

#### **"IV. CONTENIDO DEL INFORME**

*El contenido mínimo del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas ha sido establecido en el Reglamento.*

*El Informe Multianual comprende las secciones Planeamiento y Programación. Tratándose de aquellas entidades públicas que únicamente cuenten con contratos de Asociación Público Privada suscrito y no prevean desarrollar este tipo de proyectos en los siguientes tres (03) años, únicamente resulta aplicable la sección correspondiente a Programación.*

*El Informe debe contener como mínimo lo siguiente:*

##### **Sección de Planeamiento**

- a. *Identificación de potenciales necesidades de intervención para ser desarrolladas bajo mecanismo de Asociación Público Privada, así como el monto referencia de la inversión según el nivel de estudios desarrollados hasta dicho momento.*
- b. *Articulación de dichas intervenciones con los planes sectoriales y del desarrollo regional y local, según corresponda.*
- c. *Estrategia del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local para el desarrollo de proyectos mediante el mecanismo de Asociación Público Privada, buscando la elaboración de una cartera de proyectos de inversión a ser ejecutados vía dicho mecanismo, con especial énfasis en los próximos tres (03) años.*

##### **Sección de Planeamiento**

- d. *Identificación de compromisos firmes derivados de los contratos de Asociaciones Público Privadas suscritos, incluyendo sus adendas y laudos.*
- e. *Proyección de los flujos por compromisos firmes derivados de proyectos de Asociación Público Privada en proceso de promoción o que serán incorporados al proceso de promoción en los próximos tres (03) años. En el caso de las iniciativas privadas cofinanciadas, solo se considerarán aquellas que han sido declaradas de interés.*

*(...)"*

- 3.11 De la revisión de la propuesta del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016 se plantea el siguiente contenido:





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

*"Contenido:*

*1. Sección Planeamiento*

*A. DIAGNOSTICO*

*1.1 Sector transportes.*

*1.2 Sector Comunicaciones.*

*B. INDICADORES CLAVE DE DESEMPEÑO*

*1. Sector transportes.*

*2. Sector Comunicaciones.*

*1. CONTINUIDAD DE LOS OBJETIVOS EN EL MEDIANO PLAZO*

*a. Planes y políticas del Sector.*

*b. Estrategia para el logro de los objetivos.*

*c. Contribución de las APP al logro de los objetivos.*

*d. Principales retos para los próximos años.*

*2. IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE POTENCIALES PROYECTOS DE APP*

*a. Identificación y selección de potenciales proyectos de APP.*

*b. Priorización de proyectos.*

*2. Sección Programación*

*1. Indicador de rigidez de gasto corriente por APP.*

*2. Indicador de rigidez de gasto de capital por APP.*

*3. Anexos*

*(...)"*



3.12 El Acápito A de la Sección Planeamiento (Diagnóstico) del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas indica que en dicha sección se presenta el diagnóstico correspondiente a la situación actual y análisis de la infraestructura disponible de los sectores de transportes y comunicaciones. Dicho análisis servirá como punto de partida para la identificación de potenciales necesidades de intervención, las mismas que serán tomadas en cuenta en la definición de los lineamientos y estrategias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el desarrollo de proyectos mediante el mecanismo de Asociación Público Privada.

3.13 El Acápito B de la Sección Planeamiento (Diagnostico (Indicadores Clave de Desempeño) del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas refiere que con la base del diagnóstico de las condiciones actuales de la infraestructura pública disponible en los sectores transportes y comunicaciones, se presenta un reporte de los indicadores representativos de desempeño en cuanto a capacidad y calidad de dicha infraestructura con el propósito de servir como Línea de Base, con la que se contrastará los avances en los objetivos y metas propuestos.

3.14 El Acápito C de la Sección Planeamiento (Continuidad de los Objetivos en el mediano plazo) del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas señala que tomando como marco la planificación multianual del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se plantean los objetivos a los que se espera contribuir con la inversión en infraestructura pública desarrollada a través del mecanismo de Asociaciones Público Privadas en el mediano plazo, en conformidad con la visión del sector en el largo plazo. En ese sentido, se propone que las



actividades sean adecuadamente definidas y fundamentalmente respondan a los indicadores clave de desempeño y sean monitoreadas en relación a las respectivas metas vinculadas.

En esta sección, también se expone la estrategia para el logro de los objetivos de mediano plazo y el plan de líneas de acción para el desarrollo de los proyectos de Asociaciones Público Privadas en ejecución, para lo cual se describen los planes nacionales y el Plan Estratégico Sectorial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la finalidad de visualizar su articulación con los objetivos específicos y los indicadores de infraestructura pública.

3.15 El Acápito D de la Sección Planeamiento (Identificación y selección de potenciales proyectos de Asociación Público Privada) del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas presenta la priorización de necesidades de intervención en infraestructura pública y de servicios públicos para que sean atendidos mediante el esquema de Asociaciones Público Privadas. La selección proyectos potenciales para ser desarrollados mediante Asociación Público Privada cuentan con una descripción general y los criterios selección y de priorización empleados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.



3.16 La Sección Programación del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privada del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas identifica los compromisos firmes y los flujos derivados de los contratos de Asociaciones Público Privadas en proceso de promoción o que serán incorporados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones al proceso de promoción en los próximos tres (03) años.

3.17 La Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, en el Informe N° 654-2016-MTC/09, señala lo siguiente:

- Se solicitó mediante correos electrónicos a las diferentes áreas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, información relacionada a los proyectos que vienen ejecutando en el periodo 2011 – 2016, así como los proyectos que están programados a ejecutarse en los próximos tres años (2017 – 2019).
- En mérito a la documentación solicitada y remitida, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto elaboró el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas, de acuerdo a los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016, aprobados mediante Resolución Directoral N° 002-2016-EF/68.01.
- El Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016, tiene como objetivo identificar los potenciales proyectos de Asociaciones Público Privadas en el Sector a ser desarrollados en los tres próximos años, a fin de incorporarlos al proceso de promoción de la inversión



**"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"**  
**"Año de la consolidación del Mar de Grau"**

privada, en conformidad con las prioridades de gasto que se propone ejecutar en el marco del presupuesto anual.

- En primer lugar se ha realizado un diagnóstico sobre la situación actual y análisis de la infraestructura disponible en los sectores de transportes y comunicaciones, de modo que sirva como punto de partida para la identificación de potenciales necesidades de intervención.
- En segundo lugar, con base en el diagnóstico de las condiciones actuales de la infraestructura pública disponible en el Sector, se ha realizado un reporte de los indicadores de desempeño representativos en cuanto a la capacidad y calidad de la infraestructura, incluyendo la estimación más reciente de cada indicador por tipo de infraestructura, con el propósito de que esta sirva como línea de base para contrastar los avances en los objetivos y metas propuestas.
- Para el sector Transportes se han identificado 22 indicadores clave de desempeño, los cuales se han clasificado por modo de transporte (terrestre incluyendo aquellos indicadores relacionados a la seguridad vial, ferroviario, aéreo, y acuático) y por tipo (indicadores de calidad, eficacia y eficiencia). Asimismo, para el sector Comunicaciones se han identificado 15 indicadores de desempeño, los cuales se han clasificado por tipo de servicio (telefonía móvil, internet y TV de paga) y por tipo (indicadores de acceso, uso, cobertura y asequibilidad).
- En tercer lugar, se han descrito los planes y políticas del Sector, así como el Plan Estratégico Sectorial y su articulación con los indicadores de desempeño identificados anteriormente. Sobre los objetivos que figuran en los planes y políticas, se ha planteado la estrategia del sector para el desarrollo de proyectos bajo Asociaciones Público Privadas identificados en los documentos de gestión del Sector, con el fin de alcanzar los objetivos de mediano plazo relacionados al desarrollo de la infraestructura pública.
- En cuarto lugar, se han identificado las potenciales necesidades de intervención para poder desarrolladas bajo el mecanismo de Asociaciones Público Privadas, su articulación con los planes sectoriales, y la estrategia del Ministerio para el desarrollo de proyectos de Asociaciones Público Privadas, buscando la elaboración de una cartera de proyectos de inversión a ser ejecutadas vía dicho mecanismo.
- Para la identificación de los potenciales proyectos identificados para ser desarrollados mediante Asociaciones Público Privadas, y en conformidad a lo dispuesto en el inciso i. del literal c) de la sección 4.1 de los Lineamientos, se aplicaron 7 criterios de elegibilidad: i) nivel de transferencia de riesgos, ii) capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio, iii) ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional, iv) tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de Asociaciones Público Privadas, v)





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

competencia por el mercado, vi) fortaleza institucional como factor asociado al éxito del proyecto, y vii) Financiamiento por usuarios.

- Se utilizó el método de matriz multicriterio, el cual define los criterios de elegibilidad específicos, las ponderaciones respectivas de los criterios y la calificación numérica del proyecto según criterio analizado.
- Como metodología de priorización de los proyectos identificados, se consideran 5 indicadores: i) vinculación con los planes nacionales o planes estratégicos sectoriales, ii) impacto en la capacidad presupuestal del Sector (temporalidad), iii) avance de los proyectos en las fases de Asociaciones Público Privadas, iv) demanda de recursos públicos, y v) generación de sinergia con proyectos existentes.
- Se ha desarrollado la programación de las obligaciones derivadas de los contratos de Asociaciones Público Privadas suscritos y de aquellos proyectos de iniciativas públicas en proceso de promoción que cuenten con la opinión favorable del informe de evaluación, el reporte del uso de recursos públicos del Sector en Asociaciones Público Privadas y la estimación de los indicadores de gasto presupuestal.
- Se ha identificado que actualmente el Sector tiene responsabilidades contractuales de pago (compromisos firmes) con 29 proyectos, los cuales generan obligaciones de gasto corriente y gasto de capital.
- Con base en el Presupuesto Institucionales Asignado al Sector para el año 2016, para los gastos corrientes y de capital, y considerando la tasa de crecimiento anual del presupuesto esperado para todo el horizonte de evaluación, se realiza el cálculo de indicadores referenciales de rigidez de gastos corriente y de capital por Asociaciones Público Privadas.
- El Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016 propuesto, cumple con los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016, aprobado por Resolución Directoral N° 002-2016-EF/68.01.



3.18 Considerando el sustento formulado por la Oficina General de Planeamiento y Operaciones, contenido en el Informe N° 654-2016-MTC/09, y las Actas de Sesión del Comité de Inversiones del Sector Comunicaciones y del Comité de Inversiones del Sector Transportes, ambas del 01 de junio de 2016, resulta formalmente viable la aprobación del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016.





MINISTERIO  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

De la oportunidad y formalidad de aprobación del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016.

- 3.19 El numeral 14.3 del artículo 14 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, señala que el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas y sus modificaciones, es aprobado mediante Resolución Ministerial del Sector a más tardar el dieciséis de febrero de cada año.
- 3.20 Sin embargo, de acuerdo a la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento del Legislativo N° 1224, durante el año fiscal 2016, la aprobación del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privada se realizará a más tardar el primer día hábil de junio.

#### IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- 4.1 De acuerdo al numeral 14.2 del artículo 14 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, la Oficina de Planeamiento de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto propone el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016, siendo los Comités de Inversiones del Sector Transportes y Sector Comunicaciones, designados a través de la Resolución Ministerial N° 008-2016-MTC/01, responsables de la elaboración oportuna.
- 4.2 La evaluación que ha realizado esta Asesoría Jurídica, respecto de la propuesta de Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016, se ha efectuado en el marco de las facultades otorgadas a esta Oficina General y a la materia de nuestra competencia, la cual se circunscribe al ámbito estrictamente jurídico – legal.
- 4.3 Esta Oficina General, considera que de acuerdo a la propuesta de Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016, formulada por la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, y aprobado por los Comités de Inversiones del Sector Transportes y del Sector Comunicaciones, al Informe N° 654-2016-MTC/09, que lo sustenta, y, las disposiciones contenidas en el Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF , y, en los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016, aprobados mediante Resolución Directoral N° 002-2016-EF/68.01, resulta formalmente viable la aprobación del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016, mediante Resolución Ministerial.





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

- 4.4 Cabe señalar que de acuerdo a la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento del Legislativo N° 1224, durante el año fiscal 2016, la aprobación del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privada se realizará a más tardar el primer día hábil de junio.
- 4.5 En tal sentido, se adjunta al presente Informe, un proyecto de Resolución Ministerial que aprueba el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2016, debidamente visada.

Atentamente,

Yanina Hilario Solís  
Consultora Legal

El presente informe cuenta con la conformidad de la suscrita.

  
**NANCY ZEDANO MARTINEZ**  
Directora General (e)  
Oficina General de Asesoría Jurídica

NZM/yhs  
Reg. N° 2156



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

Ministerio de Transportes y Comunicaciones	
OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA	
01 JUN 2016	
RECIBIDO	
Hora: .....	Firma: .....
Reg. N°: 2154 Folio 14 file	

MEMORÁNDUM N° 1124 -2016-MTC/09

A : NANCY ZEDANO MARTÍNEZ  
Directora General (e) de la Oficina General de Asesoría Jurídica

ASUNTO : Informe Multianual Inversiones en Asociaciones Público Privadas

REF. : Memorándum (M) N° 134-2016-MTC/04

FECHA : Lima, 01 de junio de 2016

Me dirijo a usted a fin de remitir en adjunto el Informe N° 654-2016-MTC/09, de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, en el que se presenta el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas.

Asimismo, se adjuntan las actas de Sesión de los Comité de Inversiones del Sector Transportes y del Sector Comunicaciones llevadas a cabo el día de hoy, en los que se aprueba dicho Informe.

Finalmente, se remite en adjunto el proyecto de Resolución Ministerial.

Atentamente,

Ing. DAVID MIRANDA HERRERA  
Director General (e)  
Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

J-149308 - 2016



INFORME N° 654-2016-MTC/09

Al : PRESIDENTE DEL COMITÉ DE INVERSIONES

Asunto : Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas

Ref. : a) Memorándum (M) N° 134-2016-MTC/04  
b) Correo electrónico de Secretaría General del 30 de mayo de 2016

Fecha : Lima, 01 de junio de 2016

Mediante los documentos de la referencia, la Secretaría General del MTC solicita a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto remitir el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas de acuerdo a lo establecido en el numeral 14.3 del artículo 14 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 - Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos y en la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del mismo. Al respecto, se informa lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante el Decreto Legislativo N° 1224 - Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos (en adelante, D.L. N° 1224), aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, se establecen los procesos y modalidades de promoción de la inversión privada para el desarrollo de infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a estos, proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica, y la ejecución de proyectos en activos.
- 1.2 Los numerales 14.1 y 14.2 del artículo 14 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, (en adelante, el Reglamento) disponen que el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas es el instrumento de gestión elaborado por cada Ministerio, el mismo que tiene por finalidad identificar los potenciales proyectos de Asociaciones Público Privadas a fin de ser incorporados al proceso de promoción de la inversión privada, debiendo realizar la propuesta del referido Informe el órgano encargado de planeamiento del Ministerio, siendo de responsabilidad del Comité de Inversiones la elaboración oportuna del mismo.
- 1.3 En este sentido, a través de la Resolución Ministerial N° 008-2016-MTC/01, de fecha 11 de enero de 2016, se designó a los miembros del Comité de Inversiones del Sector Transportes, así como a los miembros del Comité de Inversiones del Sector Comunicaciones, quienes deberán ejercer sus funciones de acuerdo a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento.
- 1.4 Según el numeral 14.3 del artículo 14 del Reglamento se señala que este informe y sus modificaciones son aprobadas mediante Resolución Ministerial del sector, a más tardar el 16 (dieciséis) de febrero de cada año. Sin embargo, la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento establece que durante el año 2016 la aprobación del Informe se realizará a más tardar el primer día hábil de junio.



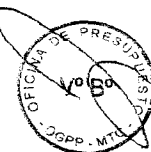


"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

- 1.5 Asimismo, mediante Resolución Directoral N° 002-2016-EF/68.01 se aprobaron los "Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016", los cuales constituyen una herramienta metodológica de apoyo para las entidades públicas que requieran elaborar el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016.
- 1.6 La Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, mediante correo electrónico, solicitó a las diferentes áreas del MTC información relacionada a los proyectos que vienen ejecutando en el periodo 2011-2016, así como los proyectos que están programados ejecutarse en los próximos tres años (2017-2019).
- 1.7 De la información proporcionada por las referidas áreas, la Oficina de Planeamiento del MTC ha elaborado el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas de acuerdo a lo señalad en los Lineamientos anteriormente citados, el mismo que se adjunta al presente Informe.

## II. ANÁLISIS

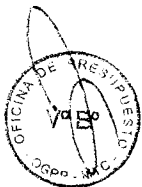
- 2.1 El Informe Multianual se concibe como un instrumento de gestión de carácter Integrador que enfatiza en la planificación de los potenciales proyectos de Asociaciones Público Privadas (APP) y el control de sus compromisos de largo plazo y presupuestos, sobre la base de la sostenibilidad de las finanzas públicas.
- 2.2 Este documento tiene como objetivo identificar los potenciales proyectos de APP en el sector a ser desarrollados en los tres próximos años, a fin de incorporarlos al proceso de promoción de la inversión privada, en conformidad con las prioridades de gasto que se propone ejecutar en el marco del presupuesto anual.
- 2.3 En este sentido, en primer lugar se ha realizado un diagnóstico sobre la situación actual y análisis de la infraestructura disponible en los sectores de transportes y comunicaciones, de modo que sirva como punto de partida para la identificación de potenciales necesidades de intervención.
- 2.4 En cuanto a la inversión privada en el sector, al 2016 el sector cuenta con 31 concesiones de transportes en total, correspondientes a los distintos modos de transporte: 16 viales, 4 ferroviarias, 4 aeroportuarias (20 aeropuertos) y 7 portuarias y una concesión en comunicaciones (la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica). Asimismo, en la presente gestión se han adjudicado cinco contratos de concesión, comprometiendo una inversión total de US\$ 7,206 millones.
- 2.5 En segundo lugar, con base en el diagnóstico de las condiciones actuales de la infraestructura pública disponible en el Sector, se ha realizado un reporte de los indicadores de desempeño representativos en cuanto a la capacidad y calidad de la infraestructura, incluyendo la estimación más reciente de cada indicador por tipo de infraestructura, con el propósito de que esta sirva como línea de base para contrastar los avances en los objetivos y metas propuestas.
- 2.6 Para el sector transportes se han identificado veintidós (22) indicadores clave de desempeño, los cuales se han clasificado por modo de transporte (terrestre incluyendo





aquellos indicadores relacionados a la seguridad vial, ferroviario, aéreo y acuático) y por tipo (indicadores de calidad, eficacia y eficiencia). Asimismo, para el sector comunicaciones se han identificado quince (15) indicadores de desempeño, los cuales se han clasificado por tipo de servicio (telefonía móvil, internet y TV de paga) y por tipo (indicadores de acceso, uso, cobertura y asequibilidad).

- 2.7 En tercer lugar, se han descrito los planes y políticas del Sector, así como el Plan Estratégico Sectorial y su articulación con los indicadores de desempeño identificados anteriormente. Sobre los objetivos que figuran en los planes y políticas, se ha planteado la estrategia del sector para el desarrollo de proyectos bajo APP identificados en los documentos de gestión del sector, con el fin de alcanzar los objetivos de mediano plazo relacionados al desarrollo de la infraestructura pública.
- 2.8 En cuarto lugar, se han identificado las potenciales necesidades de intervención para poder ser desarrolladas bajo el mecanismo de APP, su articulación con los planes sectoriales, y la estrategia del Ministerio para el desarrollo de proyectos de APP, buscando la elaboración de una cartera de proyectos de inversión a ser ejecutadas vía dicho mecanismo.
- 2.9 Para la identificación de los potenciales proyectos identificados para ser desarrollados mediante APP, y en conformidad a lo dispuesto en el inciso i. del literal c) de la sección 4.1 de los Lineamientos, se aplicaron siete (7) criterios de elegibilidad: i) Nivel de transferencia de riesgos, ii) Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio, iii) Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional, iv) Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP, v) Competencia por el mercado, vi) Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto, y vii) Financiamiento por usuarios.
- 2.10 Posteriormente, se utilizó el método de matriz multicriterio, el cual define los criterios de elegibilidad específicos, las ponderaciones respectivas de los criterios y la calificación numérica del proyecto según el criterio analizado. Considerándose que el puntaje ponderado total normalizado a ser considerado como APP debe encontrarse entre 11.50 a 20, y los proyectos potenciales considerados en este informe Multianual obtuvieron un puntaje entre 13.7 a 19, todos ellos poseen las condiciones necesarias para desarrollarse bajo esta modalidad.
- 2.11 Como metodología de priorización de estos proyectos identificados, se consideraron cinco (5) indicadores: i) vinculación con los planes nacionales o planes estratégicos sectoriales, ii) impacto en la capacidad presupuestal del Sector (temporalidad), iii) avance de los proyectos en las fases de APP, iv) demanda de recursos públicos, y v) generación de sinergia con proyectos existentes.
- 2.12 Con base en la aplicación de esta metodología se obtuvo el siguiente listado de proyectos priorizados por APP correspondientes a iniciativas públicas:





### Priorización de proyectos por APP en iniciativa pública

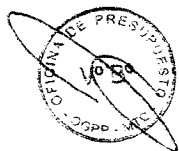
N°	Proyecto por APP en Iniciativa Pública
1	Hidrovía Amazónica
2	Carretera Longitudinal de la Sierra - Tramo 5: Sicuani - Urcos – Calapuja / Puno - Ilave - Desaguadero
3	Carretera Longitudinal de la Sierra - Tramo 4: Huancayo - Izcuchaca - Mayocc - Ayacucho/Ayacucho - Andahuaylas - Pte. Sahuinto/Dv. Pisco - Huaytará - Ayacucho
4	Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica
5	Red Regional de Fibras Ópticas: Red de transporte zona norte
6	Línea 3 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao
7	Línea 4 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao
8	Tercer Grupo de Aeropuertos
9	Red Regional de Fibras Ópticas: Red de transporte zona centro sur
10	Red Regional de Fibras Ópticas: Red de transporte zona centro norte
11	Red Regional de Fibras Ópticas: Red de transporte zona sur
12	Mejoramiento del Ferrocarril Tarma - Arica

Fuente: MTC.

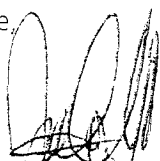
- 2.13 Finalmente, se ha desarrollado la programación de las obligaciones derivadas de los contratos de APP suscritos y de aquellos proyectos de APP de iniciativas públicas en proceso de promoción que cuenten con la opinión favorable del informe de evaluación, el reporte del uso de recursos públicos del Sector en APP y la estimación de los indicadores de gasto presupuestal.
- 2.14 Se ha identificado que actualmente el Sector tiene responsabilidades contractuales de pago (compromisos firmes) con veintinueve (29) proyectos los cuales generan obligaciones de gasto corriente y gasto de capital:
- 2.15 Posteriormente, con base en el Presupuesto Institucional Asignado al sector para el año 2016 para los gastos corriente y del capital, y considerando la tasa de crecimiento anual del presupuesto esperado para todo el horizonte de evaluación, se realiza el cálculo de indicadores referenciales de rigidez de gastos corriente y de capital por APP.

### III. CONCLUSIONES

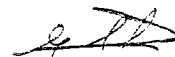
- 3.1 Por las consideraciones expuestas en el presente Informe, y considerando que el Informe Multianual de Inversiones elaborado por el MTC cumple con los Lineamientos para la elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas elaborado por el Ministerio de Economía y Finanzas, se recomienda su aprobación.




Atentamente,



.....  
**JOSÉ CARLOS ARCA VERA**  
Director de Presupuesto  
Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

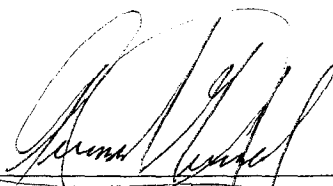


.....  
**CAROLINA LENKEY RAMOS**  
DIRECTORA DE PLANEAMIENTO  
Oficina General de Planeamiento y Presupuesto



.....  
**ING. DAVID MIRANDA HERRERA**  
DIRECTOR DE LA OFICINA DE INVERSIONES  
Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

El presente informe cuenta con la conformidad del suscrito.



.....  
**Ing. DAVID MIRANDA HERRERA**  
Director General (e)  
Oficina General de Planeamiento y Presupuesto





Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

**URGENTE**

MEMORANDUM (M) N° 134 -2016-MTC/04

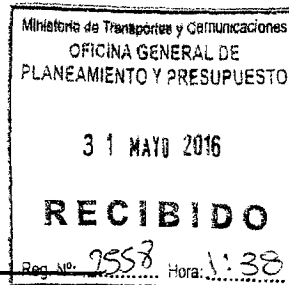
A : DIRECTOR GENERAL DE LA OFICINA GENERAL DE PLANEAMIENTO Y PRESUPUESTO

PRESIDENTE DEL COMITÉ DE INVERSIONES DEL SECTOR TRANSPORTES Y DEL SECTOR COMUNICACIONES

ASUNTO : Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas

REF. : a) Resolución Ministerial No. 008-2015-MTC/01  
b) Memorandum (M) No. 154-2015-MTC/04

FECHA : 30 MAYO 2016



Me dirijo a ustedes, con relación al Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, el cual señala que la propuesta del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas es realizada por el órgano encargado de planeamiento del Ministerio, y que, es responsabilidad del Comité de Inversiones la elaboración oportuna del mismo (art. 14°). Asimismo, señala que el citado informe es aprobado mediante Resolución Ministerial del sector, a más tardar el dieciséis de febrero de cada año (art. 14°); sin embargo, durante el año fiscal 2016, la aprobación del informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas se realizará a más tardar el primer día hábil de junio (Segunda Disposición Complementaria Transitoria).

Hasta la fecha no se ha remitido la propuesta del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas, para el trámite de su aprobación respectiva, por lo que se requiere el mismo con el carácter de muy urgente, bajo responsabilidad.

Atentamente,

**Jessica Reategui Véliz**  
Secretaría General  
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

31 MAYO 2016

3.10

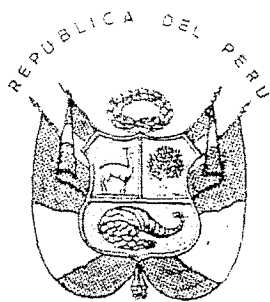
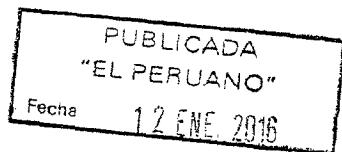
C.C.: VMT-VMC

DGCET

DGCC

S. Jaime Shimabukuro

I- 149308 - 2016



# Resolución Ministerial

008-2016 MTC/01

Lima, 11 de enero de 2016

## VISTOS:

El Oficio Circular N° 001-2016-EF/68.01 y el Memorándum N° 035-2016-MTC/04, y;

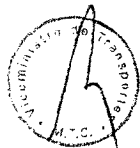
## CONSIDERANDO:

Que, con fecha 25 de setiembre de 2015, se publicó en el diario oficial El Peruano, el Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos (en adelante, la Ley) y, con Decreto Supremo N° 410-2015-EF se aprobó el Reglamento de la Ley (en adelante, el Reglamento);

Que, el artículo 8 de la Ley, establece que el Ministerio, que tenga proyectos o prevea desarrollar procesos de promoción de la inversión privada bajo las modalidades reguladas en dicha norma, debe crear el Comité de Inversiones para desempeñarse como: (i) Organismo Promotor de la Inversión Privada para los procesos de promoción bajo su competencia conforme a lo establecido en el artículo 6. En este supuesto, el Viceministro, Consejo Regional y Concejo Municipal ejercen las funciones del Consejo Directivo de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN, y, (ii) Órgano de coordinación con PROINVERSIÓN, en los procesos de promoción bajo competencia o encargados a éste último; debiendo designarse a los miembros del citado Comité mediante Resolución Ministerial, Resolución del Gobernador Regional o Resolución de Alcaldía;

Que, el numeral 6.1 del artículo 6 del Reglamento, prescribe que el Comité de Inversiones de un Ministerio es un órgano colegiado integrado por tres funcionarios de la Alta Dirección o titulares de órganos de línea o asesoramiento de la entidad, los cuales ejercen sus funciones conforme a la Ley y el Reglamento;

Que, el numeral 8.2 del artículo 8 de la Ley, y, el primer párrafo de la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento, señala que en el plazo máximo de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del Decreto Supremo que aprueba el Reglamento, los Ministerios emitirán la Resolución Ministerial, mediante la cual se designa a los miembros del Comité de Inversiones, la



cual debe ser publicada en el diario oficial El Peruano y comunicada al Registro Nacional de Contratos de Asociaciones Público Privadas;

De conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 29370, el Decreto Supremo N° 021-2007-MTC, el Decreto Legislativo N° 1224 y el Decreto Supremo N° 410-2015-EF;

**SE RESUELVE:**

**Artículo 1.-** Designar a los miembros del Comité de Inversiones del Sector Transportes.

Designar el Comité de Inversiones del Sector Transportes, el cual estará integrado por las siguientes personas:



- Director General de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, quién lo presidirá.
- Director General de la Dirección General de Concesiones en Transportes.
- Señor Jaime Enrique Shimabukuro Naeki, Asesor del Despacho Ministerial.

**Artículo 2.-** Designar a los miembros del Comité de Inversiones del Sector Comunicaciones.



Designar el Comité de Inversiones del Sector Comunicaciones, el cual estará integrado por las siguientes personas:



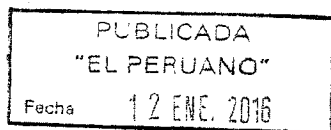
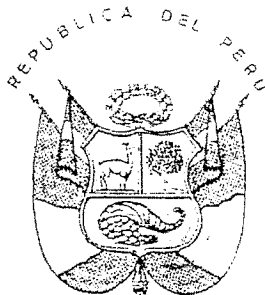
- Director General de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, quién lo presidirá.
- Director General de la Dirección General de Concesiones en Comunicaciones.
- Señor Jaime Enrique Shimabukuro Naeki, Asesor del Despacho Ministerial.

**Artículo 3.- Funciones**

Los Comités de Inversiones designados en los artículos 1 y 2, ejercerán sus funciones de acuerdo a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 410-2015-EF.

**Artículo 4.- Publicación y Registro.**

De acuerdo a lo establecido en el numeral 8.2 del artículo 8 del Decreto Legislativo N° 1224, la presente Resolución deberá ser publicada en el Diario Oficial y comunicada al Registro Nacional de Contratos de Asociaciones Público Privadas.



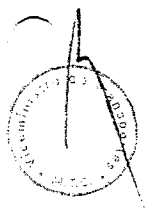
# Resolución Ministerial

008-2016 MTC/01

ARTÍCULO 5º.- Notificación  
Remitir copia de la presente resolución a los miembros de los Comités designados en la presente Resolución Ministerial.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JOSÉ GALLARDO KU  
Ministro de Transportes y Comunicaciones





126 967 2015

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"

MEMORANDUM (M) N° 154 -2015-MTC/04



A : VICEMINISTRO DE TRANSPORTES  
VICEMINISTRO DE COMUNICACIONES

REF. : Decreto Legislativo del marco de promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos

FECHA : 29 SET. 2015

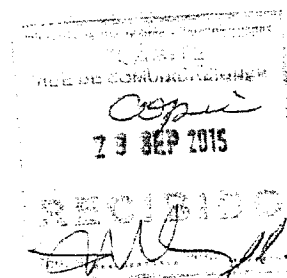
Me dirijo a ustedes con relación al Decreto Legislativo No. 1224, del marco de promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos, que tiene por objeto establecer los procesos y modalidades de promoción de la inversión privada para el desarrollo de infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a estos, proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica y la ejecución de proyectos en activos.

En dicha norma se regula las funciones de los Ministerios, el Comité de Inversiones (creado por los Ministerios como Organismo Promotor de la Inversión Privada para los procesos de promoción bajo su competencia, ejerciendo el Viceministro las funciones del Consejo Directivo de Proinversión; y como Órgano de coordinación con Proinversión en los procesos de promoción bajo su competencia o encargados a éste último; cuya designación de sus miembros se efectúa mediante resolución ministerial), Registro de compromisos y Registro Nacional de Contratos de Asociaciones Público Privadas (siendo que el incumplimiento injustificado de la remisión de información a los registros establecidos en el decreto legislativo da lugar al inicio del procedimiento sancionador contra el funcionario responsable por dicha falta, independientemente del régimen laboral al que pertenece), entre otros.

En tal sentido, se agradecerá se sirvan evaluar las implicancias de la citada norma así como adoptar las acciones necesarias, según corresponda, para el cumplimiento oportuno de lo dispuesto en el citado Decreto Legislativo.

Atentamente,

Jessica Reátegui Véliz  
Secretaria General  
Ministerio de Transportes y Comunicaciones



- a) Los ingresos que genere la administración de sus propios recursos; y,  
 b) Las donaciones y otras contribuciones no reembolsables de los gobiernos, organismos internacionales, fundaciones y otros, así como los provenientes de la cooperación técnica internacional no reembolsable.

#### DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA.- Deróguese la Septuagésima Séptima Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30281, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2015.

#### POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veinticuatro días del mes de setiembre del año dos mil quince.

OLLANTA HUMALA TASSO  
Presidente de la República

PEDRO CATERIANO BELLIDO  
Presidente del Consejo de Ministros

PIERO GHEZZI SOLÍS  
Ministro de la Producción

ALONSO SEGURA VASI  
Ministro de Economía y Finanzas

1292138-2

#### DECRETO LEGISLATIVO N° 1224

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

#### POR CUANTO:

Que, mediante Ley N° 30335, el Congreso de la República ha delegado en el Poder Ejecutivo, la facultad de legislar en materia administrativa, económica y financiera, por un plazo de noventa (90) días calendario;

Que, en ese sentido el literal a) del artículo 2 del citado dispositivo legal, establece la facultad de legislar para promover, fomentar y agilizar la inversión pública y privada así como las asociaciones público privadas;

Que, resulta indispensable contar con un marco normativo unificado para la promoción de la inversión privada en el país mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos con la finalidad de contribuir a la dinamización de la economía nacional, la generación de empleo productivo y la competitividad del país;

De conformidad con lo establecido en el literal a) del artículo 2 de la Ley N° 30335 y el artículo 104 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y  
 Con cargo de dar cuenta al Congreso de la República;  
 Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

#### DECRETO LEGISLATIVO DEL MARCO DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA MEDIANTE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS Y PROYECTOS EN ACTIVOS

#### TÍTULO I TÍTULO PRELIMINAR

##### Artículo 1.- Objeto

La Ley marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, tiene por objeto establecer los procesos y modalidades de promoción de la inversión privada para

el desarrollo de infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a estos, proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica y la ejecución de proyectos en activos.

##### Artículo 2.- Ámbito de aplicación

El presente Decreto Legislativo es de aplicación a las entidades públicas pertenecientes al Sector Público No Financiero conforme lo dispuesto en la Ley N° 30099, Ley de Fortalecimiento de la Responsabilidad y Transparencia Fiscal.

##### Artículo 3.- De la inversión privada

3.1 Declárese de interés nacional la promoción de la inversión privada mediante las Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos para contribuir a la dinamización de la economía nacional, la generación de empleo productivo y la competitividad del país.

3.2 El rol del Estado incluye las labores de seguimiento y acciones para facilitar la ejecución oportuna de los proyectos desarrollados bajo las modalidades reguladas en el presente Decreto Legislativo.

##### Artículo 4.- Principios

En todas las fases vinculadas al desarrollo de los proyectos regulados en el presente Decreto Legislativo se aplican los siguientes principios:

##### a) Competencia

Los procesos de promoción de la inversión privada promueven la búsqueda de competencia, igualdad de trato entre los postores y evitan conductas anticompetitivas o colusorias.

##### b) Transparencia

Toda la información cuantitativa y cualitativa que se utilice para la toma de decisiones durante la evaluación, desarrollo, implementación y rendición de cuentas de un proyecto llevado a cabo en el marco del presente Decreto Legislativo es de conocimiento público, bajo el principio de publicidad establecido en el artículo 3 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado mediante Decreto Supremo N° 043-2003-PCM.

##### c) Enfoque de resultados

Las entidades públicas en el desarrollo de sus funciones adoptan las acciones que permitan la ejecución oportuna de la inversión privada, así como identifican e informan las trabas existentes que afecten el desarrollo de los proyectos regulados bajo el presente Decreto Legislativo.

##### d) Planificación

El Estado a través de los Ministerios, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, prioriza y orienta el desarrollo ordenado de las Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos según las prioridades nacionales, sectoriales, regionales y locales, considerando para ello la política de descentralización del país.

##### e) Responsabilidad presupuestal

Debe considerarse la capacidad de pago del Estado para asumir los compromisos financieros, fijos y contingentes, que se deriven directa e indirectamente de la ejecución de los contratos celebrados en el marco del presente Decreto Legislativo, sin comprometer en el corto, mediano ni largo plazo, el equilibrio presupuestario de las entidades públicas, la sostenibilidad de las finanzas públicas ni la prestación regular de los servicios públicos.

#### TÍTULO II MARCO INSTITUCIONAL

##### Artículo 5.- Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada

5.1 El Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada es un sistema funcional para el desarrollo de las Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, integrado por principios, normas, procedimientos y lineamientos técnico normativos, con el fin de promover, fomentar y agilizar la inversión privada para contribuir a la

dinamización de la economía nacional, la generación de empleo productivo y la competitividad del país.

5.2 El Ministerio de Economía y Finanzas es el ente rector y máxima autoridad técnico normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada. Tiene como función asegurar el cumplimiento de la política de promoción y desarrollo de las Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, con la participación de todas las entidades del Estado, en los distintos niveles de gobierno, en el marco de sus competencias.

5.3. El Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada está conformada por el Ministerio de Economía y Finanzas, como ente rector, los Ministerios y organismos públicos del Gobierno Nacional, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada, los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales.

#### Artículo 6.- Organismos Promotores de la Inversión Privada

6.1 En el caso del Gobierno Nacional, los Organismos Promotores de la Inversión Privada son la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Proinversión para los proyectos que se le asignen en función a su relevancia nacional y los Ministerios a través del Comité de Inversiones.

6.2 Tratándose de Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, las facultades del Organismo Promotor de la Inversión Privada se ejercen en forma directa a través del Comité de Inversiones. El órgano máximo de estos Organismos Promotores de la Inversión Privada es el Consejo Regional o Concejo Municipal.

6.3 Los Ministerios, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales pueden encargar el proceso de promoción a Proinversión, así como solicitarle asistencia técnica en cualquiera de las fases del proceso.

#### Artículo 7.- Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local

7.1 El Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local, titular del proyecto a desarrollarse mediante las modalidades reguladas en el presente Decreto Legislativo, ejerce las siguientes funciones:

- a. Planificar la cartera de proyectos de inversión regulados en el presente Decreto Legislativo.
- b. Identificar, priorizar y formular los proyectos a ser ejecutados bajo las modalidades reguladas en el presente Decreto Legislativo, quien podrá efectuar encargos a Proinversión para la elaboración de los estudios respectivos.
- c. Elaborar el Informe de Evaluación, el cual puede ser encargado a Proinversión.
- d. Coordinar con el Organismo Promotor de la Inversión Privada para el desarrollo de los procesos de promoción de la inversión privada.
- e. Suscribir los contratos derivados de las modalidades reguladas en el presente Decreto Legislativo.
- f. Gestionar y administrar los contratos derivados de las modalidades reguladas en el presente Decreto Legislativo y cumplir las obligaciones contractuales a su cargo.
- g. Hacer efectivas las penalidades por incumplimiento del contrato, salvo que dicha función haya sido asignada o delegada al organismo regulador respectivo.
- h. Modificar los contratos conforme las condiciones que establezca el presente Decreto Legislativo y su Reglamento.
- i. Efectuar el seguimiento de la ejecución física y financiera de los proyectos regulados en el presente Decreto Legislativo bajo su competencia.
- j. Sustentar la capacidad presupuestal para asumir los compromisos de los contratos de Asociación Público Privada y sus modificaciones.
- k. Declarar la suspensión o caducidad del contrato cuando concurran las causales previstas en el respectivo contrato.
- l. Otras funciones conforme al marco legal vigente.

7.2 El Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local

debe asignar sus funciones indicadas en el presente artículo vinculadas a la fase de ejecución contractual a un órgano dentro de su estructura organizacional o asignar dichas funciones al Comité de Inversiones.

#### Artículo 8.- Comité de Inversiones

8.1 El Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local que tenga proyectos o prevea desarrollar procesos de promoción de la inversión privada bajo las modalidades reguladas en la presente norma, crea el Comité de Inversiones para desempeñarse como:

- a. Organismo Promotor de la Inversión Privada para los procesos de promoción bajo su competencia conforme lo establecido en el artículo 6. En este supuesto, el Viceministro, Consejo Regional y Concejo Municipal ejercen las funciones del Consejo Directivo de Proinversión; y,
- b. Órgano de coordinación con Proinversión en los procesos de promoción bajo competencia o encargados a éste último.

8.2 La designación de los miembros del Comité de Inversiones se efectúa mediante Resolución Ministerial, Resolución del Gobernador Regional o Resolución de Alcaldía, que debe ser publicada en el diario oficial El Peruano y comunicada al Registro Nacional de Contratos de Asociaciones Público Privadas.

8.3 El Comité de Inversiones en calidad de órgano de coordinación tiene las siguientes funciones:

- a. Coordinar con los órganos de cada Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local a fin de agilizar los trámites y procedimientos dentro del proceso de promoción respectivo en calidad de responsable de la entidad pública frente a Proinversión.
- b. Velar por la ejecución de las decisiones adoptadas por el Consejo Directivo y Comités Especiales de Proinversión, vinculadas a los procesos de promoción sin perjuicio de las funciones asignadas a los órganos dentro de cada entidad pública; y, entregar oportunamente la información solicitada por las entidades involucradas.
- c. Otras funciones asignadas mediante Reglamento.

8.4 El Comité de Inversiones es responsable por la elaboración oportuna del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas.

#### Artículo 9.- Equipo Especializado de Seguimiento de la Inversión

El Equipo Especializado de Seguimiento de la Inversión tiene como función el acompañamiento en todas las etapas de los proyectos de inversión que se desarrollen bajo los mecanismos regulados en el presente Decreto Legislativo, conforme a lo dispuesto en la Noventa y Primera Disposición Complementaria Final Ley N° 30114, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2014 y el artículo 38 de la Ley N° 30327, Ley de Promoción de las Inversiones para el Crecimiento Económico y el Desarrollo Sostenible.

#### Artículo 10.- Supervisión de los Contratos de Asociaciones Público Privadas

10.1 Tratándose de proyectos en sectores regulados, la supervisión se sujeta a lo dispuesto en la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos y la normatividad vigente.

10.2 Los contratos de Asociación Público Privada contienen las disposiciones necesarias para asegurar una supervisión oportuna y eficiente durante la fase de ejecución contractual con la finalidad de salvaguardar primordialmente el cumplimiento de los niveles de servicio.

### TÍTULO III ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS

#### CAPÍTULO I Disposiciones Generales

#### Artículo 11.- Definición

11.1 Las Asociaciones Público Privadas son modalidades de participación de la inversión privada,

en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública y/o proveer servicios públicos bajo los mecanismos contractuales permitidos por el marco legal vigente. Las Asociaciones Público Privadas se originan por iniciativa estatal o iniciativa privada.

11.2 Los contratos de Asociaciones Público Privadas son de largo plazo, en los cuales debe existir una adecuada distribución de riesgos entre las partes, de manera que los riesgos sean asignados a aquella parte con mayores capacidades para administrarlos, considerando el perfil de riesgos del proyecto. Asimismo, en todas las fases de desarrollo de las Asociaciones Público Privadas debe contemplarse el principio de valor por dinero, buscando la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, a lo largo de la vida del proyecto.

11.3 Puede desarrollarse un proyecto de Asociación Público Privada sobre la base de uno o más proyectos de inversión pública, siempre que estos últimos sean declarados viables en el marco del Sistema Nacional de Inversión Pública.

11.4 En una Asociación Público Privada participan el Estado, a través de alguna de las entidades públicas, y uno o más inversionistas privados.

#### Artículo 12.- Sobre los contratos

12.1 El contrato desarrollado bajo la modalidad de Asociación Público Privada constituye título suficiente para que el inversionista haga valer los derechos que dicho contrato le otorga frente a terceros, en especial el de cobrar las tarifas, precios, peajes u otros sistemas de recuperación de las inversiones, así como los beneficios adicionales expresamente convenidos en el contrato, pudiendo incluir servicios complementarios. El inversionista puede explotar el o los bienes objeto de la Asociación Público Privada por cuenta propia o por medio de terceros, quedando siempre como único responsable frente al Estado. Sin perjuicio de lo anterior, la modalidad de entrega en concesión al inversionista que recaiga sobre bienes públicos no otorga un derecho real sobre los mismos.

12.2 El inversionista no puede establecer unilateralmente exenciones en favor de usuario alguno, salvo lo establecido por ley expresa.

#### Artículo 13.- Clasificación

El Informe de Evaluación a cargo del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local indica la clasificación del proyecto de Asociación Público Privada, según:

- a. **Cofinanciada:** es aquel proyecto de Asociación Público Privada que requiere cofinanciamiento o el otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras que tienen probabilidad significativa de demandar cofinanciamiento.
- b. **Autofinanciada:** es aquel proyecto de Asociación Público Privada con capacidad propia de generación de ingresos, que no requiere cofinanciamiento y cumple con las siguientes condiciones:

- Demanda mínima o nula de garantía financiera por parte del Estado, conforme lo establece el Reglamento del presente Decreto Legislativo.

- Las garantías no financieras tengan una probabilidad nula o mínima de demandar cofinanciamiento, conforme lo establece el Reglamento del presente Decreto Legislativo.

#### Artículo 14.- Fases

14.1 Las Asociaciones Público Privadas, independientemente de su clasificación y origen, se sujetan a las siguientes fases:

- a. **Planeamiento y programación:** comprende la planificación de proyectos y compromisos, pudiendo también incluir las necesidades de intervención mediante la modalidad

de "Asociaciones Público Privadas, bajo responsabilidad del Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local, las cuales se materializan en el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas, a más tardar el 16 de febrero de cada año. La presentación de las iniciativas privadas no se limita al contenido del referido informe.

- b. **Formulación:** comprende el diseño del proyecto y/o evaluación del mismo, a cargo del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local, o Proinversión en el marco de sus competencias. En caso de Asociaciones Público Privadas cofinanciadas que contengan uno o más proyectos de inversión pública, la formulación se sujeta a la normativa del Sistema Nacional de Inversión Pública.

Todos los estudios requeridos para la formulación de los proyectos pueden ser elaborados por una entidad privada conforme a la normatividad vigente o el proponente de una iniciativa privada, de corresponder.

- c. **Estructuración:** comprende el diseño del proyecto como Asociación Público Privada, incluida su estructuración económica financiera, mecanismo de retribución en caso corresponda, asignación de riesgos y el diseño del contrato a cargo del Organismo Promotor de la Inversión Privada, quien debe coordinar con el Ministerio, organismo regulador de corresponder y el Ministerio de Economía y Finanzas.

- d. **Transacción:** comprende la apertura al mercado del proyecto. El Organismo Promotor de la Inversión Privada recibe y evalúa los comentarios de los postores, determina el mecanismo aplicable, el cual podrá ser la licitación pública, concurso de proyectos integrales u otros mecanismos competitivos. Tratándose de iniciativas privadas esta fase se inicia con la publicación de la Declaratoria de Interés.

- e. **Ejecución contractual:** comprende el periodo de vigencia del contrato de Asociación Público Privada, bajo responsabilidad del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local. Asimismo, comprende el seguimiento y supervisión de las obligaciones contractuales.

14.2 Los requisitos y procedimientos de cada fase se establecen en el Reglamento así como los plazos, de corresponder.

#### Artículo 15.- Criterios para la incorporación de los proyectos al proceso de promoción

15.1 El proceso de promoción está conformado por las fases de Estructuración y Transacción. El Reglamento establece los requisitos, oportunidad y criterios de elegibilidad de los proyectos a ser incorporados a los procesos de promoción.

15.2 La incorporación de proyectos a cargo del Gobierno Nacional es ratificado mediante Resolución Suprema reafirmada por el Ministerio respectivo y el Ministerio de Economía y Finanzas, salvo para los supuestos previstos en el artículo 30. En los proyectos de alcance regional o local, la incorporación es realizada mediante Acuerdo del Consejo Regional o Acuerdo de Concejo Municipal.

#### Artículo 16.- Opiniones previas

16.1 De manera previa a la adjudicación del proyecto de Asociación Público Privada, el Organismo Promotor de la Inversión Privada, sin excepción y bajo responsabilidad, debe contar con las siguientes opiniones:

- a) Opinión previa favorable del Ministerio, Gobierno Regional y/o Gobierno Local a la versión final del contrato de Asociación Público Privada, conforme a sus competencias.
- b) Opinión previa no vinculante del organismo regulador a la versión final del contrato de Asociación Público Privada, según corresponda, exclusivamente sobre los temas materia de sus competencias legales.



- c) Opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas al Informe de Evaluación y a la versión final del contrato de Asociación Público Privada. De no contar con la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas a la versión final del contrato de Asociación Público Privada, el contrato y su adjudicación no surten efectos y son nulos de pleno derecho, salvo el supuesto señalado en el numeral 16.4 del presente artículo.

16.2 El Informe Previo de la Contraloría General de la República respecto de la versión final del contrato de Asociación Público Privada únicamente podrá referirse sobre aquellos aspectos que comprometan el crédito o la capacidad financiera del Estado de conformidad con el inciso l) del Artículo 22 de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República. Dicho Informe Previo no es vinculante, sin perjuicio de control posterior.

16.3 Los informes y opiniones se emiten una sola vez por cada entidad, salvo que el Organismo Promotor de la Inversión Privada solicite informes y opiniones adicionales. Los plazos y procedimientos para la emisión de los informes y opiniones son establecidos en el Reglamento.

16.4 Habiéndose solicitado los informes y opiniones previas y de no emitirse éstas dentro de los plazos previstos, son consideradas como favorables.

16.5 El Ministerio de Economía y Finanzas publica los informes que emita a la versión final del contrato.

#### Artículo 17.- Oferta del adjudicatario

El organismo regulador y el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local correspondiente, velan por el cumplimiento de los términos y condiciones propuestos en la oferta del adjudicatario del proceso de promoción, los cuales son incorporados en el contrato de Asociación Público Privada.

#### Artículo 18.- Impedimentos

No pueden participar como postores o inversionistas, directa ni indirectamente, las personas a que se refieren el Artículo 1366 del Código Civil, las personas con impedimentos establecidos en el Decreto Legislativo N° 1017 o norma que lo sustituya, las personas con impedimentos establecidos por normas con rango de Ley, ni aquellos que habiendo sido inversionistas en contratos de Asociación Público Privada hubieren dejado de serlo por su incumplimiento en el contrato. Este último impedimento se extiende a los socios estratégicos y/o aquellos que hayan ejercido control del inversionista al momento de la resolución y/o caducidad del respectivo contrato.

### CAPÍTULO II

#### Desarrollo de las Asociaciones Público Privadas

#### Artículo 19.- Plazo

Los proyectos bajo la modalidad de Asociación Público Privada se otorgan por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso excede de sesenta años, salvo plazos menores establecidos en norma especial. El plazo de vigencia se inicia en la fecha de suscripción del respectivo contrato.

#### Artículo 20.- Régimen de bienes

20.1 Los bienes que devengan en partes integrantes o accesorias del proyecto de Asociación Público Privada, no pueden ser transferidos separadamente de ésta, hipotecados, arrendados o sometidos a gravámenes de ningún tipo, durante el plazo del contrato, sin la aprobación del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local. Al término del contrato, pasan al dominio del Estado.

20.2 El inversionista puede transferir el derecho sobre el contrato de Asociación Público Privada a otra persona jurídica con la previa aprobación del Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local y conforme las limitaciones que establezcan los contratos de Asociación Público Privada.

#### Artículo 21.- Fideicomiso

21.1 El Ministerio, el Gobierno Regional y el Gobierno Local pueden constituir fideicomisos para la administración

de los pagos e ingresos derivados de los contratos de Asociación Público Privada.

21.2 La constitución de los fideicomisos es aprobada de manera previa mediante Resolución Ministerial del sector. Tratándose de Asociaciones Público Privadas de competencia de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, la constitución de fideicomisos es aprobada de manera previa mediante Acuerdo de Consejo Regional o Acuerdo de Concejo Municipal, según corresponda. En ambos casos se requiere opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas tratándose de Asociaciones Público Privadas cofinanciadas.

#### Artículo 22.- Modificaciones contractuales

22.1 El Estado, de común acuerdo con el inversionista, podrá modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento.

22.2 En un plazo máximo de diez días hábiles de recibida la solicitud de adenda, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta, quienes asisten al proceso de evaluación conjunta, a la cual también puede ser convocado el inversionista. En esta etapa se puede solicitar información sobre el diseño del proyecto y contrato al Organismo Promotor de la Inversión Privada, que estuvo a cargo del proceso de promoción en que se originó el contrato, o del órgano que haga sus veces.

22.3 C culminado el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local evalúa y sustenta las modificaciones contractuales; y solicita la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia, y tratándose de materias de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, debe requerirse la opinión previa favorable de dicho Ministerio. Los acuerdos que contengan modificaciones al contrato Asociación Público Privada que no cuenten con opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.

22.4 Los plazos y procedimientos dispuestos en el presente artículo, son establecidos en el Reglamento. De no emitirse opinión dentro de los plazos previstos, son consideradas como favorables.

#### Artículo 23.- Solución de controversias

23.1 Los contratos de Asociación Público Privada deben incluir la vía arbitral como mecanismo de solución de controversias. Asimismo, pueden incluir dentro de la etapa de trato directo, la intervención de un tercero neutral, denominado Amigable Composedor quien propone una fórmula de solución de controversias que, de ser aceptada de manera parcial o total por las partes, produce los efectos legales de una transacción.

La entidad pública debe garantizar la participación oportuna de los organismos reguladores en los procesos arbitrales para coadyuvar con el debido patrocinio del Estado. El árbitro o Tribunal Arbitral respectivo tiene la obligación de permitir la participación de los organismos reguladores.

23.2 De igual modo las partes pueden someter sus controversias a una Junta de Resolución de Disputas conforme a lo dispuesto en los contratos, siendo su decisión vinculante para las partes, lo cual no limita su facultad de recurrir al arbitraje.

23.3 Los procedimientos, instituciones elegibles, plazos y condiciones para la elección, designación y/o constitución del Amigable Composedor y de las Juntas de Resolución de Disputas son establecidos en el Reglamento.

23.4 Lo dispuesto en los numerales precedentes, no es de aplicación cuando se trate de controversias internacionales de inversión conforme a la Ley N° 28933, cuando se remite la controversia a un Mecanismo Internacional de Solución de Controversias a que se refiere dicha ley.

23.5 No se encuentran dentro del ámbito de aplicación del Decreto Legislativo N° 1017, Decreto Legislativo que

aprueba la Ley de Contrataciones del Estado o norma que la sustituya, los servicios a ser brindados por el Amigable Componedor, los miembros de la Junta de Resolución de Disputas, los Centros ni las Instituciones que administren los citados mecanismos alternativos de resolución de conflictos, siempre que dichos servicios sean requeridos dentro de la ejecución de los contratos de Asociación Público Privada.

### CAPÍTULO III Garantías

#### Artículo 24.- Seguridades y garantías

24.1 Los contratos de Asociación Público Privada pueden contener cláusulas que estipulen la indemnización a la cual tendrá derecho el inversionista en caso que el Estado suspenda o deje sin efecto el contrato de manera unilateral o por incumplimiento de éste. Dichas cláusulas indemnizatorias son garantizadas mediante contrato celebrado entre el Estado y el inversionista, a solicitud de este último.

24.2 De acuerdo a lo señalado en el Artículo 1357 del Código Civil, el Estado queda autorizado para otorgar mediante contrato, a las personas naturales y jurídicas, nacionales y extranjeras, que realicen inversiones al amparo de la presente norma, las seguridades y garantías que mediante Decreto Supremo, en cada caso, se consideren necesarias para proteger sus inversiones, de acuerdo a la legislación vigente.

24.3 Tratándose de contratos de Asociación Público Privada, resulta aplicable lo previsto en el artículo 19 del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

#### Artículo 25.- Autorización para el otorgamiento de garantías

25.1 Tratándose de concesiones de obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local puede autorizar al inversionista el establecimiento de una hipoteca sobre el derecho de concesión. Dicha hipoteca surte efectos desde su inscripción en la Superintendencia Nacional de Registros Públicos. La hipoteca puede ser ejecutada extrajudicialmente en la forma pactada por las partes al constituirse la obligación con la participación del Estado y los acreedores.

25.2 Para la ejecución de la hipoteca es necesaria la opinión favorable del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local correspondiente, de manera que el derecho de concesión sólo pueda ser transferido a favor de quien cumpla, como mínimo, con los requisitos establecidos en las bases del proceso de promoción.

25.3 En los contratos de Asociación Público Privada puede constituirse, entre otros, garantía sobre los ingresos respecto a obligaciones derivadas de dicho contrato y de su explotación y garantía mobiliaria sobre las acciones o participaciones del inversionista.

#### Artículo 26.- Garantías del Estado

26.1 Las garantías en la modalidad de Asociación Público Privada se clasifican en:

- a. **Garantías Financieras:** son aquellos aseguramientos de carácter incondicional y de ejecución inmediata, cuyo otorgamiento y contratación por el Estado tiene por objeto respaldar las obligaciones de la contraparte del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local, derivadas de préstamos o bonos emitidos para financiar los proyectos de Asociaciones Público Privadas, o para respaldar obligaciones de pago del Estado.
- b. **Garantías No Financieras:** son aquellos aseguramientos estipulados en el contrato de Asociación Público Privada que potencialmente pueden generar obligaciones de pago a cargo del Estado por la ocurrencia de uno o más eventos de riesgos propios del proyecto de Asociación Público Privada.

26.2 Mediante acuerdo de su Consejo Directivo, Proinversión está facultado para solicitar al Ministerio de Economía y Finanzas, por encargo del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local, el otorgamiento o contratación de garantías financieras por parte del Gobierno Nacional a favor de la contraparte del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local.

#### Artículo 27.- Compromisos firmes y contingentes

Los compromisos firmes y contingentes que asumen las entidades públicas en los proyectos de Asociación Público Privada son clasificados conforme a lo siguiente:

- a. **Compromisos firmes:** Son las obligaciones de pago de importes específicos o cuantificables a favor de su contraparte, correspondiente a una contraprestación por la realización de los actos previstos en el contrato de Asociación Público Privada.
- b. **Compromisos contingentes:** Son las potenciales obligaciones de pago a favor de su contraparte estipuladas en el contrato de Asociación Público Privada que se derivan por la ocurrencia de uno o más eventos correspondientes a riesgos propios del proyecto de Asociación Público Privada.

#### Artículo 28.- Registro de compromisos

28.1 El Ministerio de Economía y Finanzas queda autorizado a emitir las disposiciones correspondientes para el adecuado registro de los compromisos firmes y contingentes cuantificables, las garantías, pasivos y demás instrumentos conexos y colaterales, así como de los ingresos derivados de los proyectos ejecutados bajo la modalidad de Asociación Público Privada.

28.2 Para este efecto, la entidad pública correspondiente que posea la información, la suministra, bajo responsabilidad, al Ministerio de Economía y Finanzas, en los términos y condiciones que dicho Ministerio establezca.

#### Artículo 29.- Límite

29.1 El stock acumulado por los compromisos firmes y contingentes cuantificables, netos de ingresos, asumidos por el Sector Público No Financiero en los contratos de Asociación Público Privada calculado a valor presente, no podrá exceder de 12% del Producto Bruto Interno.

29.2 Este límite podrá ser revisado cada tres años, pudiendo ser modificado mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas, teniendo en cuenta los requerimientos de infraestructura y servicios públicos en el país y el impacto de los compromisos sobre la sostenibilidad de las finanzas públicas.

29.3 Mediante Resolución Ministerial del Ministerio de Economía y Finanzas se establecen los indicadores, parámetros y metodologías de cálculo para los compromisos firmes y contingentes cuantificables, gasto disponible y los pasivos a ser asumidos por las entidades públicas en los contratos de Asociación Público Privada.

### CAPÍTULO IV Proceso simplificado

#### Artículo 30.- Proceso simplificado

30.1 Los proyectos destinados al desarrollo de servicios vinculados a la infraestructura pública o servicios públicos que requiera brindar el Estado, proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica, así como aquellas Asociaciones Público Privadas que no contengan componente de inversión, se tramitan en un procedimiento simplificado conforme a las fases y plazos establecidos en el Reglamento.

30.2 En este proceso simplificado, actúan como Organismos Promotores de la Inversión Privada, el Ministerio, Gobierno Regional, Gobierno Local o Proinversión de acuerdo a criterios de relevancia y magnitud. Sin perjuicio de ello, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local pueden encargar el desarrollo del proceso a Proinversión.

#### TÍTULO IV PROYECTOS EN ACTIVOS

##### Artículo 31.- Definición

31.1 Los Ministerios, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales promueven la inversión privada sobre activos de su titularidad a través del Organismo Promotor de la Inversión Privada respectivo, bajo los siguientes esquemas:

- a) Disposición de activos, que incluye la transferencia total o parcial, incluso mediante la permuta de los bienes inmuebles.
- b) Contratos de cesión en uso, arrendamiento, usufructo, superficie u otras modalidades permitidas por ley.

31.2 Los contratos de Proyectos en Activos no pueden comprometer recursos públicos ni trasladar riesgos a la entidad pública, salvo disposición legal expresa.

31.3 Proinversión, los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, en calidad de Organismos Promotores de la Inversión Privada, determinan las condiciones económicas del proyecto, ingresos a favor del Estado y en su caso, compromisos de inversión.

31.4 En caso que el proyecto así lo requiera, puede constituirse fideicomisos conforme lo previsto en el artículo 21 de la presente norma en lo que corresponda.

##### Artículo 32.- Proceso de adjudicación

Tratándose de Proyectos en Activos, el proceso de adjudicación se tramita en un procedimiento simplificado conforme a las fases y plazos establecidos en el Reglamento.

#### TÍTULO V INICIATIVAS PRIVADAS

##### Artículo 33.- De la naturaleza de las iniciativas privadas

33.1 La iniciativa privada es el mecanismo mediante el cual el sector privado presenta proyectos para el desarrollo de Asociaciones Público Privadas, Proyectos en Activos y los proyectos regulados en el Decreto Legislativo N° 674 vinculados a empresas del Estado. Las iniciativas privadas son presentadas por personas jurídicas nacionales o extranjeras, por consorcios de éstas, o por consorcio de personas naturales con personas jurídicas nacionales o extranjeras.

33.2 Las iniciativas privadas de ámbito nacional que recaen sobre proyectos de Asociaciones Público Privadas autofinanciadas, Proyectos en Activos y los proyectos regulados en el Decreto Legislativo N° 674, así como las iniciativas privadas cofinanciadas de todos los niveles de gobierno, se presentan ante Proinversión, quien asume la competencia de Organismo Promotor de la Inversión Privada. La formulación de las iniciativas privadas cofinanciadas se sujeta a lo dispuesto en la noagésima sexta disposición complementaria final de la Ley N° 29951, Ley de Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2013.

33.3 Las iniciativas privadas para Asociaciones Público Privadas autofinanciadas y Proyectos en Activos de ámbito regional o local, son presentadas ante los Organismos Promotores de la Inversión Privada de los Gobiernos Regionales o Gobiernos Locales, según corresponda.

33.4 Las iniciativas privadas tienen el carácter de peticiones de gracia a que se refiere el artículo 112 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, en lo que sea pertinente. En consecuencia, el derecho del proponente se agota con la presentación de la iniciativa privada ante el Organismo Promotor de la Inversión Privada, sin posibilidad de cuestionamiento o impugnación del pronunciamiento en sede administrativa o judicial. Las iniciativas privadas mantienen su carácter de petición de gracia hasta que se convoque el proceso de selección que corresponda, en cuyo caso es de aplicación lo dispuesto en las respectivas bases y/o en la legislación aplicable en lo que sea pertinente; o hasta la suscripción del contrato correspondiente en caso se adjudique directamente por no haber terceros interesados.

33.5 Los Organismos Promotores de la Inversión Privada deben mantener el carácter confidencial y reservado de las iniciativas privadas presentadas, bajo responsabilidad. Esta obligación, se extiende a las entidades públicas, funcionarios públicos, asesores, consultores o cualquier otra persona que por su cargo, función o servicio, tomen conocimiento de la presentación y contenido de la iniciativa privada. El carácter confidencial y reservado de las iniciativas privadas se mantiene hasta la Declaratoria de Interés.

##### Artículo 34.- Presentación de iniciativas privadas cofinanciadas

34.1 La presentación de iniciativas privadas cofinanciadas para proyectos a ser financiados total o parcialmente por el Gobierno Nacional se realizan en la oportunidad y sobre las materias que se determinen mediante Decreto Supremo refrendado por los ministerios solicitantes y el Ministerio de Economía y Finanzas. Los sectores incluidos en el Decreto Supremo deben publicar las necesidades de intervención en infraestructura pública y servicios públicos, servicios vinculados a estos, investigación aplicada y/o innovación tecnológica, así como la capacidad presupuestal máxima con la que cuentan para asumir dichos compromisos, previamente informada por el Ministerio de Economía y Finanzas.

34.2 La presentación de las iniciativas privadas cofinanciadas para proyectos a ser financiados por los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales se presentan anualmente ante Proinversión durante el plazo que determine el Reglamento. Previamente, el Gobierno Regional y Gobierno Local publica las necesidades de intervención en infraestructura pública y servicios públicos, servicios vinculados a estos, investigación aplicada y/o innovación tecnológica, así como la capacidad presupuestal máxima con la que cuentan para asumir dichos compromisos, previamente informada por el Ministerio de Economía y Finanzas.

##### Artículo 35.- Procedimiento

35.1 El periodo y los procedimientos de presentación, priorización, formulación y estructuración de las iniciativas privadas son establecidos en el Reglamento.

35.2 Si transcurrido el plazo de 150 días calendario desde la publicación de la Declaratoria de Interés y sin que ningún tercero manifieste su interés en la ejecución del proyecto, se procede a la adjudicación directa a favor del proponente de la iniciativa privada.

35.3 Las iniciativas privadas para proyectos regulados en el Decreto Legislativo N° 674 son tramitados conforme el procedimiento simplificado que establezca el Reglamento.

##### Artículo 36.- Reembolso de gastos a favor del proponente

En el caso que el proponente participe en el proceso de promoción que se convoque y presente una propuesta económica declarada válida, se reconoce a favor de éste los gastos efectivamente realizados y directamente vinculados en la elaboración de la iniciativa privada incluyendo los gastos correspondientes a los estudios de preinversión de ser el caso, así como los mayores gastos originados por la preparación de la información adicional solicitada por el Organismo Promotor de la Inversión Privada, que a criterio de éste sean razonables y hayan sido debidamente sustentados. Lo dispuesto en el presente numeral no es de aplicación si el proponente de la iniciativa hubiese sido favorecido con la adjudicación de la buena pro.

#### TÍTULO VI PROINVERSIÓN

##### Artículo 37.- Proinversión

37.1 Proinversión se encarga de diseñar y concluir el proceso de promoción de la inversión privada mediante la modalidad de Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos bajo el ámbito de su competencia, unificando la toma de decisiones dentro del proceso conforme a lo dispuesto en el presente Decreto Legislativo así como las funciones asignadas en la noagésima sexta disposición complementaria final de la Ley N° 29951, Ley

de Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2013.

37.2 Proinversión es la entidad encargada de brindar asistencia técnica a las entidades públicas en el planeamiento, programación y formulación de proyectos de Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

37.3 Proinversión está integrado por el Consejo Directivo y los Comités Especiales. La organización de Proinversión se rige por su Reglamento de Organización y Funciones así como los Acuerdos que adopte el Consejo Directivo.

37.4 El Consejo Directivo es la más alta autoridad de Proinversión. Está integrado por cinco ministros de Estado. Sus miembros son designados por Resolución Suprema refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro de Economía y Finanzas.

37.5 Corresponde al Consejo Directivo asumir las competencias correspondientes para el diseño y conducción de los procesos de promoción de la inversión privada, bajo los mecanismos y procedimientos establecidos en el presente Decreto Legislativo, conforme las siguientes funciones:

- a. Aprobar la incorporación de proyectos al proceso de promoción.
- b. Analizar, evaluar y aprobar las propuestas que le someten los Comités Especiales, buscando asegurar la consistencia del proceso.
- c. Asumir todas las competencias para la adjudicación de los proyectos de Asociación Público Privada y Proyectos en Activos, bajo los mecanismos y procedimientos establecidos en la presente norma.
- d. Aprobar, a propuesta del Comité Especial, la modalidad bajo la cual se adjudicará los proyectos de Asociación Público Privadas, la cual será la de Licitación Pública Especial o la de Concurso de Proyectos Integrales u otro proceso competitivo.
- e. Aprobar previamente a su ejecución, el Plan de Promoción de la Inversión Privada a propuesta del Comité Especial, Bases y la Versión Final del Contrato regulado en la presente norma.
- f. Aprobar su presupuesto y administrar los recursos financieros que se requieran para el cumplimiento de sus funciones.
- g. Aprobar directivas que regulen los procesos internos de Proinversión.
- h. Las demás funciones que establezca el Reglamento.

#### Artículo 38.- Comités Especiales

38.1 Los Comités Especiales se constituyen mediante Acuerdo del Consejo Directivo ratificado mediante Resolución Suprema, con el objeto que conduzcan el proceso de promoción correspondiente. El Consejo Directivo determina el número y conformación de los Comités Especiales en atención a las materias involucradas y la carga procedimental existente. Lo dispuesto en el presente numeral no aplica al Comité Especial creado mediante la noagésima sexta disposición complementaria final de la Ley N° 29951, Ley de Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2013.

38.2 Los Comités actúan de manera colegiada conforme a la política de promoción de la inversión privada. Dichos Comités dependen directamente del Consejo Directivo y sus funciones son establecidas en el Reglamento de Organización y Funciones de Proinversión.

#### Artículo 39.- Publicidad de acuerdos

39.1 Los actos referidos a la aprobación de la modalidad de promoción de la inversión privada y sus modificatorias, y del Plan de Promoción de la Inversión Privada y sus modificatorias, de los proyectos en Asociaciones Público Privadas a cargo de Proinversión, requieren únicamente de la aprobación de su Consejo Directivo, mediante acuerdo publicado en el diario oficial El Peruano.

39.2 Los actos referidos a la aprobación de la modalidad de promoción de la inversión privada y sus modificatorias, y del Plan de Promoción de la Inversión Privada y sus modificatorias, de los Proyectos en Activos a cargo de Proinversión, requiere la aprobación de su Consejo Directivo mediante acuerdo ratificado por

Resolución Suprema, refrendada por el Ministro del sector titular del proyecto.

39.3 Las publicaciones a que se refiere el numeral 4 del artículo 4 del Decreto Legislativo N° 674, son realizadas mediante publicación en el diario oficial El Peruano, de los avisos que indican la dirección electrónica y el enlace en el que se puede acceder al proyecto de contrato a suscribirse. La publicación del proyecto de contrato debe realizarse con una anticipación no menor de quince días hábiles a la fecha de su suscripción. El contrato definitivo es publicado de la misma forma, dentro de los cinco días hábiles posteriores a la fecha de la suscripción del mismo.

39.4 Las opiniones emitidas por los organismos reguladores en los procesos de promoción regulados en la presente norma y en el Decreto Legislativo N° 674 bajo su competencia, son publicadas por Proinversión, dentro de un plazo no menor de quince días calendario anterior a la fecha de aprobación de la versión final del Contrato, en su portal electrónico. Asimismo, dentro de dicho plazo, debe publicar un aviso en el diario oficial El Peruano indicando la dirección electrónica y el enlace en el cual se encuentran las mencionadas disposiciones y opiniones, para su conocimiento público.

#### Artículo 40.- Fondo de Promoción de la Inversión Privada

40.1 Proinversión está a cargo, administra y dirige el Fondo de Promoción de la Inversión Privada - FONCEPRI. Los recursos de dicho fondo son destinados a financiar las actividades propias de los procesos de promoción de los proyectos regulados en el presente Decreto Legislativo.

40.2 Son recursos del FONCEPRI los siguientes:

- a. Un monto que se establece en cada caso mediante acuerdo de Consejo Directivo de Proinversión, sobre la base del tipo de proyecto de que se trate, salvo para el caso establecido en el literal b). Por Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Economía y Finanzas se determina el mecanismo general para el cálculo del indicado monto.
- b. Un monto del 2% del producto de la venta de los activos de las entidades públicas, para el caso de Proyectos en Activos bajo su competencia.
- c. Los créditos o donaciones internas y externas que se obtengan para el cumplimiento del presente Decreto Legislativo.
- d. Los ingresos financieros que genere la administración de sus propios recursos.
- e. Otros que se le asignen.

#### TÍTULO VII

#### REGISTRO NACIONAL DE CONTRATOS DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS

#### Artículo 41.- Del registro

41.1 El Ministerio de Economía y Finanzas administra el Registro Nacional de Contratos de Asociaciones Público Privadas, en el cual se incorpora la Resolución Suprema, Acuerdo de Consejo Regional o Consejo Municipal que disponga la incorporación del proyecto al proceso de promoción, contratos de Asociación Público Privada suscritos y sus adendas, entre otros.

Las entidades públicas comprendidas en el artículo 2 y el Comité de Inversiones, tienen la obligación de remitir la información indicada en el párrafo anterior. La solicitud de registro es de aprobación automática, sujeto a fiscalización posterior.

41.2 Los Organismos Promotores de la Inversión Privada de los Ministerios, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, deben solicitar su inscripción en el Registro, dentro de los diez días hábiles de publicado el Reglamento, bajo responsabilidad del Titular de la Entidad.

#### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

**PRIMERA.-** Para efectos de la aplicación del Sistema Nacional de Inversión Pública, las empresas del sector público no financiero bajo el ámbito del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado

- FONAFE, conforman un sector a cargo del FONAFE, responsable institucional y funcional de los proyectos de inversión de dichas empresas, en el marco de la normatividad vigente.

La evaluación, aprobación y priorización de los proyectos de inversión pública de las empresas a que se refiere el párrafo precedente, se rigen por los principios de economía, eficiencia y eficacia en el marco de la normatividad del Sistema Nacional de Inversión Pública y disposiciones aplicables.

Tratándose de los proyectos regulados en el presente Decreto Legislativo, el Ministerio respectivo ejercerá las funciones establecidas en el artículo 7 sin perjuicio de las competencias establecidas en el Decreto Legislativo N° 674.

**SEGUNDA:** La información vinculada a las evaluaciones económico financieras que sirvan para determinar las variables de competencia utilizadas en el diseño y estructuración de los procesos de promoción de la inversión privada que forme parte del Registro Nacional de Contratos de Asociaciones Público Privadas, se encuentra sujeto a la excepción al ejercicio del derecho de acceso a la información, por calificar como información confidencial, de acuerdo a lo estipulado por el numeral 1 del artículo 17 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27906, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2003-PCM.

**TERCERA:** Los compromisos netos de ingresos y gastos derivados directa e indirectamente de los contratos de Asociación Público Privada se financian con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, según corresponda, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Las entidades públicas, con cargo a los límites de la asignación presupuestal total y en concordancia con los límites de gasto establecidos en el Marco Macroeconómico Multianual, deberán incluir en su presupuesto institucional, los créditos presupuestarios necesarios para financiar los compromisos derivados de los contratos suscritos o por adjudicar bajo la modalidad de Asociación Público Privada, bajo responsabilidad del Titular de la Entidad, en el marco de lo dispuesto por el Texto Único Ordenado de la Ley N° 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto, aprobado mediante Decreto Supremo N° 304-2012-EF.

**CUARTA:** Las entidades públicas señaladas en el artículo 2 dan prioridad a los proyectos a desarrollarse mediante Asociaciones Público Privadas, en la valoración y trámites respecto del cumplimiento de los requisitos para la obtención de licencias, permisos y autorizaciones requeridas para el inicio y continuación de obras. El solicitante de cada una de las autorizaciones, licencias y permisos debe señalar expresamente que el proyecto se refiere a una Asociación Público Privada.

**QUINTA:** El Seguro Social de Salud - ESSALUD, en el marco de la autonomía que la ley le confiere, se encuentra facultado a promover, tramitar y suscribir contratos de Asociación Público Privada con el objeto de incorporar inversión y gestión privada en los servicios que presta a los asegurados, los cuales se sujetan a los requisitos y procedimientos establecidos en el presente Decreto Legislativo.

**SEXTA:** La facultad legalmente establecida para actuar discrecionalmente, de las entidades públicas que tienen a su cargo la aprobación, conducción, ejecución, supervisión y fiscalización de los procesos de promoción de la inversión privada, se ejerce para optar por la decisión administrativa debidamente sustentada que se considere más conveniente, dentro del marco que establece la ley, teniendo en consideración los criterios establecidos por la cuarta disposición complementaria final de la Ley N° 29622, Ley que modifica la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y amplía las facultades en el proceso para sancionar en materia de responsabilidad administrativa funcional.

**SEPTIMA:** Todas las entidades de la administración pública del Estado, en todos sus niveles de gobierno, bajo responsabilidad, quedan obligadas a no realizar actos o dictar disposiciones que constituyan barreras burocráticas para la obtención de los permisos, licencias,

o autorizaciones que resulten necesarias para la ejecución del proyecto, a fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones del Estado peruano contenidas en los contratos de Asociación Público Privada.

Señálase que de conformidad con lo establecido en la Ley N° 28906, Ley de Eliminación de Sobrecostos, Trabas y Restricciones a la Inversión Privada, y en aplicación del artículo 26 BIS del Decreto Ley N° 25868, Ley de Organización y Funciones del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI, en concordancia con el Decreto Legislativo N° 1033, Decreto Legislativo que aprueba la ley de organización y funciones del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI, la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas del INDECOPI es competente para garantizar el cumplimiento de la presente disposición.

**OCTAVA:** Proinversión es la entidad encargada del registro contable de los saldos de las acreencias, así como de las cuentas por cobrar y gestión de acreencias que se generen en el marco de los procesos de promoción de la inversión privada de competencia del Gobierno Nacional a que se refiere el presente Decreto Legislativo y el Decreto Legislativo N° 674. El registro contable es llevado por Proinversión de forma separada e independiente a su propia contabilidad.

Vinculado al encargo referido en el numeral precedente, los funcionarios de las entidades públicas y privadas están obligados a remitir, bajo responsabilidad, la información requerida por Proinversión, dentro de los plazos establecidos en el Reglamento.

Los registros contables, correspondientes a los procesos de promoción de la inversión privada para el desarrollo de Asociaciones Público Privadas de competencia del Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local están a cargo de estas entidades; salvo que estos hayan sido encargados a Proinversión, en cuyo caso el registro contable es de cargo de esta entidad.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, el Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local deben informar de los registros contables de los procesos de promoción de la inversión privada para el desarrollo de Asociaciones Público Privadas de su competencia a Proinversión, en los plazos establecidos en el segundo párrafo de la presente disposición.

En cualquiera de los casos mencionados, las entidades involucradas aplican las normas de procedimiento contable emitidas por la Dirección Nacional de Contabilidad Pública del Ministerio de Economía y Finanzas, Órgano Rector del Sistema Nacional de Contabilidad.

**NOVENA:** El incumplimiento injustificado de la remisión de la información a los Registros establecidos en el presente Decreto Legislativo, da lugar al inicio del procedimiento sancionador contra el funcionario responsable por dicha falta, independientemente al régimen laboral al que pertenezca.

**DÉCIMA:** La aplicación del principio de valor por dinero establecido en el artículo 11 del presente Decreto Legislativo se evalúa conforme los criterios de elegibilidad que determine el Reglamento. Esta disposición es aplicable incluso a los procesos que se encuentren en trámite.

**UNDÉCIMA:** El presente dispositivo legal entra en vigencia al día siguiente de publicado el Reglamento.

**DUODÉCIMA:** El Reglamento del presente Decreto Legislativo es aprobado por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas en un plazo no mayor a 60 días calendario posteriores a la publicación de la presente norma.

**DÉCIMO TERCERA:** A partir de la vigencia del presente Decreto Legislativo, toda referencia normativa que se haga a las normas señaladas en la Única Disposición Complementaria Derogatoria se entiende realizada al presente Decreto Legislativo y su Reglamento, según corresponda.

**DÉCIMO CUARTA:** El Ministerio de Economía y Finanzas formula la política nacional de promoción de la inversión privada en Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, la misma que será aprobada mediante Decreto Supremo en un plazo no mayor a 90 días calendario posteriores a la publicación de la presente norma.

**DÉCIMO QUINTA.-** El Ministerio de Economía y Finanzas en el marco del Sistema Nacional de Inversión Pública evaluará y emitirá, conforme corresponda, las herramientas metodológicas para optimizar los proyectos de inversión pública contenidos en las Asociaciones Público Privadas Co-financiadas.

#### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

**PRIMERA.-** Las iniciativas privadas que a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto Legislativo hayan sido admitidas a trámite y hasta la suscripción del contrato, seguirán sujetas al procedimiento vigente hasta antes de la entrada en vigencia del presente Decreto Legislativo.

**SEGUNDA.-** Las iniciativas estatales que a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto Legislativo hayan sido incorporadas al proceso de promoción y hasta su adjudicación, seguirán sujetas al procedimiento vigente hasta antes de la entrada en vigencia del presente Decreto Legislativo.

**TERCERA.-** Autorízase al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) a partir de la entrada en vigencia de la Ley N° 30225 y durante el Año Fiscal 2016, a celebrar convenios de encargo del procedimiento de selección con organismos internacionales, para la contratación de los servicios de supervisión y aquellos servicios que resulten necesarios para realizar dicha supervisión, relacionados con las actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público de competencia del OSITRAN, en el marco del ejercicio de su función supervisora.

Los organismos internacionales con los cuales se suscriban los convenios deben cumplir con las siguientes condiciones: (i) Contar con manuales u otros documentos publicados en su portal electrónico sobre sus procedimientos selectivos, los cuales deben estar acordes con los principios que rigen la contratación, así como con los tratados o compromisos internacionales, que incluyen disposiciones sobre contratación pública suscritos por el Perú; (ii) Las impugnaciones deben ser resueltas por instancias imparciales distintas a la que llevó a cabo el procedimiento selectivo; (iii) Contar con auditorías internas y externas al organismo que lleva a cabo el procedimiento selectivo; y, iv) implementar mecanismos de fortalecimiento de capacidades en el objeto materia de la contratación para los funcionarios públicos de la Entidad que suscribe el convenio. Asimismo, los convenios son para efectuar, exclusivamente, contrataciones a los fines recogidos en los mandatos de acuerdo de los tratados constitutivos o decisiones de los organismos internacionales.

Los convenios serán suscritos por el titular de la entidad, y previo a su celebración se requiere tener un informe legal, un informe favorable de la Oficina de Presupuesto en el cual se demuestre la disponibilidad de recursos para su financiamiento, y un informe técnico que demuestre las ventajas y beneficios del convenio.

Las entidades bajo el alcance de la presente disposición, deben registrar en el Sistema Electrónico de Contrataciones del Estado (SEACE) la convocatoria de los procesos, el resultado de la selección, los contratos y montos adjudicados. Asimismo, bajo responsabilidad de su titular, deben proveer información a la Contraloría General de la República, al Ministerio de Economía y Finanzas y al Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado (OSCE) de ser solicitados por éstos.

#### DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

**ÚNICA.-** Modificar el literal c) del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 674

Modifíquese el literal c) del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 674 de acuerdo al texto siguiente:

"Artículo 2.- Las modalidades bajo las cuales se promueve el crecimiento de la inversión privada en el ámbito de las empresas que conforman la Actividad

c. La celebración de contratos de asociación, "joint venture", asociación en participación, prestación de servicios, arrendamiento, gerencia, u otros similares."

#### DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

**ÚNICA.-** Deróguese la Ley N° 26440, Ley N° 27701, Ley N° 28059, Decreto de Urgencia N° 008-2005, Decreto de Urgencia N° 011-2005, Ley N° 26885, Ley N° 29096, el Decreto Legislativo N° 1012 y el Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 059-96-PCM, excepto el primer y segundo párrafo del artículo 19 y el artículo 22.

#### POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veinticuatro días del mes de setiembre del año dos mil quince.

OLLANTA HUMALA TASSO  
Presidente de la República

PEDRO CATERIANO BELLIDO  
Presidente del Consejo de Ministros

ALONSO SEGURA VASÍ  
Ministro de Economía y Finanzas

1292138-3

#### DECRETO LEGISLATIVO N° 1225

#### EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

#### POR CUANTO:

Que, el Congreso de la República, mediante Ley N° 30335, ha delegado en el Poder Ejecutivo, por el plazo de noventa (90) días calendario, la facultad de legislar en materia administrativa, económica y financiera, con el fin, entre otros, de establecer medidas que promuevan el acceso a la vivienda, conforme lo señala el literal e) del artículo 2 de la citada Ley, respectivamente;

Que, es necesario dinamizar el sector construcción, mediante medidas que permitan garantizar la obtención oportuna de licencias de habilitación urbana y licencias de edificación para la promoción y desarrollo de proyectos inmobiliarios, para lo cual se deben modificar diversos artículos de la Ley N° 29090, Ley de Regulación de Habilitaciones Urbanas y de Edificaciones;

De conformidad con lo establecido en el literal e) del artículo 2 de la Ley N° 30335 y en el artículo 104 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y  
Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;  
Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

#### DECRETO LEGISLATIVO QUE MODIFICA LA LEY N° 29090, LEY DE REGULACIÓN DE HABILITACIONES URBANAS Y DE EDIFICACIONES

##### Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto Legislativo tiene por objeto modificar la Ley N° 29090, Ley de Regulación de Habilitaciones Urbanas y de Edificaciones, con el fin de establecer medidas destinadas a garantizar la obtención oportuna de licencias de habilitación urbana y licencias de edificación para la promoción y desarrollo de proyectos inmobiliarios, la inversión privada en el sector construcción y el acceso a la vivienda.

Artículo 2.- Modificación de la Ley N° 29090





«Decenio de las personas con discapacidad en el Perú»  
«Año de la consolidación del Mar de Grau»

## ACTA DE SESIÓN DE COMITÉ DE INVERSIONES DEL SECTOR COMUNICACIONES

En la ciudad de Lima, siendo las 09:00 horas del 01 de junio de 2016, se llevó a cabo la sesión del Comité de Inversiones del Sector Comunicaciones, a la que asistieron el Sr. David Guillermo Miranda Herrera, Director General (e) de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto y Presidente del Comité de Inversiones; el Sr. Juan Carlos Mejía Comejo, Director General de Concesiones en Comunicaciones y miembro del Comité de Inversiones; y, el Sr. Jaime Enrique Shimabukuro Naeki, Asesor del Despacho Ministerial y miembro del Comité de Inversiones.

### I. ANTECEDENTES

EL Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, tiene por objeto establecer los procesos y modalidades de promoción de la inversión privada para el desarrollo de infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a estos, proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica y la ejecución de proyectos en activos.

Mediante los numerales 14.1 y 14.2 del artículo 14 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, se establece que el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas es el instrumento de gestión elaborado, entre otros, por cada Ministerio, que tiene como finalidad identificar los potenciales proyectos de Asociaciones Público Privadas a fin de ser incorporados al proceso de promoción de la inversión privada; siendo la propuesta, del referido informe, realizada por el órgano encargado de planeamiento del Ministerio y responsabilidad del Comité de Inversiones la elaboración oportuna del mismo.

Asimismo, el numeral 14.3 del artículo 14 del Reglamento, señala que el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas y sus modificaciones, es aprobado mediante Resolución Ministerial del sector a más tardar el dieciséis de febrero de cada año; no obstante ello, la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento, establece que para la aplicación de lo dispuesto en el numeral 14.3 del artículo 14 del Reglamento, durante el año fiscal 2016, la aprobación del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas se realizará a más tardar el primer día hábil de junio.

Mediante Resolución Ministerial N° 008-2016-MTC/01, de fecha 11 de enero de 2016, se designa a los miembros del Comité de Inversiones del Sector Comunicaciones, quienes deberán ejercer sus funciones de acuerdo a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento.

En consideración a lo antes mencionado, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, mediante Informe N° 654-2016-MTC/09 ha elaborado una propuesta de Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En tal sentido, el Comité de Inversiones del Sector Comunicaciones acordó abordar este tema como parte de la orden del día.

### II. ORDEN DEL DÍA:

**Aprobación del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.**



«Decenio de las personas con discapacidad en el Perú»  
«Año de la consolidación del Mar de Grau»

Visto el Informe N° 654-2016-MTC/09, mediante el cual la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto elabora una propuesta de Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cuya aprobación será debatida por este Comité.

**Acuerdos tomado por el Comité de Inversiones del Sector Comunicaciones:**

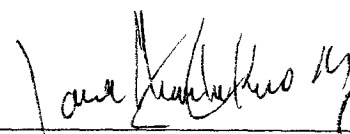
1. Aprobar el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, elaborado mediante Informe N° 654-2016-MTC/09 por la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, el mismo que cumple con los contenidos establecidos en el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, y en los "Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016", aprobados por Resolución Directoral N° 002-2016-EF/68.01.
2. Elevar el Informe aprobado por este Comité, proponiendo su aprobación por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Siendo las 10:00 horas del día 01 de junio de 2016 se dio por concluida la presente sesión de Directorio.

  
**David Miranda Herrera**  
**Presidente**  
Director General (e) de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

  
**Juan Carlos Mejía Cornejo**  
**Miembro**  
Director General  
Dirección General de Concesiones en Comunicaciones

**JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO**  
Director General de Concesiones  
en Comunicaciones

  
**Jaime Shimabukuro Naeki**  
**Miembro**  
Asesor II  
Despacho Ministerial







«Decenio de las personas con discapacidad en el Perú»  
«Año de la consolidación del Mar de Grau»

## ACTA DE SESIÓN DE COMITÉ DE INVERSIONES DEL SECTOR TRANSPORTES

En la ciudad de Lima, siendo las 10:00 horas del 01 de junio de 2016, se llevó a cabo la sesión del Comité de Inversiones del Sector Transportes, a la que asistieron el Sr. David Guillermo Miranda Herrera, Director General (e) de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto y Presidente del Comité de Inversiones; el Sr. Raúl García Carpio, Director General de Concesiones en Transportes y miembro del Comité de Inversiones; y, el Sr. Jaime Enrique Shimabukuro Naeki, Asesor del Despacho Ministerial y miembro del Comité de Inversiones.

### I. ANTECEDENTES

EL Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, tiene por objeto establecer los procesos y modalidades de promoción de la inversión privada para el desarrollo de infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a estos, proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica y la ejecución de proyectos en activos.

Mediante los numerales 14.1 y 14.2 del artículo 14 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, se establece que el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas es el instrumento de gestión elaborado, entre otros, por cada Ministerio, que tiene como finalidad identificar los potenciales proyectos de Asociaciones Público Privadas a fin de ser incorporados al proceso de promoción de la inversión privada; siendo la propuesta, del referido informe, realizada por el órgano encargado de planeamiento del Ministerio y responsabilidad del Comité de Inversiones la elaboración oportuna del mismo.

Asimismo, el numeral 14.3 del artículo 14 del Reglamento, señala que el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas y sus modificaciones, es aprobado mediante Resolución Ministerial del sector a más tardar el dieciséis de febrero de cada año; no obstante ello, la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento, establece que para la aplicación de lo dispuesto en el numeral 14.3 del artículo 14 del Reglamento, durante el año fiscal 2016, la aprobación del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas se realizará a más tardar el primer día hábil de junio.

Mediante Resolución Ministerial N° 008-2016-MTC/01, de fecha 11 de enero de 2016, se designa a los miembros del Comité de Inversiones del Sector Transportes, quienes deberán ejercer sus funciones de acuerdo a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1224 y su Reglamento.

En consideración a lo antes mencionado, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, mediante informe N° 654-2016-MTC/09 ha elaborado una propuesta de Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En tal sentido, el Comité de Inversiones del Sector Transportes acordó abordar este tema como parte de la orden del día.

### II. ORDEN DEL DÍA:

Aprobación del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.



«Decenio de las personas con discapacidad en el Perú»  
«Año de la consolidación del Mar de Grau»

Visto el Informe N° 654-2016-MTC/09, mediante el cual la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto elabora una propuesta de Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cuya aprobación será debatida por este Comité.

**Acuerdos tomado por el Comité de Inversiones del Sector Transportes:**

1. Aprobar el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, elaborado mediante Informe N° 654-2016-MTC/09 por la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, el mismo que cumple con los contenidos establecidos en el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, y en los "Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2016", aprobados por Resolución Directoral N° 002-2016-EF/68.01.
2. Elevar el Informe aprobado por este Comité, proponiendo su aprobación por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Siendo las 11:00 horas del día 01 de junio de 2016 se dio por concluida la presente sesión de Directorio.

  
**David Miranda Herrera**  
**Presidente**  
Director General (e) de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

  
**Raúl García Carpio**  
**Miembro**  
Director General  
Dirección General de Concesiones en Transportes

  
**Jaime Shimabukuro Naeki**  
**Miembro**  
Asesor II  
Despacho Ministerial

