



## Resolución Ministerial

915-2017 MTC/01

Lima, 13 de setiembre de 2017

**VISTOS:** El Informe N° 297-2017-MTC/09.01 y el Memorándum N° 1497-2017-MTC/09 de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, y el Oficio N° 298-2017/PROINVERSION/DE de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION; y,

### CONSIDERANDO:

Que, el Texto Único Ordenado 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° 254-2017-EF, en adelante el TUO del 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 por Decreto Supremo N° 410-2015-EF, modificado por los Decretos Supremos N° 068-2017-EF y N° 243-2017-EF, en adelante el Reglamento, establece que el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas, en adelante el Informe Multianual, es el instrumento de gestión elaborado, entre otros, por cada Ministerio, que tiene como finalidad identificar los potenciales proyectos de Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, a fin de ser incorporados al proceso de promoción de la inversión privada en los siguientes tres (03) años a su emisión, para lo cual puede solicitar asistencia técnica a PROINVERSIÓN o al Ministerio de Economía y Finanzas; además, dicho Informe tiene una vigencia de tres (03) años contados a partir de su aprobación;

Que, el numeral 14.2 del artículo 14 del Reglamento, señala que la propuesta del Informe Multianual es realizada por el órgano encargado de planeamiento del Ministerio, considerando su Programación Multianual de Inversiones en el marco de las normas que regulan el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, y los lineamientos para el desarrollo del Informe Multianual de Inversiones en APP que emite el Ministerio de Economía y Finanzas; siendo responsabilidad del Comité de Promoción de la Inversión Privada la elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas, para lo cual da conformidad a la propuesta presentada por el órgano encargado de planeamiento;

Que, el numeral 14.3 del artículo 14 del Reglamento, indica que el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas y sus



modificaciones, es aprobado mediante Resolución Ministerial del Sector a más tardar el 01 de agosto del año respectivo; fecha que para el año fiscal 2017 ha sido modificada mediante Decreto Supremo N° 243-2017-EF, estableciendo que el referido Informe Multianual debe aprobarse a más tardar el 30 de setiembre del presente año;

Que, de acuerdo a lo dispuesto por los numerales 15.2 y 15.3 del artículo 15 del TUO del Decreto Legislativo N° 1224, previamente a la aprobación del Informe Multianual, el Ministerio solicita opinión a PROINVERSIÓN sobre la modalidad de Asociación Público Privada o Proyecto en Activos, la cual se basa en un análisis preliminar de los beneficios de desarrollar el proyecto bajo la modalidad de Asociación Público Privada en comparación con la modalidad de obra pública, en función a los criterios establecidos en el Reglamento; para el caso del informe a cargo de los Ministerios, dicha opinión es vinculante para la inclusión de proyectos bajo la modalidad de Asociaciones Público Privadas o Proyectos en Activos;

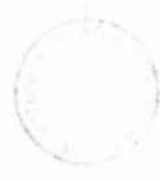
Que, por Resolución Ministerial N° 008-2016-MTC/01, se designa a los miembros de los Comités de Inversiones del Sector Transportes y del Sector Comunicaciones; los que, según el artículo 6 del Reglamento, actúan como: i) Organismos Promotores de la Inversión Privada para los proyectos bajo su competencia, ejerciendo las funciones para conducir y concluir el proceso; y, ii) Órganos de coordinación, siendo responsables de las coordinaciones de la entidad pública con la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION, en los procesos de promoción bajo competencia o encargados a éste último;

Que, por Resolución Directoral N° 001-2017-EF/68.01, se aprueban los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2017, que 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 2017;

Que, mediante los documentos del Vistos, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto informa que ha elaborado la propuesta de Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2017, respecto del cual los Comités de Promoción de la Inversión Privada del Sector Transportes y del Sector Comunicaciones han opinado que cumple con las disposiciones contenidas en las normas legales de la materia y en los Lineamientos antes citados, por lo que otorgan su conformidad;

Que, con Oficio 298-2017-PROINVERSION/DE, el Director Ejecutivo de PROINVERSION ha emitido opinión favorable respecto de la calificación de los proyectos, en la modalidad de Asociación Público Privada o Proyectos en Activos, contenidos en la propuesta de Informe Multianual de Inversiones;

Que, en consecuencia, es necesario aprobar el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2017;







## Resolución Ministerial

915-2017 MTC/01

De conformidad con lo dispuesto en el Texto Único Ordenado 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° 254-2017-EF; el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF y sus modificatorias; los Lineamientos para la Elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas para el año 2017, aprobados por Resolución Directoral N° 001-2017-EF/68.01; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y su Reglamento de Organización y Funciones, 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 2017.**

Aprobar el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2017, el mismo que como Anexo forma parte integrante de la presente Resolución.



### Artículo 2.- Publicación.

El Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2017, aprobado mediante el artículo 1 de la presente Resolución, se publica en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ([www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe)) el mismo día de la publicación de la presente Resolución en el diario oficial El Peruano.



**Regístrese, comuníquese y publíquese**

BRUNO GIUFFRA MONTEVERDE  
Ministro de Transportes y Comunicaciones



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

# INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2017

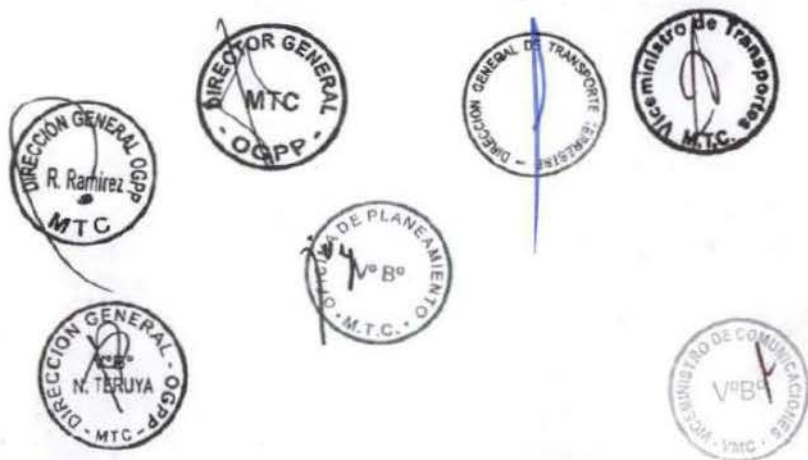


Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

Lima, setiembre de 2017

## CONTENIDO

I.	INTRODUCCIÓN .....	6
II.	SECCIÓN PLANEAMIENTO .....	8
A.	DIAGNÓSTICO .....	8
1.	Sector Transportes.....	8
2.	Sector Comunicaciones.....	14
B.	INDICADORES CLAVE DE DESEMPEÑO .....	19
1.	Sector Transportes.....	19
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.....	35
4.	Principales retos para los próximos años .....	41
D.	IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE POTENCIALES PROYECTOS DE APP.....	43
1.	Identificación y selección de potenciales proyectos de APP .....	43
2.	Priorización de proyectos .....	46
III.	SECCIÓN PROGRAMACIÓN.....	50
A.	REPORTE DE USO DE RECURSOS PÚBLICOS .....	50
B.	INDICADORES DE RIGIDEZ DE GASTO PRESUPUESTAL.....	52
IV.	ANEXOS .....	54
A.	Anexo A Proyectos FITEL ejecutados y en ejecución durante el periodo 2011-2016 .....	54
B.	Anexo B Caracterización del Sector Comunicaciones .....	55
C.	Anexo C Ficha Técnica de Listado de los Indicadores Clave de Desempeño.....	67
D.	Anexo D Plan de Acción para el Desarrollo de los Proyectos en Ejecución.....	85
E.	Anexo E Contribución de las concesiones en ejecución al logro de los objetivos estratégicos .....	91
F.	Anexo F Fichas de Potenciales Proyectos por APP .....	93
G.	Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes.....	181
H.	Anexo H Criterios de Elegibilidad para los Potenciales Proyectos en APP .....	182







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Longitud de la red vial, según tipo de superficie de rodadura, 2017 (kilómetros) .....	9
Tabla 2. Inversión en concesiones viales al 2017 .....	9
Tabla 3. Infraestructura ferroviaria según titularidad 2016 .....	10
Tabla 4. Inversión en ferrovías concesionadas al 2016 .....	10
Tabla 5. Inversión en aeropuertos concesionados al 2016 (Millones de US\$).....	12
Tabla 6. Inversión en puertos concesionados al 2016 .....	13
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 .....	28
Tabla 18. Articulación de los indicadores de desempeño con el objetivo estratégico 1 .....	32
Tabla 19. Articulación de los indicadores de desempeño con el objetivo estratégico 2 .....	33
Tabla 20. Articulación de los indicadores de desempeño con el objetivo estratégico 3 .....	34
Tabla 21. Articulación de los indicadores de desempeño con el objetivo estratégico 4 .....	35
Tabla 22. Listado de proyectos en ejecución bajo la modalidad de APP .....	36
Tabla 23. Contribución de las APP en transporte al logro de los objetivos estratégicos 1 y 2.....	39
Tabla 24. Contribución de las APP en comunicaciones al logro de los objetivos estratégicos .....	40
Tabla 25. Matriz de Ponderación de indicadores de priorización de proyectos por APP .....	46
Tabla 26. Priorización de proyectos por APP en iniciativa pública (incluye Proyectos en Activos).....	47
Tabla 27. Contribución de proyectos priorizados APP a los objetivos del sector .....	49
Tabla 28. Obligaciones de gasto corriente y de capital.....	51
Tabla 29. Estimación de indicadores de gasto corriente y de capital .....	52
Tabla 30. Indicadores de rigidez de gasto corriente por APP.....	52
Tabla 31. Indicadores de rigidez de gasto de capital por APP.....	53
Tabla 32. Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho/Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto/Desvío Pisco-Huaytará-Ayacucho.....	93
Tabla 33. Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 5: Urcos-Sicuani-Calapuja y Puno-Ilave-Desaguadero .....	94
Tabla 34. Anillo Vial Periférico .....	95
Tabla 35. Autopista Internacional del Norte: Sullana – Frontera con Ecuador.....	95
Tabla 36. Carretera Dv. Las Vegas – Tarma – La Merced – Villa Rica – Dv. Pto. Bermúdez – Von Humboldt / Pte. Raither – Desvío Satipo – Puerto Ocopa.....	96







Tabla 37. Vía Expresa al Puerto del Callao y Accesos Directos Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ..	97
Tabla 38. Mejoramiento y Ampliación de la Panamericana Sur: Tramo Ica – Dv. Quilca – Matarani – Punta de Bombón – Ilo – Tacna .....	99
Tabla 39. Mejoramiento del Acceso a Lima Norte (Canta) .....	100
Tabla 40. Carretera Canta – Huayllay – Unish / Ramal Dv. Yantac – Paccha .....	102
Tabla 41. Corredor Transversal de la Sierra: Huara – Sayán – Churín – Oyón – Ambo / Ramal Río Seco – Sayán .....	104
Tabla 42. Corredor Transversal de la Selva: Dv. Cerro de Pasco – Ambo – Huánuco – Tingo María – Pucallpa .....	105
Tabla 43. Longitudinal de la Sierra - Tramo 3: Shorey – Santiago de Chuco - Caraz – Huaraz – Conococha – Dv. Pativilca / Casma – Huaraz / Santa – Huallanca .....	107
Tabla 44. Construcción y Mejoramiento de la Carretera Central Tramo: Autopista Pte. Los Ángeles – Pte. Ricardo Palma (Túnel Chosica).....	110
Tabla 45. Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry.....	111
Tabla 46. Terminal Portuario Multipropósito de Ilo.....	112
Tabla 47. Terminal Portuario de Chimbote .....	114
Tabla 48. Terminal Portuario de Iquitos.....	115
Tabla 49. Terminal Portuario de Pucallpa .....	116
Tabla 50. Terminal Portuario Multipropósito de Marcona .....	118
Tabla 51. Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica.....	119
Tabla 52. Línea 3 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao .....	121
Tabla 53. Línea 4 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao .....	122
Tabla 54. Mejoramiento del Servicio de Transporte Ferroviario en el Tramo Tacna-Arica .....	123
Tabla 55. Ferrocarril Barranca – Lima – Ica .....	124
Tabla 56. Túnel Trasandino .....	125
Tabla 57. Tercer Grupo de Aeropuertos .....	127
Tabla 58. Prestación del Servicio de Gestión de la Plataforma de Inspección en Vuelo del Sistema de Radioayudas a la Navegación Aérea a Nivel Nacional.....	130
Tabla 59. Construcción y Operación de Truck Centers en Callao, Ancón, Chilca y Corcona .....	130
Tabla 60. Implementación del Sistema Inteligente de Transporte en la Red Vial Nacional.....	133
Tabla 61. Centro de Evaluación para los Postulantes a la Obtención de Licencias de Conducir en Lima Metropolitana .....	135
Tabla 62. Centros de Inspección Técnica Vehicular a Nivel Nacional.....	136
Tabla 63. Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Arequipa .....	136
Tabla 64. Desarrollo de sistemas integrados de transporte para la ciudad de Trujillo .....	138
Tabla 65. Desarrollo de sistemas integrados de transporte para la ciudad de Piura.....	139
Tabla 66. Desarrollo de sistemas integrados de transporte para la ciudad de Cusco.....	141
Tabla 67. Desarrollo de sistemas integrados de transporte para la ciudad de Chiclayo.....	142
Tabla 68. Desarrollo de sistemas integrados de transporte para la ciudad de Huancayo .....	144
Tabla 69. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Junín .....	145





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

Tabla 70. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Puno .....	147
Tabla 71. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Amazonas .....	148
Tabla 72. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ica .....	150
Tabla 73. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Lima .....	151
Tabla 74. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Moquegua .....	153
Tabla 75. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Tacna .....	155
Tabla 76. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ancash .....	156
Tabla 77. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Arequipa .....	158
Tabla 78. Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región La Libertad .....	159
Tabla 79. Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Pasco .....	161
Tabla 80. Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región San Martín .....	163
Tabla 81. Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Huánuco .....	164
Tabla 82. Red de Acceso a la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica (Proyectos de Cobertura Universal Sur, Cobertura Universal Centro y Cobertura Universal Norte) .....	166
Tabla 83. Operación y Mantenimiento de la Red de Transporte de los Proyectos Regionales de la Zona Centro Sur (Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Lima e Ica) .....	167
Tabla 84. Operación y Mantenimiento de la Red de Transporte de los Proyectos Regionales de la Zona Norte (Lambayeque, Tumbes, Piura, Cajamarca y Amazonas) .....	169
Tabla 85. Operación y Mantenimiento de la Red de Transporte de los Proyectos Regionales de la Zona Sur (Tacna, Moquegua, Puno y Arequipa) .....	171
Tabla 86. Operación y Mantenimiento de la Red de Transporte de los Proyectos Regionales de la Zona Centro Norte (Junín, Ancash, Huánuco, La Libertad, Pasco y San Martín) .....	172
Tabla 87. Instalación del Servicio de Telefonía Móvil para la Conectividad y Desarrollo Social en los Distritos Más Pobres del País - Zona Sur .....	174
Tabla 88. Instalación del Servicio de Telefonía Móvil para la Conectividad y Desarrollo Social en los Distritos Más Pobres del País - Zona Norte .....	175
Tabla 89. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social del Distrito de Manseriche, Provincia Datem del Marañón .....	177
Tabla 90. Instalación de una Red de Banda Ancha para los servicios de Internet y Telefonía en las cuencas de los Ríos Napo y Putumayo del departamento de Loreto .....	177
Tabla 91. Instalación Banda Ancha para la Conectividad y Desarrollo Social en Localidades Aisladas ....	178
Tabla 92. Instalación Banda Ancha para la Conectividad y Desarrollo Social en Localidades Focalizadas del Perú .....	179





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

## 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>3/</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







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

## 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 con este propósito que el MTC ha establecido como ejes de acción fundamentales para el Sector el asfaltado al 100% de las vías nacionales del país y doble calzada de la carretera Panamericana de Tumbes a Tacna y la ejecución de un programa nacional de puentes, la modernización de puertos, aeropuertos y sistemas de integración multimodal con visión logística, la consolidación y desarrollo del sistema de transporte masivo de Lima y Callao e inicio de implementación de los trenes de cercanías (Barranca – Lima – Ica), el pavimentado de 5,000 km de carreteras departamentales a través del programa PRO-REGIÓN y de 2,200 km de caminos vecinales a través del programa PATS y la implementación de un sistema de transporte mediante sistemas inteligentes de transporte.

En esta línea, 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 de Lima y Callao, a través de la consolidación de la red básica del Metro de Lima. Por otro lado, 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.

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 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

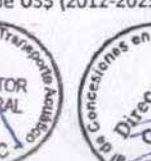
<sup>1</sup> Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive? *Journal of monetary economics*, 23(2), 177-200.

<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., & Bendejé, 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.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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). Finalmente, en marzo de 2017, mediante Decreto Supremo N° 068-2017-EF, se modificó el Decreto Supremo N° 410-2015-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 con el objetivo de reestructurar la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSION) con el fin de afianzar su rol y mejorar su eficiencia, así como la calidad y agilidad de los proyectos de Asociaciones Público-Privadas a su cargo.

La normativa estipula la elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas, que se concibe como un instrumento de gestión que tiene como finalidad identificar los potenciales proyectos de Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos a fin de ser incorporados al proceso de promoción de la inversión privada en los siguientes tres (03) años después de su emisión.

Mediante 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 actualizado al mes de Mayo del 2017 (en adelante, Informe Multianual 2017). 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, así como los que serán incorporados 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, los cuales deberán responder a las necesidades y objetivos identificados en el presente 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, de las adendas que se encuentran próximas a ser suscritas, de aquellos proyectos de APP de iniciativa estatal incorporadas al proceso de promoción de la inversión privadas, de iniciativas privadas que cuenten con opinión favorable de relevancia, el reporte del uso de recursos públicos de la entidad de 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 1436,4 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.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

## 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 2017, el sector cuenta con 32 concesiones de transportes en total, correspondientes a los distintos modos de transporte: 16 viales, 4 ferroviarias, 4 aeroportuarias (20 aeropuertos), 7 portuarias, 1 hidroviaria y una concesión en comunicaciones (la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica), para un total de 33 concesiones en total.

#### 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.

##### 1.1. 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 la 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 provincia.

Actualmente la longitud de la red vial existente es de 165,619.2 Km; de los cuales 26,683 Km (16%) corresponde a carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. De éstas, las carreteras pavimentadas ascienden a 19,682 Km, equivalente al 85.3% de la RVN existente a julio 2011 (23,072 Km). En el caso de la Carretera Longitudinal de la Sierra, el 91.3% se encuentran pavimentado (3,208.04 Km de un total de 3,515.6 Km).

Por su parte, 24,392 Km (14.7%) de la red vial existente corresponde a carreteras departamentales, que se encuentran a cargo de los Gobiernos Regionales y 114,617 Km (69.2%) corresponde a caminos vecinales, que están bajo responsabilidad de los Gobiernos Locales.





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

Tabla 1. Longitud de la red vial, según tipo de superficie de rodadura, 2017 (kilómetros)

SUPERFICIE DE RODADURA	SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS			TOTAL
	Nacional <sup>1/</sup>	Departamental	Vecinal	
<b>RED VIAL EXISTENTE</b>	<b>26,683.3</b>	<b>24,392.30</b>	<b>114,616.70</b>	<b>165,619.2</b>
Pavimentada	19,682.4	3,672.9	1,898.3	25,253.6
No pavimentada	7,000.9	20,719.4	112,718.4	140,438.8

Fuente: MTC

Nota: 1/ Información a julio 2016

A febrero de 2017, 6,642.2 km de la Red Vial Nacional están concesionados, 19,611 km son atendidos por contratos de conservación de niveles de servicio (Proyecto PERÚ I y II) y 4,978.157 km zona atendidos por administración directa, lo cual equivale a un 92.2 % 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 adjudicada bajo esta modalidad 6,693 Km de carreteras, con un compromiso de inversión total de US\$ 4,598.

Tabla 2. Inversión en concesiones viales al 2017

CARRETERA CONCESIONADA		FECHA DE INICIO	PLAZO (Años)	COMPROMISO DE INVERSIÓN
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: Pucusana - 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 Autopista Chíncha - San Andrés de la Red Vial N° 6 de la Panamericana Sur y el Intercambio Vial Piura (3.0 Km). Asimismo, resalta el inicio de obras de la segunda calzada de la Autopista Puno - Juliaca (48.3 Km), obras de 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.







## 1.2. 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 2016, 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 2016

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 Huancaayo – Huancavelica, el cual está a cargo del MTC.

Durante el año 2016, el servicio de transporte ferroviario movilizó a más de 2,7 millones de pasajeros y presentó su mayor dinamismo en el tramo Cusco – Hidroeléctrica, el cual tiene como destino principal, la ciudadela de Machu Picchu, la cual es una de los mayores atractivos turísticos que ofrece el país. Por su parte, el servicio de carga estuvo representado en un 54% por el servicio público ofertado principalmente por las empresas Ferrovías Central Andina S.A. y Ferrocarril Transandino S.A. mientras que el 46% restante corresponde al servicio privado efectuado por la empresa Southern Perú Copper Corporation.

### FERROCARILES 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 2016

INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA		FECHA DE INICIO	PLAZO (Años)	COMPROMISO DE INVERSIÓN (Millones de US\$)
<b>N</b>	<b>TOTAL</b>			<b>6,018.2</b>
1	Ferrocarril del Centro	1999	40	FRA II
2	Ferrocarril del Sur y Sur Oriente	1999	35	FRA II
3	Tren Eléctrico - Línea 1 + Adenda 4	2011	30	671.7
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 6 líneas cuyos trazos preliminares son:

- Línea 1: Avenida Separadora Industrial, Avenida Pachacútec, 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 Garcilaso 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.
- Línea 6: Av. Túpac Amaru, Avenida Los Alisos, Avenida Universitaria, Avenida Bertolotto, Avenida Pérez Araníbar (Ex Avenida del Ejército), Avenida Angamos y Avenida Primavera

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, 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.

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

### 1.3. 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 2016, el Perú cuenta con 134 aeródromos, de los cuales, 72 son de propiedad pública y 62 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 19.85 millones de pasajeros experimentando un crecimiento de 8.9% 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 91%, mientras que el ámbito nacional significó 9%.

#### 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 2016 (Millones de US\$)

AEROPUERTO CONCESIONADO		FECHA DE INICIO	PLAZO (Años)	COMPROMISO DE INVERSIÓN (Millones de US\$)
<b>N</b>	<b>TOTAL</b>			<b>1,947.7</b>
1	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	2001	30	1,061.5
2	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	2006	25	207.7
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.

#### 1.4. 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 2016, 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 Operativos, los que albergan a 88 Terminales Portuarios (TP), que a su vez contienen 92 Instalaciones Portuarias (IP). Respecto a su ubicación geográfica, 57 IP son marítimas, 32 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.



**PERÚ****Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones***Informe Multianual de Inversiones en APP 2017*

Los Terminales Portuarios de uso público y privado movilizaron en su conjunto 94,465 miles de TM, siendo el 46.8% movilizado por los TP de uso público y el restante 53.2% por los TP de uso privado. Del total de carga movilizada, se observó que los tipos de operación son los siguientes: descarga (35.5%), embarque (47.3%), cabotaje (13.3%), transbordo (2.9%) y tránsito (1.0%).

Tabla 6. Inversión en puertos concesionados al 2016

	PUERTO CONCESIONADO	FECHA DE INICIO	PLAZO (Años)	COMPROMISO DE INVERSIÓN (Millones de US\$)
<b>N</b>	<b>TOTAL</b>			<b>2,481.4</b>
1	Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao	2006	30	613.9
2	Terminal Muelle Norte	2011	30	883.5
3	Terminal Portuario de Matarani	1999	30	249.7
4	Terminal Portuario de Paita	2009	30	317.4
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	249.1

Fuente: MTC

### TERMINALES PORTUARIOS CONCESIONADOS

A mayo de 2017, se tienen 7 terminales portuarios concesionados, con un compromiso de inversión total de US\$ 2,444 millones.

En el 2016 se ejecutó US\$ 227.3 millones en obras en el puerto de Matarani, Muelle Norte del Callao, Terminal Portuario de Yurimaguas, Terminal Portuario de Paita, 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 ejecutada de US\$ 246.8 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 ejecutada de US\$ 390.4 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\$ 54.6 millones, registrando un avance físico aproximado de 40% y una inversión ejecutada a diciembre 2016 de US\$ 36.1 millones.

### PROYECTO HIDROVIA AMAZÓNICA

La red fluvial es la más importante vía de transporte en la Región Amazónica. Los ríos Amazonas, Huallaga, Ucayali, Marañón y sus afluentes son las principales vías de interconexión y comercialización que permiten la dinámica del desarrollo regional amazónico, e integrarnos con Brasil, Colombia y Ecuador.

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 con pasajeros y carga







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

navegar en condiciones seguras y eficientes durante todo el año. Asimismo, desarrollar el comercio regional y la integración de las poblaciones ribereñas con las principales ciudades de la Amazonía.

## 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 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 de telecomunicaciones. 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 – 2100 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>.

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

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

<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-TC, texto único ordenado de la Ley de Telecomunicaciones, publicada el 06 de mayo de 1993.

<sup>11</sup> Artículo 7° de la Ley N° 29924.







En el período 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.

La secretaría técnica de FITEL, en el año 2009, desarrolló el proyecto FITEL 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 FITEL 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 FITEL 11, FITEL 12 y FITEL 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 FITEL 14 y FITEL 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 FITEL 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 FITEL 10, que se encuentra en etapa de operación y mantenimiento, todos los demás proyectos se encuentran en proceso de cierre (ver Anexo A Proyectos FITEL 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, y en junio de 2016 se concluyó con el 100% del despliegue de la red, lo cual se realizó por tramos: primer tramo (Huancavelica), segundo tramo (Apurímac, Ayacucho, Ica), tercer tramo (Huánuco y Pasco), cuarto tramo (Ancash, Arequipa, Cusco, Junín, Lima Provincias, Moquegua, Tacna y Ucayali), quinto tramo (Puno, Madre de Dios, La Libertad, Lambayeque, Piura, Cajamarca) y sexto tramo (Amazonas, San Martín y Loreto).

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 2016, 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 2017, 355 localidades de Lambayeque, 285 localidades de Apurímac, 350 localidades de Ayacucho, 354 localidades de Huancavelica, 56 localidades de Tumbes, 449 localidades de Piura, 811 localidades de Cajamarca y 371 localidades de Cusco cuenten con banda ancha.

<sup>12</sup> En el año 2014 se estima una densidad 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.



15







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

Tabla 7. Beneficiarios de las Redes Regionales de Fibra Óptica

Nombre de Proyecto	Descripción del Proyecto	Localidades 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	219	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	191	21	478	232	may-15	10
FITEL 20	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Huancavelica	354	102	23	419	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	177	44	424	147	dic-15	10
Total		3031	1561	267	3481	1708		

Fuente: MTC

Asimismo, en el 2011 y 2012, se concesionaron las bandas 1900 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, a través de estas bandas se presta el servicio de comunicaciones personales PCS. Estas bandas fueron concesionadas a la empresa Viettel Perú S.A.C., contribuyendo con ello a una mayor competencia en el mercado de servicios de telefonía móvil del país, al convertirse dicha compañía en el cuarto operador móvil en el Perú.





Por su parte, la banda 1700 MHz – 2100 MHz 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 S.A.A.). 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.

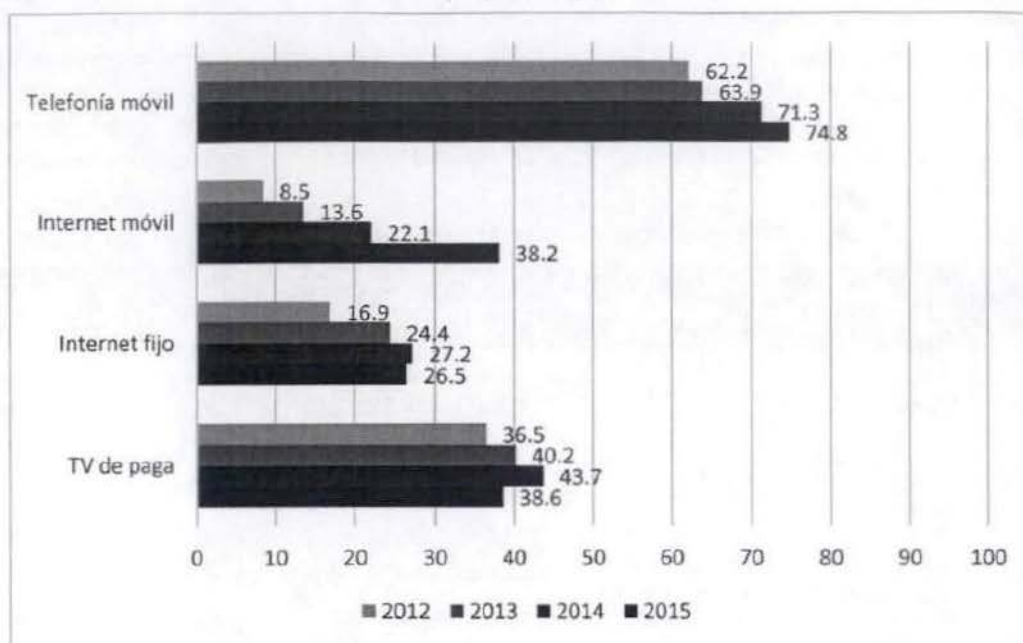
Fuente: MTC

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 2015, 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 (74.8%) es el de telefonía móvil, y al que menor porcentaje de la población accede es el de internet móvil (38.2%).





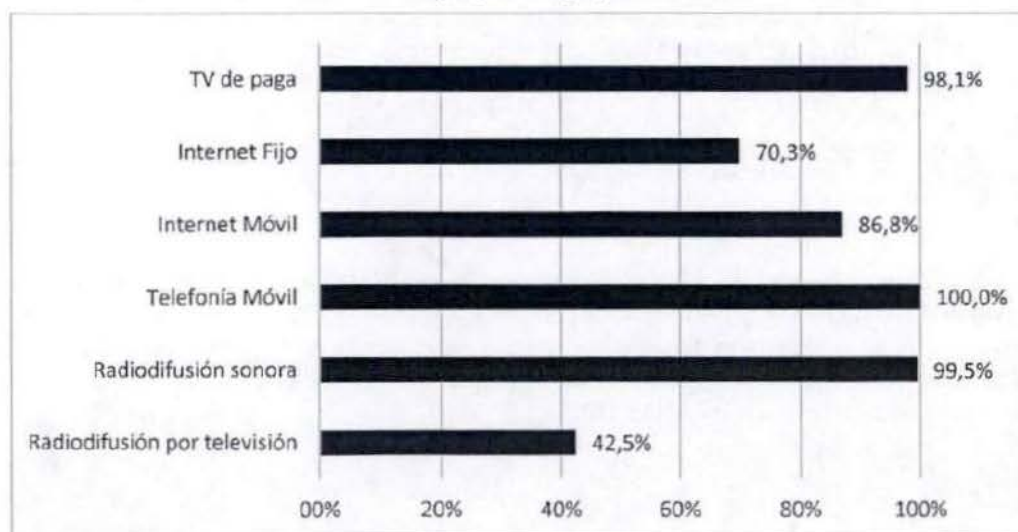
Gráfico 1. Acceso de la población a telefonía móvil, internet móvil, internet fijo y televisión de paga, a nivel nacional (En porcentaje)



Fuente: Osiptel - Erestel.

Respecto de la cobertura, se tiene que, a diciembre de 2016, el 93.4% de hogares cuenta con servicio de telefonía móvil, el 25.5% de hogares cuenta con telefonía fija y el 56.4% de hogares cuenta con servicio de Internet.

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:

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

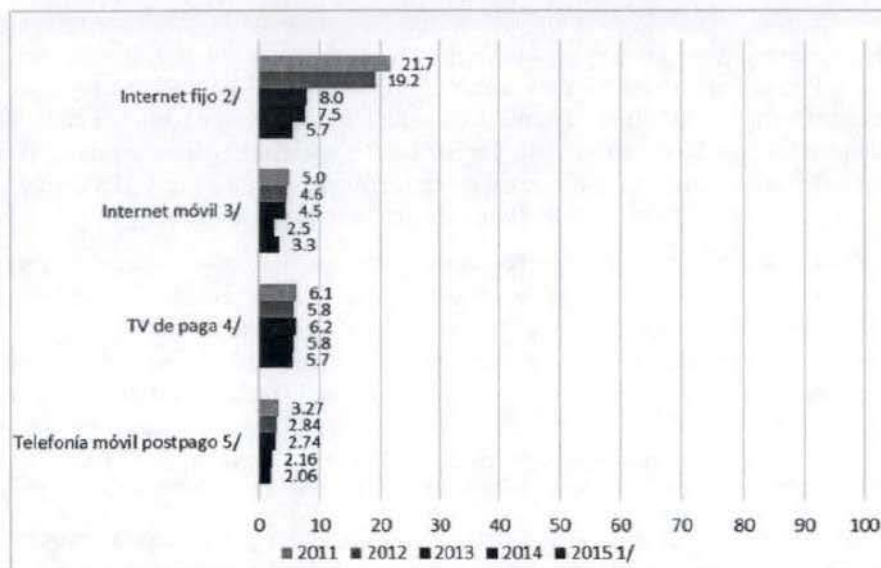
Las tarifas promedio de los servicios de telecomunicaciones (telefonía móvil, internet móvil, internet fijo y televisión de paga) mostraron una tendencia a la baja, entre 2011 y 2015, observándose un mayor incremento en la asequibilidad del servicio de internet fijo, de 21,7% a 5,7%. Si bien la tendencia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

### 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, eficiencia y eficiencia; lo que responde a atributos del objetivo de cambio establecido.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

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.

### 1.1. TRANSPORTE TERRESTRE

Para el transporte terrestre, se identifican siete (7) indicadores clave de desempeño, los cuales se pueden clasificar en: 1 calidad y seis (6) de eficacia. Se incluye como indicadores clave: i) Índice de Calidad de Infraestructura Vial (ICIV), ii) 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) Número 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**

Nº	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	Nº de truck centers construidos	Eficacia	Nº 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.

## 1.2. TRANSPORTE FERROVIARIO

Para el transporte ferroviario, se identifican cinco (5) indicadores clave de desempeño, los cuales se pueden clasificar en: 1 de calidad y cuatro (4) 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

Nº	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 / kilómetro	Eficacia	Suma de Costo de flete / Suma de Kilómetros recorridos	Soles / Km	241.94
3	Tiempo promedio de Viaje / kilómetro	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

### 1.3. 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 permite plantear 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

Nº	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





## 1.4. 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 planificada no intervenida pretende ver los avances de kilómetros intervenidos 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 planificada no intervenida	Eficacia	1 - (Km de hidrovía planificada no intervenida / Km. de hidrovía planificada)	%	-
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

Fuente: MTC







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

## 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 los 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.

### 2.1. 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

### 2.2. INTERNET

En relación al servicio de Internet, se identifican nueve (9) indicadores claves de desempeño, los cuales se pueden clasificar como de 3 de acceso, 1 de uso, 2 de cobertura, 2 de 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 al Internet y la última estimación disponible, a diferentes niveles de desagregación.



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

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

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

**2.3. TV PAGA**

En relación al servicio de TV paga, se identifican dos (2) indicadores claves de desempeño, los cuales se pueden clasificar como de 1 de acceso y 1 de asequibilidad. Se incluye como indicadores claves: i) Hogares con acceso a TV de paga y ii) Tarifa promedio de un paquete de TV de paga 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 competitivos, que contribuyen a la inclusión social, la integración y el desarrollo económico sostenible del país"<sup>15</sup>.

#### 1.1. 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

<sup>13</sup> En este sentido, la 3ra. 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 5ta. Política de Estado 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 organizan y movilizan para hacer realidad sus metas colectivas.

<sup>15</sup> Actualmente, se encuentra en elaboración el Plan Estratégico Sectorial Multianual 2017-2021 del sector Transportes y Comunicaciones.





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

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 Plan	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 (2016)	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 (2012)	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 Nacional de Aviación Civil	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, 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 (2011)	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.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

Nombre del Plan	Entidad responsable	Objetivos
Plan hidroviario del sistema fluvial comercial peruano (2014)	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 (2014)	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.

## 1.2. 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 Plan	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



**PERÚ****Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones***Informe Multianual de Inversiones en APP 2017*

Nombre del Plan	Entidad responsable	Objetivo
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 que los potenciales proyectos de APP tengan como principio el Valor por Dinero, para asegurar que corresponda su implementación bajo la modalidad de APP o Proyecto en Activo. Asimismo, la estrategia buscar 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. Finalmente, conforme a la promoción de los potenciales proyectos por APP, la estrategia busca lograr la diversificación de la cartera de proyectos, 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 y su respectiva actualización, 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.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

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 y su respectiva actualización, relevantes para el cierre de la brecha de infraestructura.

## 2.1. 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 tiene 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

Acorde 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







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

*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 dirigidas 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.

### **2.2. ARTICULACIÓN CON INDICADORES DE DESEMPEÑO**

En esta sección se presentan 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 índices 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 2018-2020, 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 hidrovía planificadas no intervenida	-	-	-	-	100%
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 2018-2020, 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	p.d.	p.d.	p.d.
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 a 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.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

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 2018-2020, 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%
	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%





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

Objetivo Específico	Nombre	LBS 2015	2016	2017	2018	2019
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	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 autosostenible<sup>16</sup>s 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 esta Entidad. 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 del Estado 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>17</sup>.

<sup>16</sup> Ahora llamadas autofinanciadas.

<sup>17</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, mantener o mantener infraestructura pública o proveer servicios públicos.





Al respecto, para setiembre 2017 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, se tienen 7 terminales portuarios concesionados, con un compromiso de inversión total de US\$ 2,444 millones y 1 hidrovía amazónica con un compromiso de inversión de US\$ 94.7 millones. En el 2015 se ejecutó US\$ 1,127 millones en obras en el terminal portuario 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 (Apurímac, 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 - Azángaro</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: Pucosana - Cerro Azul - Ica</li> <li>Tramo Vial - Mocupe Cayalti - 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. Chilete-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)<sup>18</sup></li> </ul>
Puertos e Hidrovías	<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> </ul>

<sup>18</sup> El 13 de julio de 2017 se comunicó al Concesionario el término del contrato por decisión unilateral. Por su parte, el 19 de julio del mismo, Kuntur Wasi envió una solicitud de inicio de trato directo al Sistema de Controversias Internacionales de Inversión (SICRESI). Actualmente, se encuentra en proceso de negociación la resolución del contrato.



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

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terminal Portuario General San Martín – Pisco</li> <li>Hidroviás Amazónica</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 permiten 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).

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.

### 3.1. 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 mejoramiento, 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 este 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 realizar las dobles calzada, 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: Pucusana - 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>19</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>20</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 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

<sup>19</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>20</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.



una mayor probabilidad de obtener una certificación<sup>21</sup>; asimismo, la modernización conllevaría a una reducción de tiempo de espera de las naves en los puertos.

**Tabla 23. Contribución de las APP en transporte al logro de los objetivos estratégicos 1 y 2**

Objetivo Especifico	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			
	Indice de calidad de infraestructura vial	X			
OE1.2 Modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y ferroviarias de carácter nacional.	Indice de calidad de infraestructura aeroportuaria		X		
	Indice de calidad de infraestructura ferroviaria			X	
	Indice 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 planificada no intervenida				
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: Pucusana - Cerro Azul - Ica.

Fuente: MTC

<sup>21</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.





### 3.2. 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 24. 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.





**PERÚ****Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones***Informe Multianual de Inversiones en APP 2017*

#### 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 facilden 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







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

concesiones en transporte que se jerarquizan desde las redes nacionales hacia las departamentales (programa PROREGIÓN) 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 Chimbote, y iii) Terminal de San Juan de Marcona.

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, Ilo, Jaén, Rioja, Chimbote, Yurimaguas, Tingo María y Chimbote, 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 preinversión de la Línea 3 y 4 (Factibilidad 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 Política 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>22</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 (Centros de Emprendimientos

<sup>22</sup> De acuerdo al modelo de predicción del MTC, el nivel de penetración potencial de telefonía móvil en el Perú en el 2014 debería 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.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Digital). Finalmente, también se impulsarán proyectos que permitan el cumplimiento de las obligaciones derivadas en el marco de la normativa vigente.

## D. 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

#### 1.1. 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 2017; lo cual coadyuvará a determinar de forma temprana si el proyecto tiene potencial para ser desarrollado bajo la modalidad de APP, e identificar necesidades de información o análisis adicional a realizarse durante la fase de formulación.

Los criterios de priorización son los siguientes:

1. Nivel de transferencia de riesgos (C-1)
2. Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio (C-2)
3. Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Sobrecostos y/o incumplimiento de los cronogramas (C-3A) y Capacidad para operar y mantener la infraestructura (C-3B)
4. Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP (C-4)
5. Competencia por el mercado (C-5)
6. Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto (C-6)
7. Financiamiento por usuarios (C-7)

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 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 éste 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. (ver ANEXO H)

#### 1.2. IDENTIFICACIÓN DE POTENCIALES PROYECTOS POR APP

La cartera de proyectos de Asociaciones Público Privadas (APP) y Proyectos en Activos (PA) del Sector, sea por iniciativa estatal o privada, está compuesta por 5 proyectos viales, 4 proyectos ferroviarios, 1 proyecto portuario, 2 proyectos aeroportuarios y 18 proyectos de telecomunicaciones (de los cuales 13 son proyectos en activos).

#### PROYECTOS VIALES







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

1. Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo – Izcuchaca – Mayocc – Ayacucho/Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto/Desvío Pisco – Huaytará – Ayacucho (ver Tabla 32).
2. Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 5: Urcos – Sicuani – Calapuja y Puno – Ilave-Desaguadero (ver Tabla 33).
3. Anillo Vial Periférico (ver Tabla 34).
4. Autopista Internacional del Norte: Sullana – Frontera con Ecuador (ver Tabla 35).
5. Carretera Dv. Las Vegas – Tarma – La Merced – Villa Rica – Dv. Pto. Bermúdez – Von Humboldt / Pte. Raither – Desvío Satipo – Puerto Ocopa (ver Tabla 36).

#### PROYECTOS PORTUARIOS

6. Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (ver Tabla 45).

#### PROYECTOS FERROVIARIOS

7. Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica (ver Tabla 51).
8. Línea 3 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao (ver Tabla 52).
9. Línea 4 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao (ver Tabla 53).
10. Mejoramiento del Servicio de Transporte Ferroviario en el Tramo Tacna-Arica (ver Tabla 54).

#### PROYECTOS AEROPORTUARIOS

11. Tercer Grupo de Aeropuertos (ver Tabla 57).
12. Prestación del Servicio de la Plataforma de Inspección en Vuelo del Sistema de Radio Ayudas a la Navegación Aérea a Nivel Nacional (ver Tabla 58).

#### PROYECTOS DE COMUNICACIONES

13. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Junín (ver Tabla 69).
14. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Puno (ver Tabla 70).
15. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Amazonas (ver Tabla 71).
16. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ica (ver Tabla 72).
17. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Lima (ver Tabla 73).
18. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Moquegua (ver Tabla 74).
19. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Tacna (ver Tabla 75).
20. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ancash (ver Tabla 76).
21. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Arequipa (ver Tabla 77).
22. Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región La Libertad (ver Tabla 78).
23. Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Pasco (ver Tabla 79).
24. Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región San Martín (ver Tabla 80).
25. Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Huánuco (ver Tabla 81).
26. Red de Acceso a la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica (proyectos de Cobertura Universal Sur, Cobertura Universal Centro y Cobertura Universal Norte) (ver Tabla 82).







27. Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Centro Sur (Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Lima e Ica) (ver Tabla 83).
28. Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Norte (Lambayeque, Tumbes, Piura, Cajamarca y Amazonas) (ver Tabla 84).
29. Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Sur (Tacna, Moquegua, Puno y Arequipa) (ver Tabla 85).
30. Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Centro Norte (Junín, Ancash, Huánuco, La Libertad, Pasco y San Martín) (ver Tabla 86).

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.

### PROYECTOS VIALES

1. Vía Expresa al Puerto del Callao y Accesos Directos Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (ver Tabla 37).
2. Mejoramiento y Ampliación de la Panamericana Sur: Tramo Ica – Dv. Quilca – Matarani – Punta de Bombón – Ilo – Tacna (ver Tabla 38).
3. Mejoramiento del Acceso a Lima Norte (Canta) (ver Tabla 39).
4. Carretera Canta – Huayllay – Unish/Ramal Dv Yantac – Pachac (ver Tabla 40).
5. Corredor Transversal de la Sierra: Huara – Sayán – Churín – Oyón – Ambo / Ramal Río Seco – Sayán (ver Tabla 41).
6. Corredor Transversal de la Selva: Dv. Cerro de Pasco – Ambo – Huánuco – Tingo María – Pucallpa (ver Tabla 42).
7. Longitudinal de la Sierra, Tramo 3: Shorey – Caraz – Huaraz – Conococha – Dv. Pativilca / Casma – Huaraz / Santa – Caraz (ver Tabla 43).
8. Construcción y Mejoramiento de la Carretera Central Tramo: Autopista Pte. Los Ángeles – Pte. Ricardo Palma (Túnel Chosica) (ver Tabla 44).

### PROYECTOS PORTUARIOS

9. Terminal Portuario Multipropósito de Ilo (ver Tabla 46).
10. Terminal Portuario de Chimbote (ver Tabla 47).
11. Terminal Portuario de Iquitos (ver Tabla 48).
12. Terminal Portuario de Pucallpa (ver Tabla 49).
13. Terminal Portuario Multipropósito de Marcona (ver Tabla 50).

### PROYECTOS FERROVIARIOS

14. Ferrocarril Barranca – Lima – Ica (ver Tabla 55).
15. Túnel Trasandino (ver Tabla 56).

### PROYECTOS LOGÍSTICOS

16. Construcción y Operación de Truck Centers en Callao, Ancón, Chilca y Corcona (ver Tabla 59).

### PROYECTOS DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

17. Implementación del Sistema Inteligente de Transporte en la Red Vial Nacional (ver Tabla 60).







## PROYECTOS DE SERVICIOS AL TRANSPORTE TERRESTRE

18. Centro de Evaluación para los Postulantes a la Obtención de Licencias de Conducir en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao (ver Tabla 61).
19. Centros de Inspección Técnica Vehicular a Nivel Nacional (ver Tabla 62).

## PROYECTOS DE TRANSPORTE URBANO

20. Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Arequipa (ver Tabla 63).
21. Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Trujillo (ver Tabla 64).
22. Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Piura (ver Tabla 65).
23. Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Cusco (ver Tabla 66).
24. Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Chiclayo (ver Tabla 67).
25. Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Huancayo (ver Tabla 68).

## PROYECTOS DE COMUNICACIONES

26. Instalación del Servicio de Telefonía Móvil para la Conectividad y Desarrollo Social en los Distritos más Pobres del País-Zona Sur (ver Tabla 87).
27. Instalación del Servicio de Telefonía Móvil para la Conectividad y Desarrollo Social en los Distritos más Pobres del País-Zona Norte (ver Tabla 88).
28. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social del Distrito de Manseriche, Provincia Datem del Marañón (ver Tabla 89).
29. Instalación de una Red de Banda Ancha para los servicios de Internet y Telefonía en las cuencas de los Ríos Napo y Putumayo del departamento de Loreto (ver Tabla 90).
30. Instalación Banda Ancha para la Conectividad y Desarrollo Social en Localidades Aisladas del Perú (ver Tabla 91).
31. Instalación Banda Ancha para la Conectividad y Desarrollo Social en Localidades Focalizadas del Perú (ver Tabla 92).

## 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 25. 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)	15%
Avance de los proyectos en las fases de APP	30%
Demanda de recursos público	15%
Generación de sinergia con proyectos existente	10%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Fuente: MTC







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

- 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 en el proceso de promoción o que serán incorporados al proceso de promoción en los próximos tres (03) años:

Tabla 26. Priorización de proyectos por APP en iniciativa pública y privada (incluye Proyectos en Activos)

Grupo	N°	Proyecto	Tipo de Proyecto
Grupo 1 (2017)	1	Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica	Ferrovioario
	2	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocco-Ayacucho/Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto/Desvío Pisco-Huaytará-Ayacucho	Vial
	3	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Junín	Comunicaciones
	4	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Puno	Comunicaciones
	5	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ica	Comunicaciones
	6	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Lima	Comunicaciones
	7	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Amazonas	Comunicaciones
	8	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Tacna	Comunicaciones
	9	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Moquegua	Comunicaciones
Grupo 2 (2018)	10	Línea 3 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	Ferrovioario
	11	Línea 4 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	Ferrovioario
	12	Anillo Vial Periférico	Vial
	13	Prestación del Servicio de la Plataforma de Inspección en Vuelo del Sistema de Radio ayudas a la Navegación Aérea a Nivel Nacional	Aéreo
	14	Red de Acceso a la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica	Comunicaciones
	15	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ancash	Comunicaciones







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

Grupo 3 (2019)	16	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Arequipa	Comunicaciones
	17	Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región San Martín	Comunicaciones
	18	Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región La Libertad	Comunicaciones
	19	Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Huánuco	Comunicaciones
	20	Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Pasco	Comunicaciones
	21	Instalación de una red de telecomunicaciones de banda ancha en localidades de las Cuencas de los Ríos Putumayo y Napo en la región Loreto	Comunicaciones
	22	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad integral y desarrollo social del distrito de Manseriche, provincia Datem del Marañón, en la región Loreto	Comunicaciones
	23	Instalación del Servicio de Telefonía Móvil para la Conectividad y Desarrollo Social en los Distritos más Pobres del País-Zona Sur	Comunicaciones
	24	Instalación del Servicio de Telefonía Móvil para la Conectividad y Desarrollo Social en los Distritos más Pobres del País-Zona Norte	Comunicaciones
	25	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 5: Urcos-Sicuani-Galapuja y Puno-Ilave-Desaguadero	Vial
	26	Autopista Internacional del Norte: Sullana - Frontera con Ecuador	Vial
	27	Carretera Dv. Las Vegas - Tarma - La Merced - Villa Rica - Dv. Pto. Bermúdez - Von Humboldt / Pte. Raither - Dv. Satipo - Pto. Ocopa	Vial
	28	Ferrocarril Barranca - Lima - Ica	Ferroviario
	29	Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Centro Norte (Junín, Ancash, Huánuco, La Libertad, Pasco y San Martín)	Comunicaciones
	30	Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Centro Sur (Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Lima e Ica)	Comunicaciones
Grupo 4 (2020)	31	Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Norte (Lambayeque, Tumbes, Piura, Cajamarca y Amazonas)	Comunicaciones
	32	Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Sur (Tacna, Moquegua, Puno y Arequipa)	Comunicaciones
	33	Instalación Banda Ancha para la Conectividad y Desarrollo Social en Localidades Aisladas del Perú	Comunicaciones
	34	Implementación del Sistema Inteligente de Transporte en la Red Vial Nacional	ITS
	35	Tercer Grupo de Aeropuertos	Aéreo
	36	Construcción de truck center de Ancón	Logística
	37	Centro de Evaluación para los Postulantes a la Obtención de Licencias de Conducir en Lima Metropolitana	Transporte Terrestre
	38	Centros de Inspección Técnica Vehicular a nivel nacional	Transporte Terrestre
	39	Vía Expresa al Puerto del Callao y Accesos Directos Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Vial
	40	Mejoramiento del Acceso a Lima Norte (Canta)	Vial
	41	Construcción y Mejoramiento de la Carretera Central Tramo: Autopista Pte. Los Ángeles - Pte. Ricardo Palma (Túnel Chosica)	Vial
	42	Instalación Banda Ancha para la Conectividad y Desarrollo Social en Localidades Focalizadas del Perú	Comunicaciones

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. A continuación, se muestra la contribución de los proyectos priorizados, agrupados por tipo de proyecto, a los objetivos específicos e indicadores de desempeño desarrollados anteriormente en el presente informe.





**PERÚ****Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones***Informe Multianual de Inversiones en APP 2017***PROYECTOS PRIORIZADOS Y CONTRIBUCION A LOGRO DE OBJETIVOS ESTRATEGICOS****Tabla 27. Contribución de proyectos priorizados APP a los objetivos del sector**

<b>Tipo de Proyecto</b>	<b>Objetivos Específicos relacionado</b>	<b>Indicadores de desempeño relacionados</b>
<b>Acuático</b>	OE.1.2, OE.1.3, OE.2.3	i) Índice de calidad de infraestructura portuaria, ii) Costo de transporte de carga / kilómetro, y iii) Tiempo promedio de Viaje / kilómetro
<b>Ferrovioario</b>	OE.1.2	i) Índice de calidad de infraestructura ferroviaria
<b>Ferrovioario Urbano</b>	OE.2.6	i) Índice de disponibilidad promedio del servicio de Líneas de Metro
<b>Aeroportuario</b>	OE.1.2, OE.1.3, OE.2.1	i) Índice de calidad de infraestructura aeroportuaria, y ii) Porcentaje de aeropuertos concesionados operativos y con mantenimiento del área de movimiento.
<b>Vial</b>	OE.1.1, OE.1.3, OE.1.4, OE.4.1	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.
<b>Transporte Terrestre / ITS</b>	OE.2.1, OE.2.3	i) Costo de transporte de carga/ kilómetro, ii) Reducción de tiempo de espera de naves en puertos, iii) Tiempo promedio de viaje / kilómetro
<b>Logística</b>	OE.2.1, OE.2.3	i) Truck Centers construidos y ii) Costo de transporte de carga/ kilómetro
<b>Comunicaciones</b>	OE.3.1, OE.3.2	Todos los indicadores de desempeño del sector comunicaciones











14. Implementación del Sistema Inteligente de Transporte en la Red Vial Nacional
15. Construcción de truck centers de Ancón, Chilca, Corcona, Callao

#### PROYECTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

16. Centro de Evaluación para los Postulantes a la Obtención de Licencias de Conducir en Lima Metropolitana
17. Centros de Inspección Técnica Vehicular a nivel nacional

#### PROYECTOS DE COMUNICACIONES

18. Instalación o Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las Regiones de Junín, Puno, Ica, Lima, Amazonas, Moquegua, Tacna, Ancash, Arequipa, San Martín, La Libertad, Huánuco, y Pasco.
19. Red de Acceso a la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica
20. Instalación de una red de telecomunicaciones de banda ancha en localidades de las Cuencas de los Ríos Putumayo y Napo en la región Loreto
21. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad integral y desarrollo social del distrito de Manseriche, provincia Datem del Marañón, en la región Loreto
22. Instalación del Servicio de Telefonía Móvil para la Conectividad y Desarrollo Social en los Distritos más Pobres del País-Zona Sur
23. Instalación del Servicio de Telefonía Móvil para la Conectividad y Desarrollo Social en los Distritos más Pobres del País-Zona Norte
24. Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Centro Norte (Junín, Ancash, Huánuco, La Libertad, Pasco y San Martín)
25. Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Centro Sur (Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Lima e Ica)
26. Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Norte (Lambayeque, Tumbes, Piura, Cajamarca y Amazonas)
27. Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Sur (Tacna, Moquegua, Puno y Arequipa)
28. Instalación Banda Ancha para la Conectividad y Desarrollo Social en Localidades Aisladas del Perú
29. Instalación Banda Ancha para la Conectividad y Desarrollo Social en Localidades Focalizadas del Perú

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

Tabla 28. Obligaciones de gasto corriente y de capital

Año	Gasto Corriente (S/.)	Gasto de Capital (S/.)
2017	1,084,355,546	6,325,178,852
2018	1,447,552,300	6,015,153,958
2019	1,616,963,208	14,267,438,265
2020	1,661,807,127	11,890,772,088
2021	2,039,165,957	11,016,054,389
2022	2,133,964,416	11,140,616,411
2023	2,372,776,041	11,306,494,082
2024	3,345,128,681	2,993,958,109
2025	3,555,000,002	2,968,576,424
2026	3,260,882,678	2,971,137,169
2027	3,285,526,525	2,997,830,494
2028	3,236,002,416	3,014,194,204
2029	3,245,018,014	2,954,967,766







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

2030	3,269,205,081	2,905,236,285
2031	3,173,374,706	2,826,496,457

Fuente: Dirección de Presupuesto – OGPP, DGCT y DGCC.

El detalle de gasto corriente y gasto de capital por proyecto se presenta en el Anexo G.

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 2017 es de S/. 2,552,512,574 para el gasto corriente y de S/. 8,242,849,355 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 15 años:

Tabla 29. Estimación de indicadores de gasto corriente y de capital

Año	Gasto Corriente (S/.)	Gasto de Capital (S/.)
2017	3,242,467,238	8,592,383,239
2018	2,181,418,109	8,737,420,316
2019	2,312,303,196	9,261,665,535
2020	2,451,041,388	9,817,365,467
2021	2,598,103,871	10,406,407,395
2022	2,753,990,103	11,030,791,839
2023	2,919,229,510	11,692,639,350
2024	3,094,383,280	12,394,197,710
2025	3,280,046,277	13,137,849,573
2026	3,476,849,054	13,926,120,548
2027	3,685,459,997	14,761,687,780
2028	3,906,587,597	15,647,389,047
2029	4,140,982,852	16,586,232,390
2030	4,389,441,823	17,581,406,333
2031	4,652,808,333	18,636,290,713

Nota 1: Dato de presupuesto de la Entidad para el año 2017 en base al PIM al 03 de agosto de 2017 y datos de presupuesto de la entidad para el periodo 2018-2031 proyectados en base a una tasa de crecimiento de 6% del PIA 2017 (para el gasto corriente es de S/. 2,552,512,574 y para el gasto de capital es de S/. 8,242,849,355).

Fuente: Dirección de Presupuesto – OGPP.

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

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

Tabla 30. Indicadores de rigidez de gasto corriente por APP

Año	Gasto Corriente comprometido (MM S/.)	Gasto Corriente presupuestado (MM S/.)	Indicador de rigidez del gasto corriente
2017	1,084.36	3,242	33.44%
2018	1,447.55	2,181	66.36%





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP 2017

2019	1,616.96	2,312	69.93%
2020	1,661.81	2,451	67.80%
2021	2,039.17	2,598	78.49%
2022	2,133.96	2,754	77.49%
2023	2,372.78	2,919	81.28%
2024	3,345.13	3,094	108.10%
2025	3,555.00	3,280	108.38%
2026	3,260.88	3,477	93.79%
2027	3,285.53	3,685	89.15%
2028	3,236.00	3,907	82.83%
2029	3,245.02	4,141	78.36%
2030	3,269.21	4,389	74.48%
2031	3,173.37	4,653	68.20%

Fuente: MTC

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

Tabla 31. Indicadores de rigidez de gasto de capital por APP

Año	Gasto de Capital comprometido (MM S/.)	Gasto de Capital presupuestad (MM S/.)	Indicador de rigidez del gastos de capital
2017	6,325.18	8,592	73.61%
2018	6,015.15	8,737	68.84%
2019	14,267.44	9,262	154.05%
2020	11,890.77	9,817	121.12%
2021	11,016.05	10,406	105.86%
2022	11,140.62	11,031	101.00%
2023	11,306.49	11,693	96.70%
2024	2,993.96	12,394	24.16%
2025	2,968.58	13,138	22.60%
2026	2,971.14	13,926	21.33%
2027	2,997.83	14,762	20.31%
2028	3,014.19	15,647	19.26%
2029	2,954.97	16,586	17.82%
2030	2,905.24	17,581	16.52%
2031	2,826.50	18,636	15.17%

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, la Autopista del Sol, la Longitudinal de la Sierra – Tramo 2 y la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica. 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, IIRSA Sur Tramo 5, 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 FITEL 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		
Total		4 024	910	1 073	1 675	2 633 900	6,1		8 908	27,17%	

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.



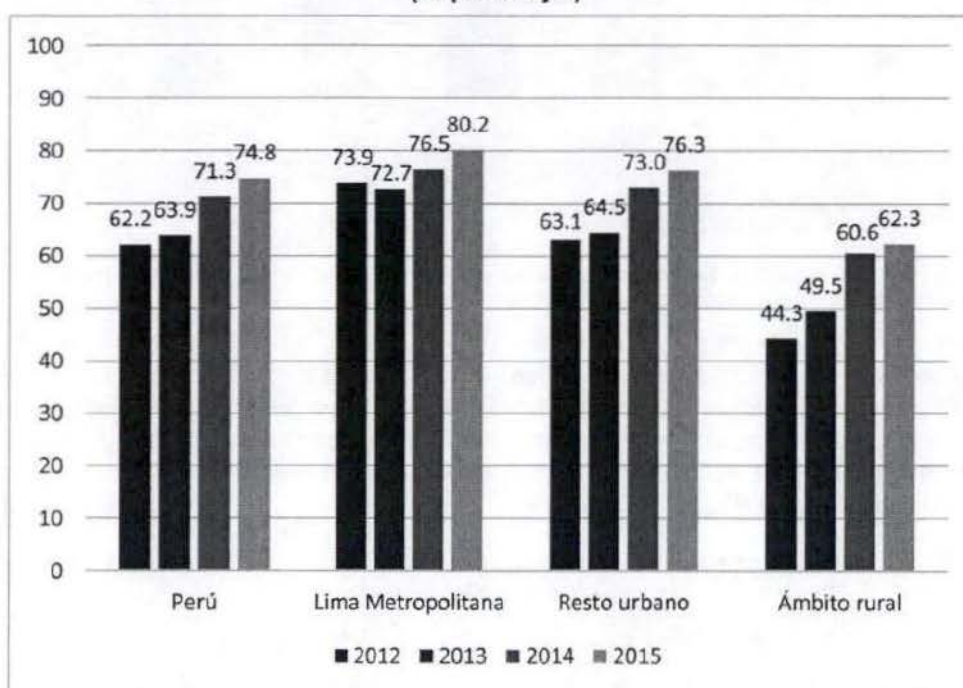
## Anexo B Caracterización del Sector Comunicaciones

### TELEFONIA MOVIL

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

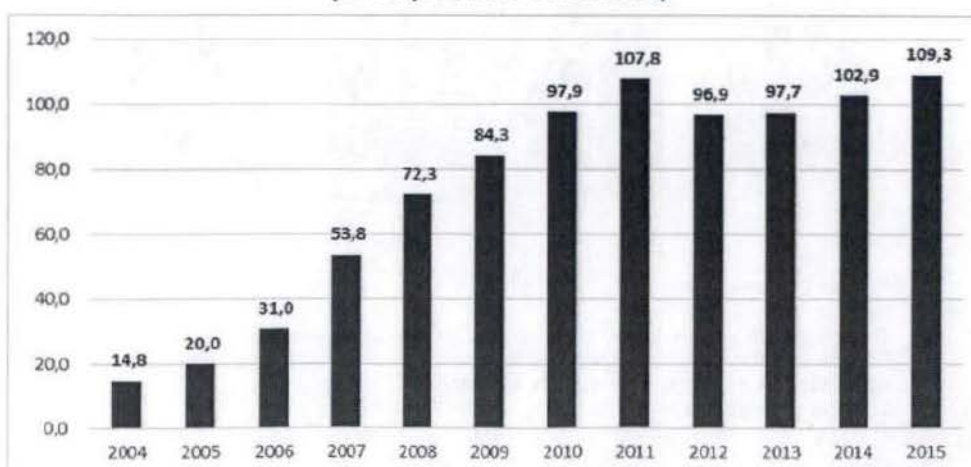
La evolución del acceso a la telefonía móvil durante el período 2012-2015 mostró una tendencia ascendente en la provisión de este servicio. En el ámbito nacional, el nivel de acceso pasó de 62,2% a 74,8% en el periodo evaluado, destacando la zona rural, cuyo incremento fue de 16,3 puntos porcentuales. 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)**



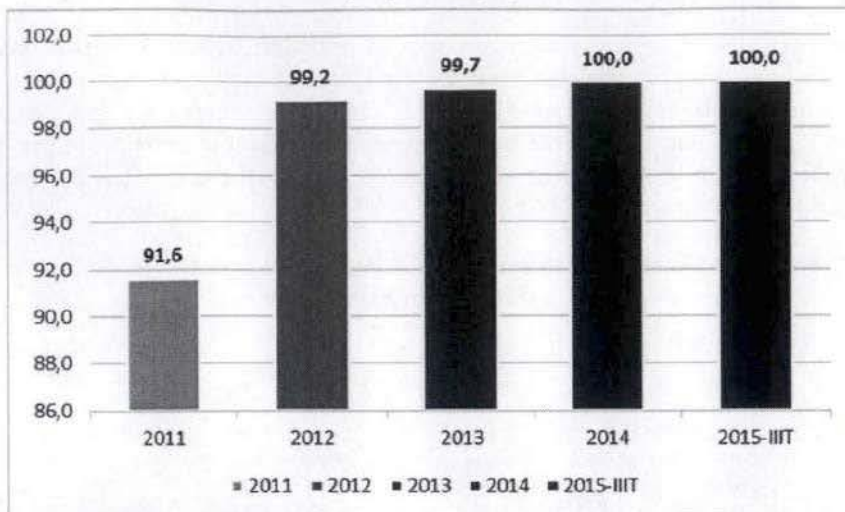
Fuente: Osptel e INEI.





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)**



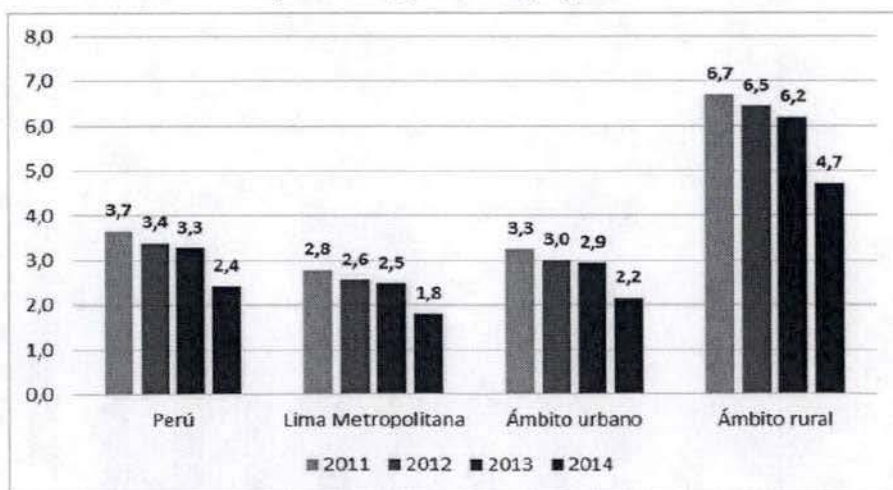
Fuente: MTC - DGRAIC.

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 promedio 2/, por ámbito geográfico**



Fuente: Osiptel e INEI

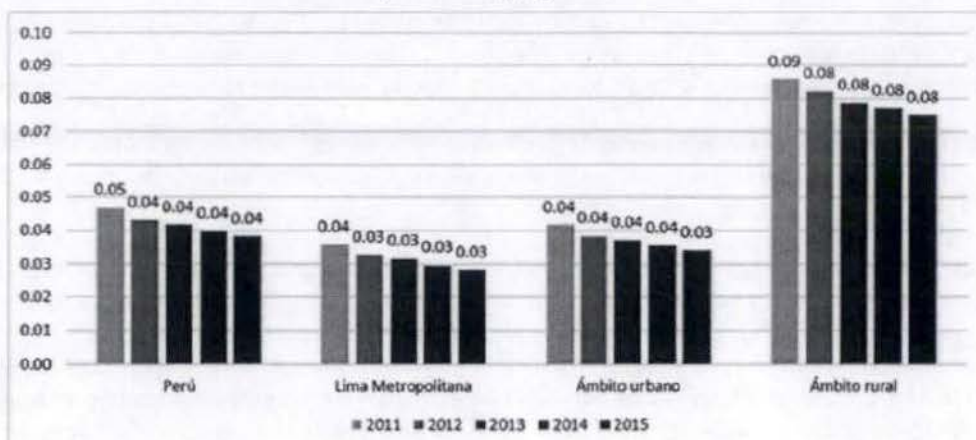
Nota:

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.

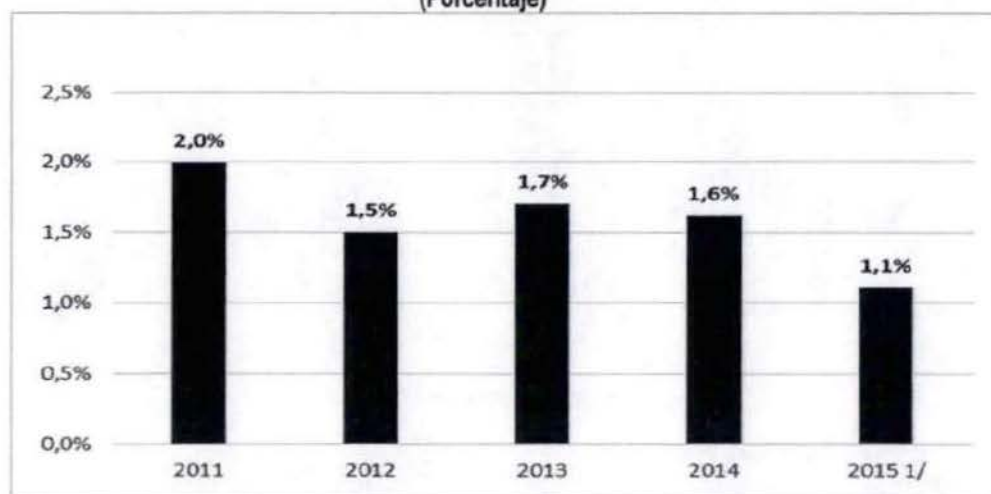
Notas:

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.





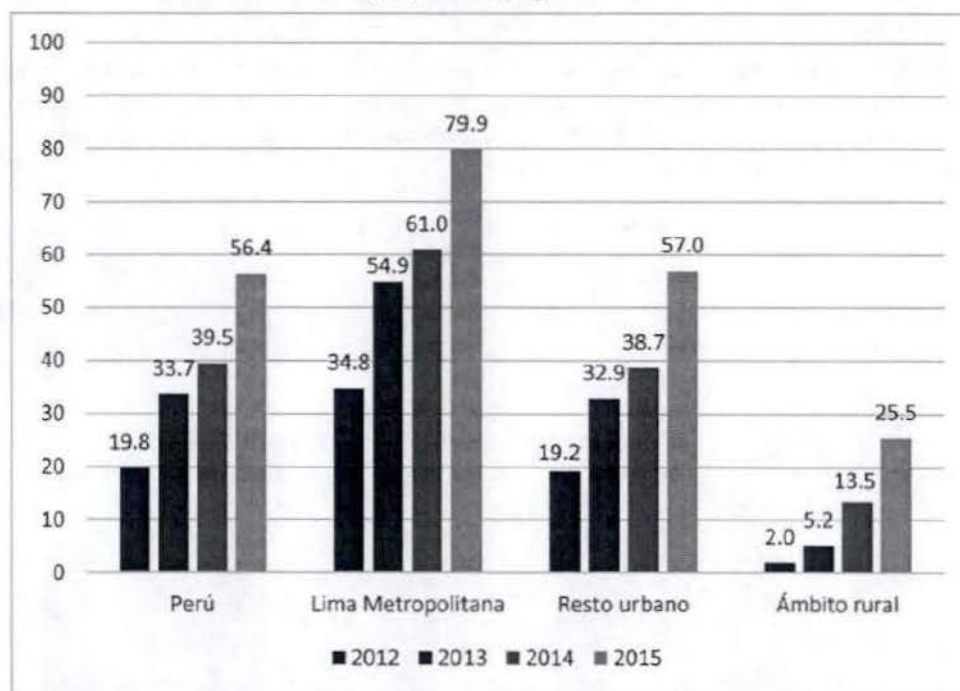
## INTERNET

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>23</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 56.4% en el año 2015; 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 - 2015.

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



Fuente: Erestel-Osptel, 2012 - 2014

Notas:

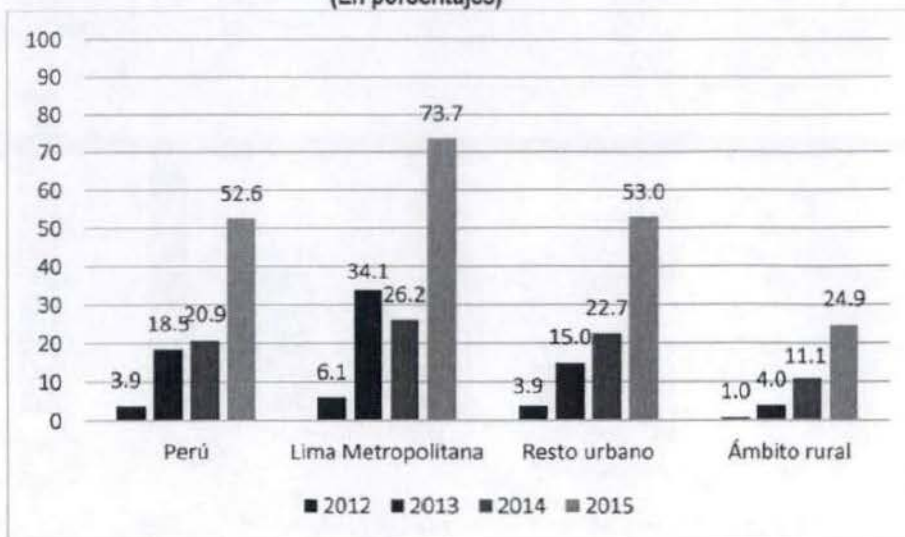
1/ Se considera accesos a internet fijo y móvil.

Si solo analizamos el acceso a internet móvil, al 2015, el 52.6% de los hogares contaba con este servicio, siendo este valor de 73.7% en Lima Metropolitana, 53.0% en el resto urbano, y de 24.9% en el área rural. Se observa un crecimiento significativo, entre 2012 y 2015, 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 (15.2%) se encuentra significativamente por debajo del promedio nacional (38.2%).

<sup>23</sup> En Informe N° 01-2010-MTC/COMPNDDBA de la Comisión, publicado en [www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe).

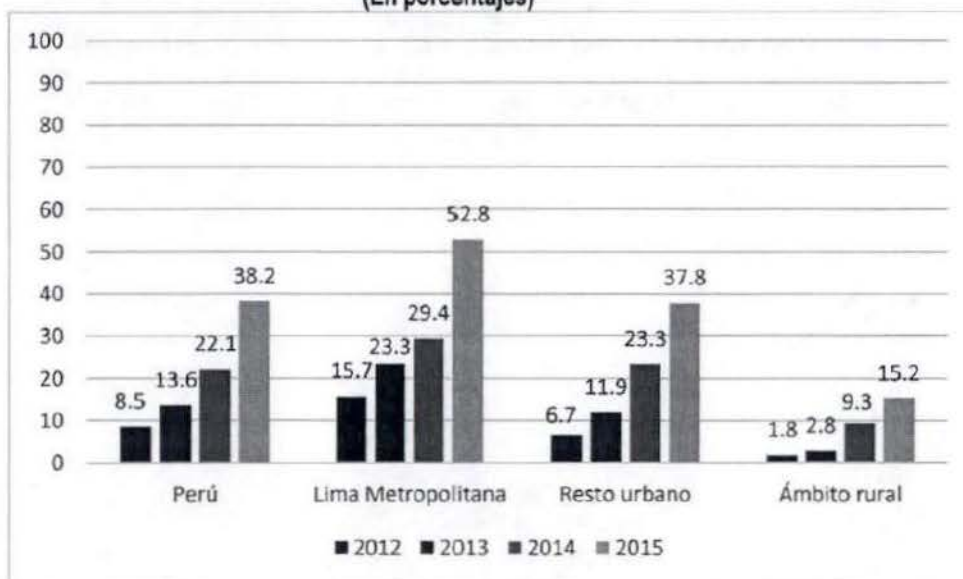


**Gráfico N° B-8 Hogares con acceso a internet móvil por ámbito geográfico  
(En porcentajes)**



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.

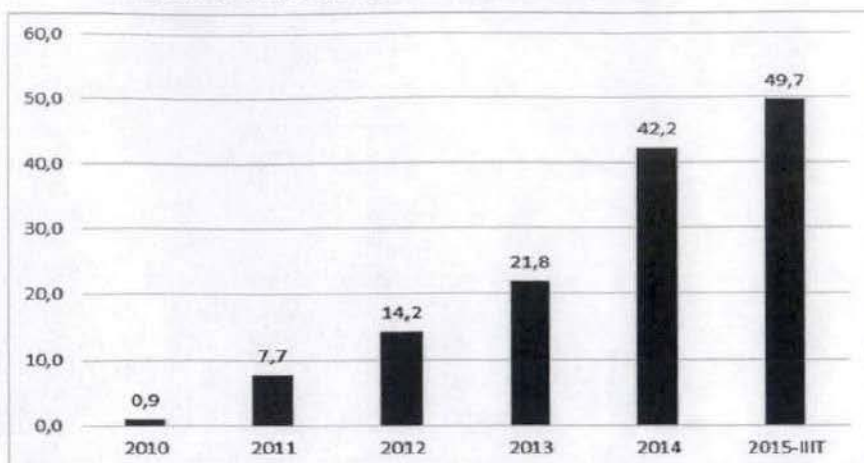
2/ Considerados como smartphones por el Osptel.

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>24</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>24</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 (26,9), debido a que es más cercano a los valores utilizados.



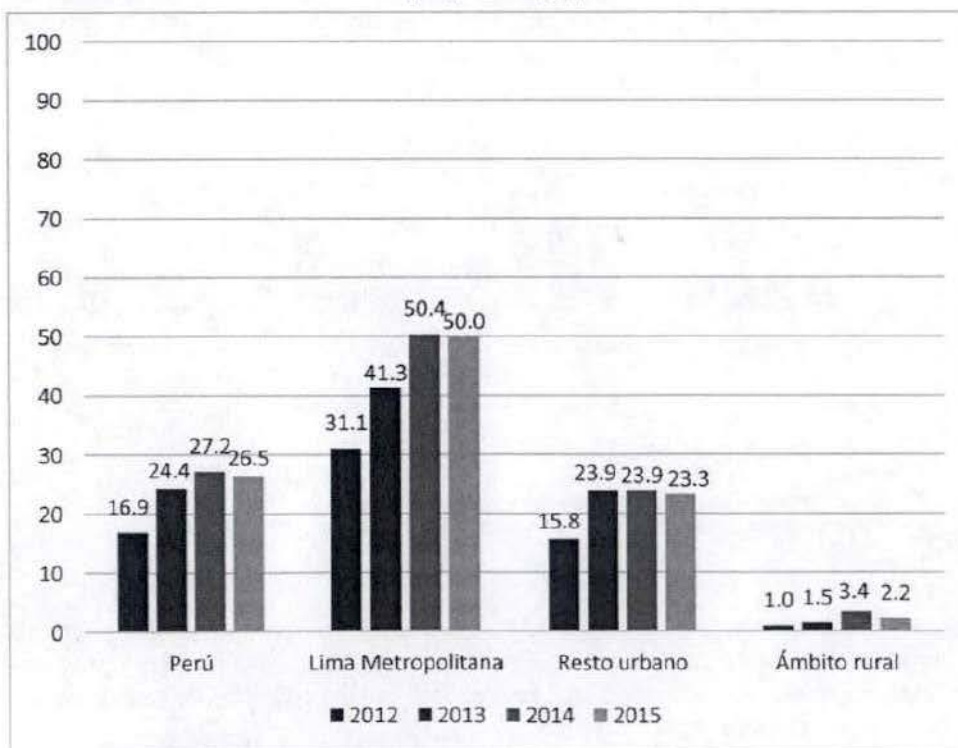
**Gráfico N° B-10 Penetración de la banda ancha móvil <sup>1/</sup>**


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 2015, lográndose a lograr que el 26.5% 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 (2.2%). 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.

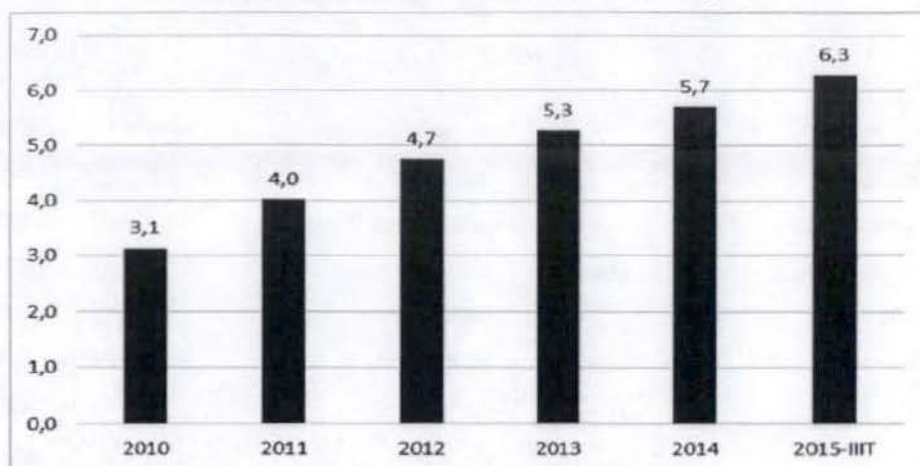
**Gráfico N° B-11 Hogares con acceso a internet fijo por ámbito geográfico <sup>1/</sup>  
(En porcentajes)**


Fuente: Erestel-Osiptel, 2012 - 2014

1/ Se considera únicamente a las personas de 12 años o más.



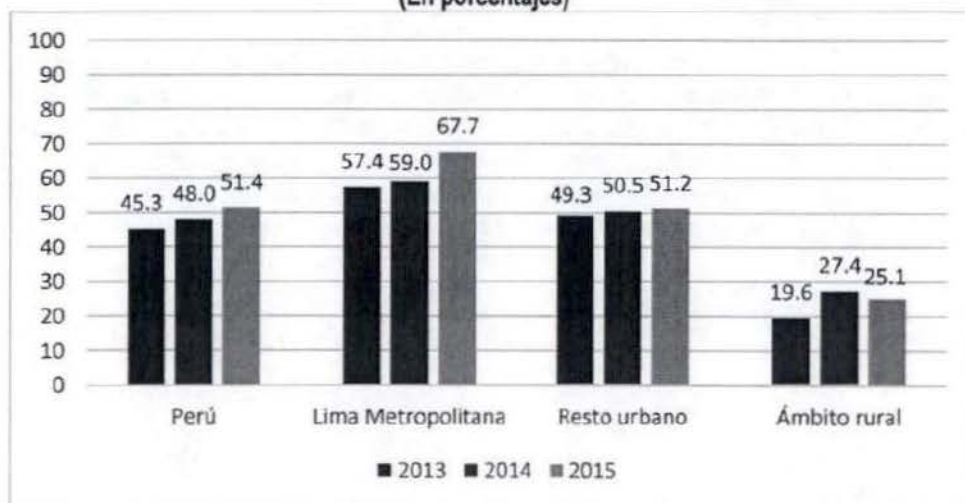


**Gráfico N° B-12 Penetración de la banda ancha fija <sup>1/</sup>**


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 2015, el 51.4% 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 2015, en todos los ámbitos geográficos, en el área rural solo el 25.1% usa internet, cifra que se encuentra muy por debajo del promedio nacional, Lima Metropolitana y resto urbano.

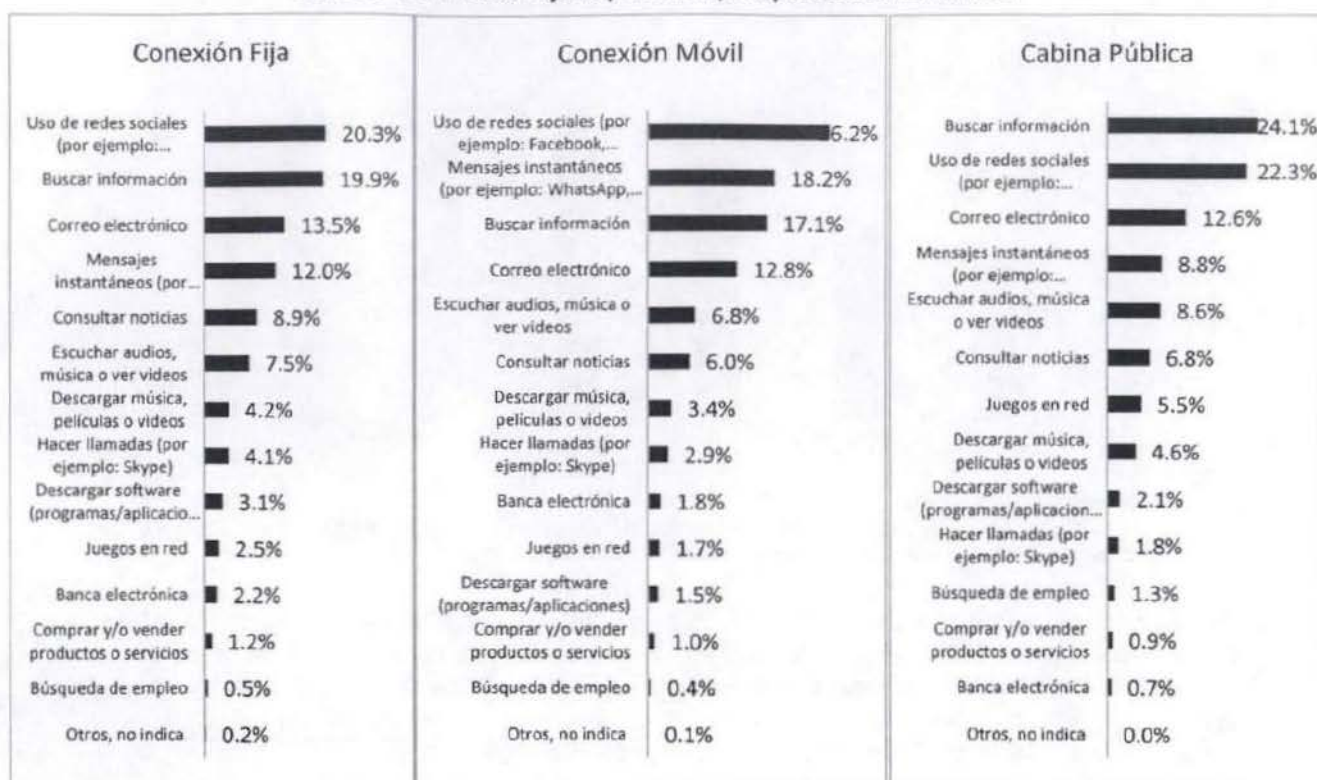
**Gráfico N° B-13 Población que usa internet por ámbito geográfico  
(En porcentajes)**


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 el uso de redes sociales (por ejemplo: Facebook, Twitter, etc.), es mucho más común a través de la conexión fija (20.3%) y de la conexión móvil (26.2%) que a través de la cabina pública (22.3%); en este medio la búsqueda de información representa el 24.1%. 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



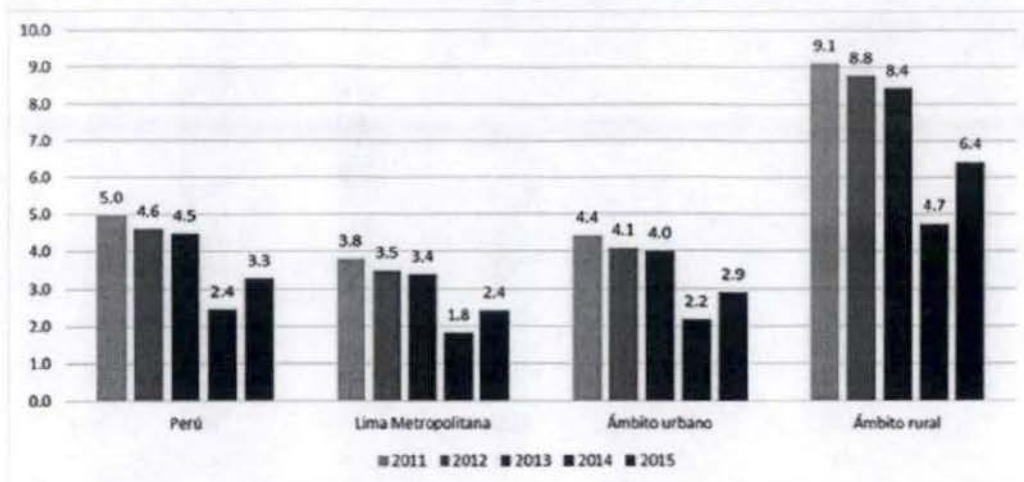
Fuente: Erestel-Osiptel, 2014

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**



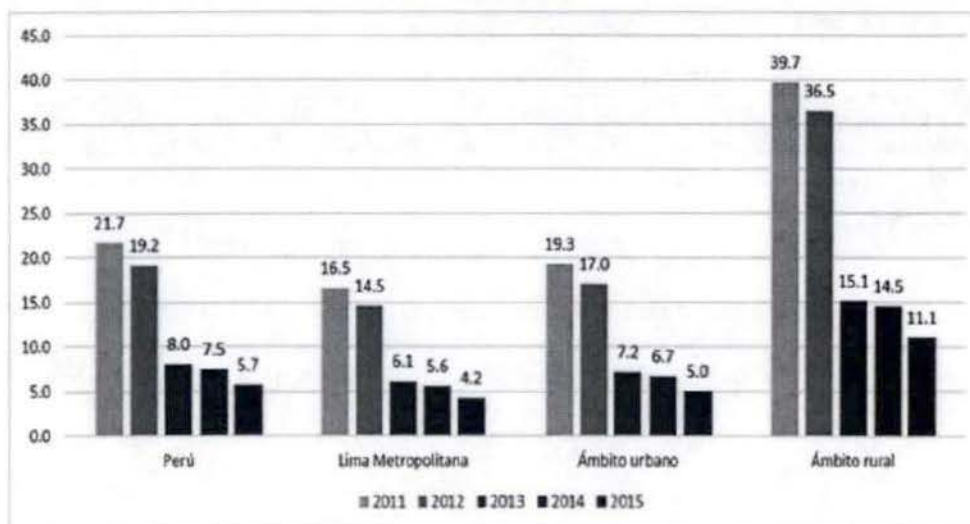
Fuente: Erestel-Osptel, 2012 – 2014

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: Osptel 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.

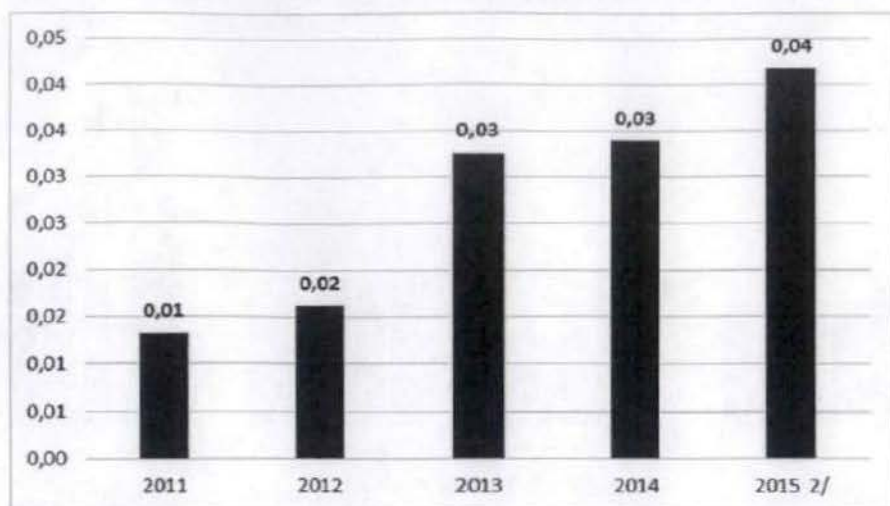
2/ Cifras del ingreso estimadas para el año 2015

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

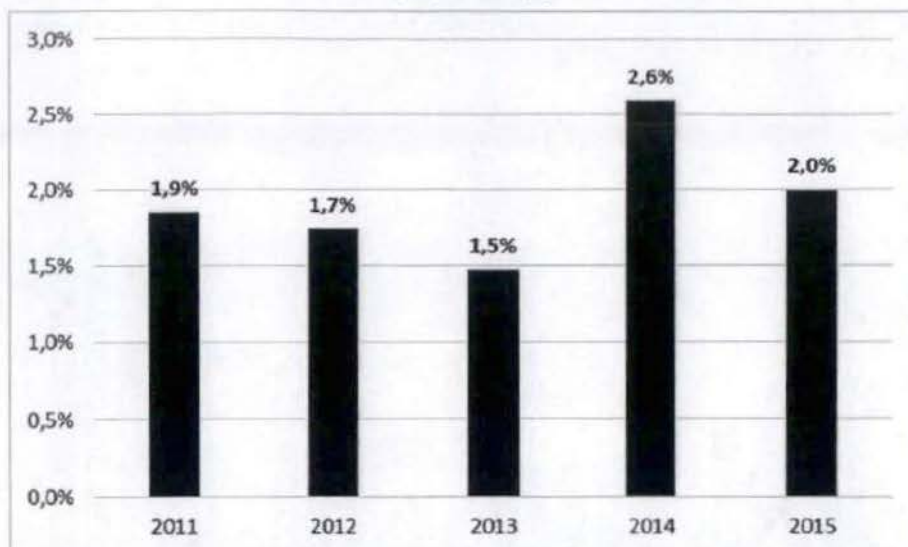
Fuente: CEPAL 2015

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.

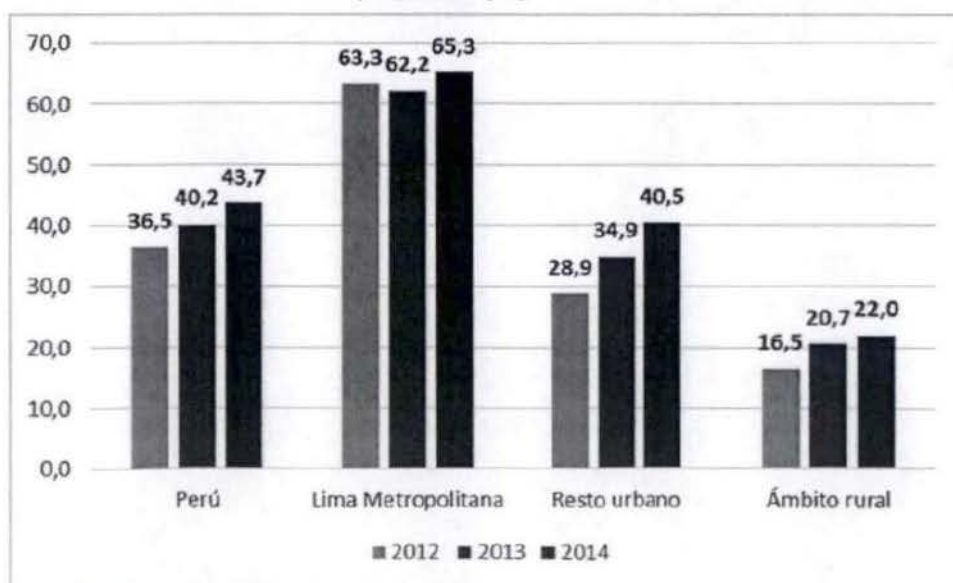
Notas:

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%), está 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

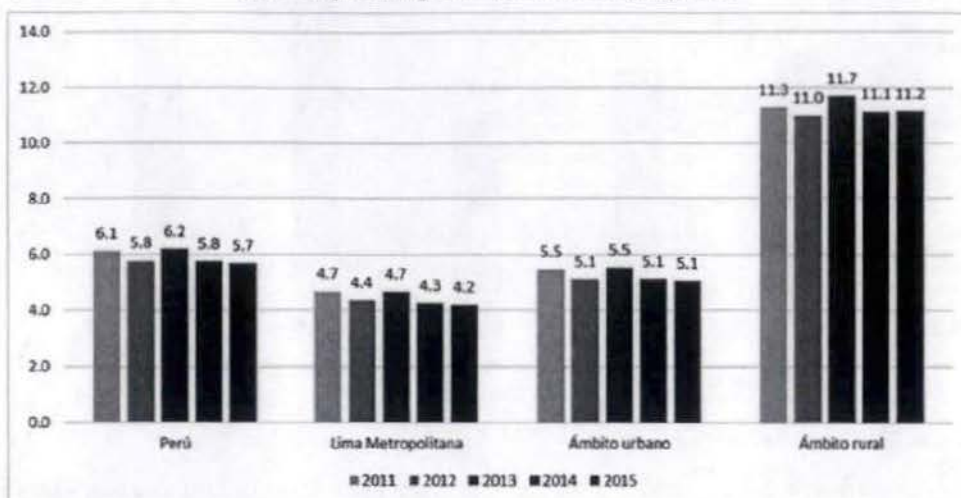






La tarifa promedio por adquirir un paquete de TV de paga con al menos 60 canales de video, como porcentaje del ingreso, ha presentado reducciones bastante reducidas, en el período 2011 - 2015, a nivel nacional (de 6,1% a 5,7%), en Lima Metropolitana (de 4,7% a 4,2%) en el resto urbano (5,5% a 5,1%) y 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 2012<sup>4</sup>. 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

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Índice de calidad de infraestructura vial (Foro Económico Mundial)</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Este indicador busca medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre las infraestructuras viales de su país.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Calidad
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	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).	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	OGPP (World Economic Forum)
<b>BASE DE DATOS</b>	Tablas de indicadores de desarrollo mundial-WEF

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Porcentaje de la red vial nacional pavimentada</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	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.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Eficacia
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
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.	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
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.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Kilómetros de la Red Vial Nacional pavimentada B= Kilómetros totales de la red vial nacional	





<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Proviás Nacional y Dirección de Caminos – MTC
<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 la red vial nacional pavimentada en buen estado</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	El indicador busca medir la proporción de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado de conservación funcional de la calidad de la vía. Se considera como buen estado los parámetros por su consecuencia en el tiempo de operatividad (años de servicio de la carretera), incremento de tráfico, por su consecuencia en los costos de transportes y reducción de la seguridad vial, además de medir la efectividad de la ejecución del plan de mantenimiento de la red pavimentada por los recursos invertidos y valor patrimonial que hay que conservar.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Eficacia
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	Porcentaje
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
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.	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
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.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Kilómetros de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado B= Kilómetros totales de la red vial nacional pavimentada	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Proviás Nacional y Dirección de Caminos – MTC
<b>BASE DE DATOS</b>	Inventario Vial Básico o Calificado, obras de mantenimiento periódico y construcción, rehabilitación y mejoramiento (expresado en kilómetros) programadas terminar en los próximos años.





**PERÚ**Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

<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.





**PERÚ****Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones****Relacionados a la Seguridad Vial**

NOMBRE DEL INDICADOR	Porcentaje de doble calzada en la red vial nacional
DEFINICIÓN	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.
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= Kilómetros de carreteras con doble calzada de la vía Longitudinal de la Costa. B= Kilómetros totales de la vía Longitudinal de la Costa.	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	Inventario vial básico o calificado. Base de datos del sistema de información geográfica.
BASE DE DATOS	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.





**PERÚ**Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones**Transporte Ferroviario**

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Índice de calidad de infraestructura de ferroviaria (Foro Económico Mundial)</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Este indicador busca medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre las instalaciones ferroviarias de su país.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Calidad
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	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).	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	OGPP (World Economic Forum)
<b>BASE DE DATOS</b>	Tablas de indicadores de desarrollo mundial-WEF

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Costo de transporte de carga / kilometro</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Es el flete real transferido al usuario.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Eficacia
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	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	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	DGCF – OGPP - Operadores - OSITRAN
<b>BASE DE DATOS</b>	Registros administrados por DGCF y OGPP (Oficina de Estadísticas) del MTC





NOMBRE DEL INDICADOR	Tiempo promedio de viaje / kilometro
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
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	
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.	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
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>	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
Línea 1: Ds=Tiempo de servicio efectivo / 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>	





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

<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Mensual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Concesionario - Informe de operación
<b>BASE DE DATOS</b>	Sistema de gestión del tráfico - EBISCREEM - 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**

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>Índice de calidad de infraestructura aeroportuaria (Foro Económico Mundial)</b>
<b>DEFINICIÓN</b>	Este indicador busca medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre las instalaciones aeroportuarias de su país.
<b>DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO</b>	Calidad
<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>	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).	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	OGPP (World Economic Forum)
<b>BASE DE DATOS</b>	Tablas de indicadores de desarrollo mundial-WEF
<b>ALINEAMIENTO</b>	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
LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS	
Solo se considera los aeropuertos concesionados y el mantenimiento de las áreas de movimiento (Parte del aeropuerto que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras, las plataformas, sus franjas, márgenes, área de seguridad de extremo de pista (RESA), zonas de parada (SWY) y zona libre de obstáculos (CWY) si la hubiese).	
PRECISIONES TÉCNICAS	
Área de movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas. El costo del mantenimiento dependerá de la cantidad de operaciones en cada aeropuerto.	
MÉTODO DE CÁLCULO	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Aeropuertos concesionados operativos y con mantenimiento en las áreas de movimiento. B= Total de aeropuertos concesionados	
FRECUENCIA 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
LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
PRECISIONES TÉCNICAS	
Ninguna.	
MÉTODO DE CÁLCULO	
El Foro Económico Mundial realiza una encuesta de opinión a ejecutivos, considerando la empresa y el sector de actividad. Las puntuaciones van de 1 (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





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

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>	
Indicador = $(A/B * 100)$	
A= N° de terminales portuarios certificados	
B= N° total de terminales	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Semestral
FUENTE DE DATOS	APN
BASE DE DATOS	Base de datos de Certificaciones y Auditorías

NOMBRE DEL INDICADOR	Porcentaje de Km de hidroviás planificada no intervenida
DEFINICIÓN	Red hidroviaria que se encuentran intervenidas.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Eficacia
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 (anual).	
<b>PRECISIONES TÉCNICAS</b>	
Ninguna.	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
Indicador = $1 - (A/B)$	
A= Kilómetros de hidroviá planificada no intervenida	
B= Kilómetros de hidroviá planificada	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	DGTA
BASE DE DATOS	Monitoreo de los ríos pertenecientes a la hidroviá.







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	APN
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	APN-DGTA
BASE DE DATOS	Reportes de gestión





**PERÚ****Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones****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 (ENAHOGAR) - 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.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

NOMBRE DEL INDICADOR	Tarifa promedio de una llamada de teléfono móvil prepago como porcentaje del ingreso, por ámbito geográfico
DEFINICIÓN	Muestra el costo de la tarifa de una llamada realizada desde un teléfono móvil a un teléfono de otra red como promedio del ingreso mensual de la población.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Asequibilidad
SERVICIO	Telefonía móvil
UNIDAD DE MEDIDA	Porcentaje
LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS	
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.	
MÉTODO DE CÁLCULO	
$\left( \frac{\sum_{i=1}^N \text{Tarifa de llamada}_i \times \text{Ponderación}_i}{\text{Ingreso promedio mensual}} \right) \times 100$	
Donde: <i>i</i> corresponde a cada empresa analizada	
Nivel de desagregación: Nacional	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	Osipitel, INEI
BASE DE DATOS	Oferta Comercial Residencial, Osipitel Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG), INEI

NOMBRE DEL INDICADOR	Tarifa promedio de un plan post pago de telefonía móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional
DEFINICIÓN	Muestra el costo de un plan de telefonía móvil postpago que cuente con al menos 60 minutos libres para llamar a otro operador, como porcentaje del ingreso promedio mensual de la población.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Asequibilidad
SERVICIO	Telefonía móvil
UNIDAD DE MEDIDA	Porcentaje
LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS	
Se asume que el costo corresponde a un plan 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.	
MÉTODO DE CÁLCULO	
$\left( \frac{\sum_{i=1}^N \text{Costo del plan postpago}_i \times \text{Ponderación}_i}{\text{Ingreso promedio mensual}} \right) \times 100$	
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	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	Osipitel, INEI
BASE DE DATOS	Oferta Comercial Residencial, Osipitel Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG), INEI



**PERÚ****Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones****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>	
$\left( \frac{\text{Número de hogares que cuentan con acceso a internet}}{\text{Número total de hogares}} \right) \times 100$	
La pregunta realizada es: ¿Su hogar cuenta con acceso a internet?	
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>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>	
$\left( \frac{\text{Número de líneas de banda ancha móvil}}{\text{Población total}} \right) \times 100$	
Nivel de desagregación: Nacional	
<b>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</b>	Anual
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Osiptel
<b>BASE DE DATOS</b>	Encuesta Residencial de Hogares (ERESTEL), Osiptel







NOMBRE DEL INDICADOR	Penetración de la banda ancha fija
DEFINICIÓN	Muestra el nivel de adopción del servicio de banda ancha fija por parte de la población.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Acceso
SERVICIO	Banda ancha fija
UNIDAD DE MEDIDA	Líneas por cada 100
LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS	
Se consideran como conexiones de banda ancha fija aquellas que superen los 64 Kbps.	
MÉTODO DE CÁLCULO	
$\left( \frac{\text{Número de líneas de banda ancha fija}}{\text{Población total}} \right) \times 100$	
Nivel de desagregación: Nacional	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	Osipitel
BASE DE DATOS	Encuesta Residencial de Hogares (ERESTEL), Osipitel

NOMBRE DEL INDICADOR	Población que usa internet
DEFINICIÓN	Muestra el nivel de uso del servicio de Internet por parte de la población.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Uso
SERVICIO	Internet (fijo y móvil)
UNIDAD DE MEDIDA	Porcentaje
LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS	
Se consideran a todas las personas de 12 años de edad o más.	
MÉTODO DE CÁLCULO	
$\left( \frac{\text{Número de personas que usan internet}}{\text{Número total de personas}} \right) \times 100$	
El ítem a partir del cual se construye este indicador es el siguiente: ¿Usted usa internet?	
Nivel de desagregación: Nacional y por ámbito geográfico	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	Osipitel
BASE DE DATOS	Encuesta Residencial de Servicios de Telecomunicaciones (ERESTEL) -Osipitel







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

NOMBRE DEL INDICADOR	Porcentaje de localidades con cobertura de internet fijo y móvil
DEFINICIÓN	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.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Cobertura
SERVICIO	Acceso a internet
UNIDAD DE MEDIDA	Porcentaje
LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
MÉTODO DE CÁLCULO	
$\left( \frac{\text{Número de hogares que cuentan con acceso al servicio de acceso a internet}}{\text{Número total de hogares}} \right) \times 100$	
El ítem a partir del cual se construye este indicador es el siguiente: ¿Su hogar cuenta con acceso a internet?	
Nivel de desagregación: Nacional y por ámbito geográfico	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	OSIPTEL, INEI
BASE DE DATOS	Encuesta Nacional de Programas Estratégicos (ENAPRES) - INEI

NOMBRE DEL INDICADOR	Porcentaje de localidades con cobertura internet móvil
DEFINICIÓN	Este indicador muestra el nivel de cobertura del servicio de internet móvil en los centros poblados a nivel nacional.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Cobertura
SERVICIO	Internet móvil
UNIDAD DE MEDIDA	Porcentaje
LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
MÉTODO DE CÁLCULO	
$\left( \frac{\text{Nº de centros poblados que cuentan con acceso a internet móvil}}{\text{Número total de centros poblados}} \right) \times 100$	
Nivel de desagregación: Nacional y ámbito geográfico.	
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anual
FUENTE DE DATOS	MTC-DGRAIC
BASE DE DATOS	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: $i$ 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: $i$ 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	Velocidad de conexión a internet
DEFINICIÓN	Este indicador muestra la velocidad de conexión promedio a Internet (fijo y móvil) a nivel nacional.
DIMENSIÓN DE DESEMPEÑO	Velocidad
SERVICIO	Internet (fijo y móvil)
UNIDAD DE MEDIDA	Mbps
<b>LIMITACIONES Y SUPUESTOS EMPLEADOS</b>	





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

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

**MÉTODO DE CÁLCULO**

Elaborado por Akamai.

**FRECUENCIA DE MEDICIÓN** Anual

**FUENTE DE DATOS** Akamai

**BASE DE DATOS** 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>	Osipitel
<b>BASE DE DATOS</b>	Encuesta Residencial de Hogares (ERESTEL) - OSIPTEL





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

<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





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

## Anexo D Plan de Acción para el Desarrollo de los Proyectos en Ejecución

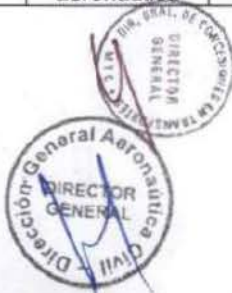
### OBJETIVOS ESTRATEGICO 1

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) hidrovía planificada no intervenida, 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 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
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 5005719 AUTORIZACION PARA EL PERSONAL DEL SERVICIO AERONAUTICO 5005720 AUTORIZACION PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE AERONAUTICO NACIONAL E INTERNACIONAL
	PP 138	3000750	Persona natural o jurídica inspeccionada en seguridad aeronáutica 5005721 CONTROL Y SEGURIDAD DEL TRANSPORTE AEREO







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Objetivo Especifico	Programa	Producto		Actividad
	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





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

Objetivo Especifico	Programa	Producto		Actividad
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







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

## 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 Especifico	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



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







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

## 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 Específico	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	Camino nacional con mantenimiento vial
			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







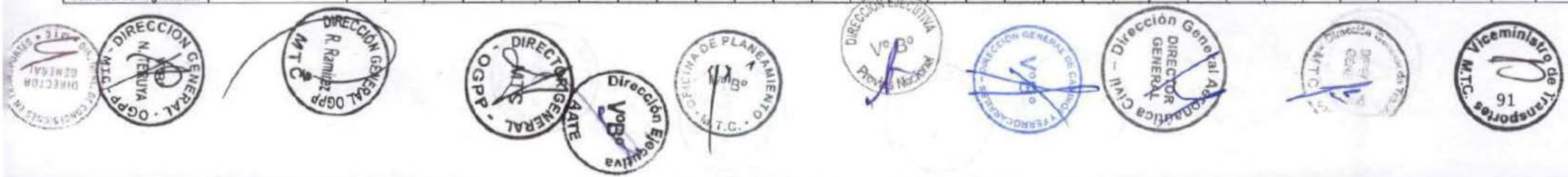
PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

## Anexo E Contribución de las concesiones en ejecución al logro de los objetivos estratégicos

## OBJETIVO ESTRATEGICO 1

Objetivo Especifico	Nombre	16 Concesiones Viales en ejecución																4 Concesiones Aeroportuarias en ejecución				4 Concesiones Ferroviarias en ejecución		7 Concesiones Portuarias y 1 Hidroviaria en ejecución									
		Autopista del Sol Trujillo - Sullana	Empalme 1B - Buenos Aires - Cañachaque	IIRSA Centro - Tramo 2	IIRSA Norte: Palla - 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 - Mosupe Cayalli - Oydlun	Tramo Vial - Ovato Chancay - Huaral - Atois	Tramo Vial Dv. Quilca - Dv. Ilo - La Concordia	Longitudinal de la Sierra Tramo 2	Aeropuerto Internacional Jorge Chavez	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	Aeropuerto Chiriquero	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 Matucana	Terminal Portuario de Paita	Terminal Portuario de Yurimaguas	Terminal de Concentrados de Mineral en el Callao	Terminal Portuario General San Martín	Hidrovia Amazonica
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										
	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 hidrovia planificada no intervenida (%)																																
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																							







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones



Informe Multisectorial de Inversiones en APP



OBJETIVO ESTRATEGICO 2 y 4

Objetivo Especifico	Nombre	16 Concesiones Viales en ejecución																4 Concesiones Aeroportuarias en ejecución				4 Concesiones Ferroviarias en ejecución		7 Concesiones Portuarias y 1 Hidroviaria en ejecución								
		Autopista del Sol Trujillo - Sullana	Empalme 1B - Bujones Aires - Canchaque	IIRSA Centro - Tramo 2	IIRSA Norte: Paita - 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 - Mocupe Cayalti - Oyotún	Tramo Vial - Ovalo Chancay - Hualar - Acos	Tramo Vial Dr. Quilca - Dr. 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 Matarami	Terminal Portuario de Paita	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																				
OE2.3. Fortalecer y promover la interconexión de los servicios de transporte y logística asociada, que operan sobre las redes y nodos de infraestructura.	Truck centers construidos (N°)																															
	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									x
OE 2.6. Gestionar el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Lima y Callao, a través del Metro de Lima-Buses.	Tiempo promedio de Viaje / kilometro																				x	x										x
	Índice de disponibilidad promedio del servicio - Línea 1																						x									
OE4.1. Ampliar la participación de la inversión privada en nuevos proyectos de infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones	Ejecución Presupuestal - Línea 2																							x								
	Porcentaje de carreteras concesionadas	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x																



## Anexo F Fichas de Potenciales Proyectos por APP

### PROYECTOS VIALES

Tabla 32. Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Izcuchaca-Mayocc-Ayacucho/Ayacucho-Andahuaylas-Puente Sahuinto/Desvío Pisco-Huaytará-Ayacucho

Nombre del Proyecto	CARRETERA LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 4: HUANCAYO-IZCUCHACA-MAYOCC-AYACUCHO/AYACUCHO-ANDAHUAYLAS-PUENTE SAHUINTO/DESVÍO PISCO-HUAYTARÁ-AYACUCHO
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Este proyecto forma parte de la Carretera Longitudinal de la Sierra, cuyos 3 497 km atraviesan doce departamentos (Puno, Cusco, Ayacucho, Apurímac, Huánuco, Pasco, Áncash, Junín, Huancavelica, Cajamarca, La Libertad y Piura) y permiten conectar a más de 13 millones de peruanos.</p> <p>El Tramo 4 de la Carretera Longitudinal de la Sierra permitirá conectar las ciudades de Huancayo, Izcuchaca, Mayocc, Ayacucho, Andahuaylas y Pisco. El proyecto tiene como zonas de influencia los departamentos de Junín, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac e Ica, los cuales cuentan con una población aproximada de 3.8 millones.</p> <p>El proyecto consiste en la ejecución de obras de mejoramiento y rehabilitación, y posterior mantenimiento y operación de 971 km. El plazo propuesto para la concesión es de 25 años.</p>	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mantenimiento periódico inicial de los tramos Huanta-Ayacucho, Ayacucho-Abra Tocto, Santa María de Chicmo-Andahuaylas y puente Choclococha-Ayacucho (498 km).</li> <li>Rehabilitación y mejoramiento del tramo Izcuchaca - Mayocc (116.8km).</li> </ul>
Principales actividades de operación y mantenimiento	Mantenimiento y operación de 971 km, que comprenden los tramos Huancayo - Izcuchaca - Ayacucho - Andahuaylas - Puente Sahuinto y desvío Pisco - Huaytará - Ayacucho.
Monto estimado de inversión	S/. 1,878.8 millones (en soles nominales, incluyendo IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/. 171.2 millones por año (en soles nominales, incluyendo IGV)
Fuentes de ingresos	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.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Los estudios han sido concluidos. La Iniciativa Estatal Cofinanciada se encuentra actualmente en la fase de transacción, contándose ya con la Versión Final de contrato, por lo que ya se superó la fase de aplicación de criterios de elegibilidad.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública	El proyecto complementa otros tramos de la Carretera Longitudinal de la Sierra, la cual es parte de la Red Vial Nacional.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

desarrollados bajo otros mecanismos	
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	El proyecto forma parte de la Carretera Longitudinal de la Sierra, una de los principales ejes viales del Perú, que conecta las principales ciudades de la Sierra del país. Por esta razón el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte prioriza su intervención en el corto plazo (2011-2016).

Tabla 33. Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 5: Urcos-Sicuani-Calapuja y Puno-Ilave-Desaguadero

Nombre del Proyecto	CARRETERA LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 5: URCOS-SICUANI-CALAPUJA Y PUNO-ILAVE-DESAGUADERO
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>El proyecto consiste en el mantenimiento periódico inicial y en la consecuente operación y mantenimiento de 422 km de vía en los tramos Urcos-Sicuani-Calapuja y Puno-Ilave-Desaguadero. El plazo propuesto para la concesión es de 25 años.</p>	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>La construcción de la segunda calzada del tramo Puno-Juli, la cual tiene una extensión de 73 km.</li> <li>El mejoramiento de los tramos Juli-Desvío Yunguyo (30 km), Desvío Yunguyo-Zepita (30km) y Zepita-Desaguadero (10 km).</li> <li>La construcción de dos unidades de pesaje.</li> <li>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.</li> </ul>
Principales actividades de operación y mantenimiento	Mantenimiento y operación de 422 km en los tramos Urcos-Calapuja y Puno-Desaguadero.
Monto estimado de inversión	S/. 1,575.5 millones (en soles nominales, incluyendo IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/. 63.4 millones por año (en soles nominales, incluyendo IGV)
Fuentes de ingresos	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.





<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	La Iniciativa Estatal Cofinanciada se encuentra actualmente en la fase de evaluación, por lo que ya se superó la fase de aplicación de criterios de elegibilidad.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	El proyecto complementa los otros tramos de la Carretera Longitudinal de la Sierra, la cual es parte de la Red Vial Nacional.
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	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).

**Tabla 34. Anillo Vial Periférico**

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>ANILLO VIAL PERIFÉRICO</b>
<b>Modalidad</b>	Iniciativa Privada Cofinanciada
<b>Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios</b>	
<p>El proyecto busca implementar una autopista de 33.2 Km. de longitud, desde la intersección con la Avenida Elmer Faucett con la Av. Canta Callao hasta la Av. Circunvalación, permitiendo optimizar las conexiones entre los distritos de las zonas norte y este con el resto del área metropolitana.</p> <p>Adicionalmente, se solicitó en tramo adicional que va desde la intersección Canta Callao con el Óvalo Naranjal, hasta el km 18 de la Av. Túpac Amaru. El plazo propuesto para la concesión es de 30 años.</p>	
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	El MEF dio la viabilidad al Estudio de Preinversión de la Iniciativa Privada Cofinanciada (IPC). Actualmente se encuentra en fase de evaluación, por lo que ya se superó la fase de aplicación de criterios de elegibilidad.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	El proyecto se complementa otros proyectos que viene desarrollando el MTC en el Área Metropolitana de Lima y Callao, como las Líneas de Metro de Lima y Callao, vías de acceso al puerto y aeropuerto del Callao, y el mejoramiento del acceso a la zona de Lima Norte (Carabayllo).
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	El proyecto forma parte de los principales proyectos en Lima para contribuir a la solución del transporte en la ciudad. Por esta razón el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte prioriza su intervención en el mediano plazo (2017-2021).


**Tabla 35. Autopista Internacional del Norte: Sullana – Frontera con Ecuador**

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>AUTOPISTA INTERNACIONAL DEL NORTE</b>
<b>Modalidad</b>	Iniciativa Privada Cofinanciada







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

Descripción del objeto del proyecto 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.	
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	En elaboración los estudios de preinversión: demanda y trazo.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa los otros tramos ya concesionados de la Panamericana Norte, la cual es parte de la Red Vial Nacional.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	El proyecto forma parte de la Panamericana Norte y por esta razón el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte prioriza su intervención en el mediano plazo (2017-2021).

Tabla 36. Carretera Dv. Las Vegas – Tarma – La Merced – Villa Rica – Dv. Pto. Bermúdez – Von Humboldt / Pte. Raither – Desvío Satipo – Puerto Ocopa

Nombre del Proyecto	CARRETERA DV. LAS VEGAS – TARMA – LA MERCED – VILLA RICA – DV. PTO. BERMÚDEZ – VON HUMBOLDT / PTE. RAITHER – DESVÍO SATIPO – PUERTO OCOPA
Modalidad	Iniciativa Privada Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto 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, con una longitud de 618 km (301.3 Km de Mejoramiento y/o Rehabilitación y 317.5 Km de OyM).	
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Cuenta con Contenidos Mínimos Específicos (CME) y cronograma de evaluación aprobados por el MEF.
Complementariedad 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.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Los tramos de este proyectos se encuentran contemplados en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte prioriza su intervención en el corto plazo (2011-2016).





Tabla 37. Vía Expresa al Puerto del Callao y Accesos Directos Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Nombre del Proyecto	VÍA EXPRESA AL PUERTO DEL CALLAO Y ACCESOS DIRECTOS AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ
Modalidad	Iniciativa Estatal Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto consiste en implementar un sistema vial con control de accesos a lo largo de los 27.44 km de la Avenida Gambetta, desde el Óvalo Zapallal (Empalme con la Panamericana Norte) hasta los accesos los terminales portuarios del Puerto del Callao, la construcción de una vía expresa a través de dos tramos, el primero por Av. Faucett desde Av. Canta Callao hasta Av. Morales Duárez, el segundo desde Av. Morales Duárez con Av. Gambetta hasta Av. Morales Duárez con Faucett (Ruta PE-20B). Y por último construir la extensión de la Avenida Santa Rosa con la Avenida Morales Duárez hasta la Av. Costanera y brindar una infraestructura eficiente y funcional, reduciendo los índices de congestión de la vía e incrementar la seguridad y flujo vial mediante la implementación de una vía (túnel) de 4 km.</p> <p>Un objetivo de esta iniciativa es crear una “vía expresa” de carga que priorice el movimiento de carga de exportación e importación entre los terminales portuarios del Puerto del Callao y las diferentes infraestructuras logísticas ubicadas a lo largo de la Av. Gambetta, así como servir de vía acceso con la suficiente capacidad para permitir un tráfico fluido de los vehículos que transportan carga hacia y desde el puerto del Callao. También otro objetivo importante es descongestionar las Avenidas que acceden al Aeropuerto (Av. Faucett y Av. Morales Duárez).</p> <p>Con respecto al túnel, generará que la Avenida Santa Rosa entre la Avenida Morales Duárez y la Avenida Costanera conecte eficientemente el aeropuerto Jorge Chávez Internacional con los distritos de San Miguel, Magdalena del Mar, Miraflores, San Isidro, Surco, San Borja, La Molina, Barranco y Chorrillos, logrando llegar desde la Costanera hasta el aeropuerto sin ningún tipo de interferencia semafórica. Esto conseguirá además que los distritos del Sur de Lima, así como las poblaciones limítrofes se beneficien de esta iniciativa. Otro objetivo que se conseguirá es lograr que parte de los vehículos ligeros con destino aeropuerto se deslignen del tráfico pesado de la carretera Panamericana, logrando mayor fluidez, lo cual lleva consigo el aumento de la eficiencia y de las operaciones logísticas, siendo el mayor beneficiario de esto el puerto del Callao y los almacenes portuarios aledaños.</p>	
Principales componentes	<p>Este proyecto incluye los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de intercambios viales en la intersección Av. Gambetta / Av. Canta Callao (Óvalo 200 Millas) y en la intersección Av. Gambetta / Av. Morales Duárez.</li> <li>• Construcción de un antepuerto de 8 ha con capacidad de estacionamiento para más 250 vehículos de transporte de carga.</li> <li>• Construcción de un viaducto elevado entre el antepuerto y los dos terminales portuarios del Puerto de Callao.</li> <li>• Implementación de equipamiento ITS a lo largo de todo el trazado de la Av. Gambetta a efectos de fiscalizar límites de velocidad, control de peso por eje, dimensiones de vehículos, entre otros aspectos.</li> <li>• Operación del túnel Gambetta.</li> <li>• Construcción de Viaductos elevados</li> <li>• Construcción de 02 Intercambiadores viales, uno en el cruce de la Av. Néstor Gambetta con Av. Morales Duárez y el otro en el cruce de Av. Elmer Faucett con Av. Morales Duárez .</li> <li>• Construcción de 02 óvalos, en el cruce la Av. Santa Rosa con Av. Morales Duárez y el otro en el cruce de la Av. Tomas Valle y Av. Elmer Faucett.</li> </ul>







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acondicionamiento y construcción de un paseo perimetral en la zona montera del río en el corredor de la Av. Morales Duárez.</li> <li>Diseño y construcción de una infraestructura vial subterránea de 4 km que inicia entre la Avenida Santa Rosa con la Avenida Morales Duárez en el distrito de Callao, hasta llegar a 100 m de la intersección de la Av. Santa Rosa con la Avenida Costanera.</li> </ul>
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Operación y mantenimiento de toda la infraestructura durante todo el período de concesión.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Adquisición de equipos de auxilio mecánico pesado, auxilio mecánico ligero y una ambulancia para atención de emergencias en la vía.</li> <li>Instalación de un centro de control desde el cual se monitoreará el tramo completo con el objeto de atender en tiempo real cualquier problema surgido en la misma.</li> <li>Implementación de señalización variable que permite informar al usuario, en tiempo real, acerca de las circunstancias u otro cualquier evento que de producirse, pueda tener influencia en el estado de circulación de la vía y su medio ambiente. El sistema de señalización variable estará compuesto fundamentalmente, por:             <ul style="list-style-type: none"> <li>Paneles de Mensajes Variables (en adelante PMV's).</li> <li>Protocolo de Comunicaciones de los PMV's.</li> <li>Infraestructura de Comunicaciones y Elementos de control externos.</li> </ul> </li> </ul> <p>Centro de Control y Gestión de Tráfico.</p>
Monto estimado de inversión	S/. 3,539 millones aproximadamente (incluido IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	<p>S/. 705 millones de aproximadamente.</p> <p>Para el túnel:</p> <p><u>Mantenimiento rutinario</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>S/. 8.5 millones cada año</li> </ul> <p><u>Mantenimiento periódico</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>S/. 20.4 millones cada 10 años</li> </ul> <p><u>Operación</u></p> <p>S/. 5.1 millones cada año</p>
Fuentes de ingresos	<p>Se garantizaría un pago por concepto de PAO para las obras de inversión a ser ejecutadas por el Concesionario, junto con un pago por concepto de PAMO por las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura durante todo el período de concesión.</p> <p>La tarifa de peaje será aprox. US\$ 1,50 por eje, más IGV</p>
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	No se tienen estudios a la fecha.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública	El presente proyecto es complementario a las concesiones del Terminal Muelle Sur a cargo de DP World, y del Terminal Norte a cargo de APM Terminals. Asimismo es complementario a la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez a cargo de LAP y al proyecto de concesión del



desarrollados bajo otros mecanismos	Anillo Vial Periférico.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Se enmarca dentro de las medidas planteadas en el Plan de Acciones Inmediatas del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte y el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC).

**Tabla 38. Mejoramiento y Ampliación de la Panamericana Sur: Tramo Ica – Dv. Quilca – Matarani – Punta de Bombón – Ilo – Tacna**

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA PANAMERICANA SUR, TRAMO ICA – DV. QUILCA – MATARANI – PUNTA DE BOMBÓN – ILO – TACNA</b>
<b>Modalidad</b>	Iniciativa Pública Cofinanciada
<b>Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios</b>	
<p>La Panamericana Sur es un eje estructurante del sistema logístico de Perú. Por este corredor logístico circula la carga de las regiones del sur del país como son Ica, Arequipa, Moquegua, Tacna, Apurímac, Cusco y Puno con destino a la ciudad de Lima, principal nodo productivo y logístico del Perú. Este eje estructurante requiere tener condiciones de servicio óptimas para el transporte de carga y pasajeros como son la ampliación a segunda calzada en toda su extensión y la construcción de vías de evitamiento que eviten que la carga circule por los grandes centros urbanos del sur del país. En este sentido, es un objetivo estratégico del presente gobierno construir una segunda calzada en toda la extensión de la carretera Panamericana Norte y Sur. Actualmente, entre Lima y la ciudad de Pisco existe una autopista, la misma que pronto se extenderá hasta la ciudad de Ica, quedando pendiente la construcción de una segunda calzada entre el tramo Ica – Dv. Quilca, objeto de la presente necesidad.</p> <p>El proyecto consiste en la rehabilitación de la calzada actual de 897.7 kilómetros, construcción de segunda calzada en 250 kilómetros y construcción de doce vías de evitamiento siendo las principales en las ciudades de Ica, Palpa, Nazca y Camaná. Además de la explotación de la vía desde el tramo dv. Quilca – Tacna.</p>	
<b>Principales componentes</b>	<p>Este proyecto incluye los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehabilitación de la calzada actual de 897.7 kilómetros.</li> <li>• Construcción de una segunda calzada en 250 kilómetros.</li> <li>• Construcción de doce vías de evitamiento siendo las principales las vías de evitamiento de Ica, Palpa, Nazca y Camaná.</li> <li>• Explotación de la vía desde el Tramo Dv. Quilca – Tacna.</li> </ul>
<b>Principales actividades de operación y mantenimiento</b>	<p>Este proyecto incluye las siguientes actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adquisición de equipos de auxilio mecánico pesado, auxilio mecánico ligero y ambulancias para atención de emergencias en la vía.</li> <li>• Instalación de pórticos equipados con sistemas ITS para el control, monitoreo y fiscalización de las condiciones de tráfico en toda la extensión de la ruta a ser concesionada.</li> <li>• Instalación de un centro de control desde el cual se monitoreará el tramo completo con el objeto de atender en tiempo real cualquier problema surgido en la misma.</li> <li>• Mantenimiento periódico inicial (MPI) de todo el tramo de la concesión a cargo del Concedente.</li> <li>• Mantenimiento rutinario durante todo el periodo de concesión en todos los tramos existentes.</li> </ul>







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mantenimiento periódico una vez finalizado el mantenimiento periódico inicial por parte del Concedente y hasta el fin de la concesión.</li> </ul>
Monto estimado de inversión	S/. 1,575.1 millones (en soles nominales, incluido IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	<p><u>Mantenimiento rutinario</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A ser realizado cada año</li> <li>S/. 5.6 millones (con IGV) en el año 1 de la concesión</li> </ul> <p><u>Mantenimiento periódico</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A ser realizado cada 5 años</li> <li>S/. 6.6 millones en el año 7 de la concesión</li> </ul> <p><u>Operación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>S/. 14.3 millones en el año 1 de la concesión</li> </ul>
Fuentes de ingresos	<p>Operación de 12 unidades de peaje.</p> <p>Esquema tarifario de peajes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>USD 1.5 por eje/sentido para vía de 1 calzada</li> <li>USD 2.0 por eje/sentido para vía de 2 calzadas</li> </ul>
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	No se tienen estudios a la fecha.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	El presente proyecto tiene sinergias con las concesiones de la Red Vial N° 6: Pte. Pucusana – Ica, la concesión Desvío Quilca – Desvío Arequipa, Desvío Matarani – Desvío Moquegua, Desvío Ilo – Tacna – La Concordia y la concesión IIRSA Sur: Tramos 1 y 5.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Se enmarca dentro de los proyectos planteados en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte.

Tabla 39. Mejoramiento del Acceso a Lima Norte (Canta)

Nombre del Proyecto	MEJORAMIENTO DEL ACCESO A LIMA NORTE (CANTA)
Modalidad	Iniciativa Privada Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>La metrópoli de Lima y Callao es el principal nodo de producción y logístico del país, y alberga la tercera parte de la población total de Perú. Por su parte, la Carretera Central representa una de las principales vías de acceso a Lima y Callao por la zona este de Lima. Según los datos estadísticos con los que cuenta este Ministerio, actualmente la Carretera Central, en su tramo de acceso a la metrópoli de Lima y Callao, tiene un IMD de 12,134 vehículos, con un tráfico pesado de 4,651 vehículos y un tráfico de ligeros de 7,483 vehículos. Ante esta problemática, que el Sector ha identificado la necesidad de mejorar la redistribución del flujo por el noreste de Lima, Garabaylo –</p>	



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

Canta – La Oroya. Para ello, resulta necesario integrar dicho tramo con el Anillo Vial Periférico para así mejorar la gestión de flujos de transporte dentro de la ciudad de Lima.

En tal sentido, a través del presente proyecto se conseguirían los siguientes beneficios a favor de la población:

- Reducción de costos de operación (combustibles, desgastes de vehículos)
- Reducción de los tiempos de movilización y descongestionamiento vehicular, mejorando la productividad y competitividad de todos nosotros.
- Mejoramiento continuo del flujo vehicular (cierres de vía por derrumbe e inundaciones en la Carretera Central).

Con esta nueva infraestructura vial, se reducirán los riesgos de interrupciones, accidentes e imprevistos climáticos que suceden de forma sistemática y permanente en la Carretera Central cada año, además permitirá un mejor redistribución del flujo de tránsito para mantener la continuidad del intercambio comercial de los actuales sectores productivos de la Costa y Sierra. También impulsará la consolidación de otros sectores como el turístico y de servicios, promoviendo la diversificación productiva del centro

El Proyecto está localizado en el departamento de Lima, en la zona Norte de la Capital, el cual conectará eficientemente los accesos a la Costa desde la Sierra Central, solucionando los problemas de conectividad y congestionamiento que existe entre estas zonas del País.

<b>Principales componentes</b>	<p>Este proyecto incluye los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejoramiento de una autopista de aproximadamente 17.4 km, desde el cruce de la Av. Naranjal con Av. Canta Callao hasta el km 22 de la Av. Túpac Amaru donde inicia el tramo construido por el Consorcio Vial Santa Rosa (Carabayllo – Canta). Este mejoramiento de los niveles de servicio deberá comprender la implementación de pasos a desnivel, viaductos que permitan la fluidez del tránsito.</li> <li>• Operación y mantenimiento de la referida autopista de 17.4 km.</li> </ul>
<b>Principales actividades de operación y mantenimiento</b>	<p>Este proyecto incluye las siguientes actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adquisición de equipos de auxilio mecánico pesado, auxilio mecánico ligero y ambulancias para atención de emergencias en la vía.</li> <li>• Instalación de pórticos equipados con sistemas ITS para el control, monitoreo y fiscalización de las condiciones de tráfico en toda la extensión de la ruta a ser concesionada.</li> <li>• Instalación de un centro de control desde el cual se monitoreará el tramo completo con el objeto de atender en tiempo real cualquier problema surgido en la misma.</li> <li>• Mantenimiento periódico inicial (MPI) de todo el tramo de la concesión a cargo del Concedente.</li> <li>• Mantenimiento rutinario durante todo el periodo de concesión en todos los tramos existentes.</li> <li>• Mantenimiento periódico una vez finalizado el mantenimiento periódico inicial por parte del Concedente y hasta el fin de la concesión.</li> </ul>
<b>Monto estimado de inversión</b>	S/. 533.8 millones aproximadamente (incluido IGV)
<b>Costos estimados de operación y mantenimiento</b>	S/. 160.14 millones aproximadamente (incluido IGV)
<b>Fuentes de ingresos</b>	Se garantizaría un pago por concepto de PAO para las obras de inversión a ser ejecutadas por el Concesionario, junto con un pago por concepto de







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

	PAMO por las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura durante todo el período de concesión.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	No se tienen estudios a la fecha.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	El presente proyecto tiene sinergias con el proyecto de APP del Anillo Vial Periférico.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Se enmarca dentro de las medidas planteadas en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte y el Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano de Lima y Callao.

Tabla 40. Carretera Canta – Huayllay – Unish / Ramal Dv. Yantac - Paccha

Nombre del Proyecto	CARRETERA CANTA – HUALLAY – UNISH / RAMAL DV. YANTAC - PACCHA
Modalidad	Iniciativa Privada Autosostenible
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>La Carretera Central es el principal eje transversal que atraviesa las tres regiones Costa, Sierra y Selva e interviene en tres grandes zonas que alimentan el tráfico de esta vía (Pucallpa, Cerro de Pasco, La Merced, Tarma, Huancavelica y Huancayo), el cual a medida se va acercando a la Oroya en dirección hacia Lima, el congestionamiento empieza debido que actualmente es la vía con mejor opción para los usuarios ya que otras alternativas existentes obligan a los usuarios a recorrer mayores distancias, limitaciones de capacidad de carga y mayor consumo de combustible.</p> <p>El proyecto consiste en la entrega en concesión para la construcción, mejoramiento de los niveles de servicios, operación y mantenimiento de la siguiente infraestructura vial:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tramo I: Lima (Carabayllo) – Canta:</b> Carretera asfaltada de Primera y Segunda Clase, con velocidad de diseño variable entre 50 km/h y 80 km/h, dos carriles de 3.60m con bermas entre 1.20m y 1.50m.</li> <li>• <b>Tramo II: Canta – Huayllay:</b> La carretera diseñada es de Segunda Clase, tiene una velocidad de diseño entre 40 y 60 Km/h, ancho de cada carril es 3.60 m y las bermas tienen 0.90 m a cada lado.</li> <li>• <b>Tramo III: Huayllay – Unish:</b> Tiene 30.60 Km con una topografía conformada por altiplanos irregulares que sobresalen las cumbres montañosas cruzando el Bosque de Piedras; otra parte, existe alta actividad minera en esta zona, lo que promueve la construcción y mantenimiento de las vías. Este tramo ha sido construido aprox. hace 8 años.</li> <li>• <b>Tramo IV: Dv. Yantac – Dv. Paccha:</b> Este trazo nuevo será una carretera asfaltada de Segunda Clase, tendrá una velocidad de diseño entre 60 y 80 Km/h, el ancho de cada carril será 3.60 m y las bermas tendrán 0.90 m. Tendrá 74 Km que empalmará con la Ruta PE-3N (Longitudinal de la Sierra), a la altura de la población de Paccha a 10 min de La Oroya.</li> </ul>	
Principales componentes	<p>El proyecto consiste en los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de carretera en el tramo Dv. Yantac – Dv. Paccha (74 Km, carretera 2da Clase)</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>Operación y mantenimiento de los tramos: <ul style="list-style-type: none"> <li>Tramo 1: Lima (Carabayllo) – Canta (79.46 Km, carretera 1ra y 2da clase, CAC, carriles de 3.60 m)</li> <li>Tramo 2: Canta – Huayllay (96.11 Km, carretera 2da clase. Carril 3.60 m)</li> <li>Tramo 3: Huayllay – Unish (30.6 Km)</li> <li>Tramo 4: Dv. Yantac – Dv. Paccha (74 Km)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Principales actividades de operación y mantenimiento</b>	<p>Este proyecto incluye las siguientes actividades de operación y mantenimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sistemas de comunicación y atención al usuario (teléfonos de emergencia, vehículos de asistencia en ruta, libro de reclamos y sugerencias, paneles de mensajería variable, aplicación para smartphone).</li> <li>Gestión de peajes y pesaje</li> <li>4 estaciones de peaje: 2 existentes (Trapiche y Huaros) y 2 nuevas (Huayllay y Yantac)</li> <li>Gestión de sistemas ITS (PMV, CCTV, telefonía de emergencia SOS)</li> <li>Mantenimiento rutinario durante todo el periodo de concesión en todos los tramos existentes.</li> <li>Mantenimiento periódico una vez finalizado el mantenimiento periódico inicial por parte del Concedente y hasta el fin de la concesión.</li> </ul>
<b>Monto estimado de inversión</b>	S/. 689.02 millones (en soles nominales, incluido IGV)
<b>Costos estimados de operación y mantenimiento</b>	<p>Costos durante todo el período de la concesión:</p> <p>Costos de operación y administración: S/. 1,145.32 millones</p> <p>Mantenimiento rutinario : S/. 194.28 millones</p> <p>Mantenimiento periódico: S/. 537.47 millones</p>
<b>Fuentes de ingresos</b>	<p>Se plantea 4 estaciones de peajes, de las cuales 2 serán existentes al momento de iniciar la Concesión (Peaje Trapiche y Huaros). Adicionalmente se incluirá 2 nuevas estaciones de peajes en diferentes momentos y lugares. La primera será Peaje Huayllay y entrará a operar a partir del segundo año de concesión, luego de implementar los servicios de la vía – Gestión de ITS (Postes SOS, Asistencia mecánica, Ambulancia, Centro de Control). La segunda nueva estación de peaje se llama Yantac la cual empezará a operar luego de terminar la construcción del Tramo 4 entre el Dv. Yantac y Dv. Paccha, esto ocurriría a partir del cuarto año de la concesión.</p>
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	El MTC ha otorgado opinión favorable sobre la relevancia del proyecto como Iniciativa Privada Autosostenible “Nueva Conexión Central”, por lo que se encuentra en fase de formulación.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	El presente proyecto tiene sinergias con el proyecto de APP del Anillo Vial Periférico y el proyecto APP de Mejoramiento del Acceso a Lima Norte (Canta).
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	Se enmarca dentro de las medidas planteadas en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

Tabla 41. Corredor Transversal de la Sierra: Huara – Sayán – Churín – Oyón – Ambo / Ramal Río Seco – Sayán

Nombre del Proyecto	CORREDOR TRANSVERSAL DE LA SIERRA: HUAURA – SAYÁN – CHURÍN – OYÓN – AMBO / RAMAL RÍO SECO – SAYÁN
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>La carretera Huaura – Sayán – Churín – Oyón – Ambo constituye la ruta nacional PE-018 y se encuentra ubicada en los departamentos de Lima, Pasco y Huánuco. Esta carretera constituye un trazo alternativo a la Carretera Central para los flujos de carga y pasajeros que tienen como origen-destino las ciudades de Huánuco, Tingo María y Pucallpa.</p> <p>El proyecto se divide en los siguientes tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tramo 1: Emp. PE-01N/PE-018 - Huaura – Sayán. (L = 44.50 km)</li> <li>• Tramo 2: Sayán – Puente Tingo. (L = 54.80 km)</li> <li>• Tramo 3: Puente Tingo – Churín. (L = 5.08 km)</li> <li>• Tramo 4: Churín – Oyón. (L = 29.1 km)</li> <li>• Tramo 5: Oyón – Dv. Cerro de Pasco. (L = 50.14 km)</li> <li>• Tramo 6: Dv. Cerro de Pasco – Dv. Chacayán. (L = 49.02 km)</li> <li>• Tramo 7: Dv. Chacayán – Ambo. (L = 50.77 km)</li> <li>• Tramo 8: Río Seco – Dv. Sayán. (L = 42.6 km)</li> </ul>	
Principales componentes	<p>Este proyecto incluye los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tramo 1: Emp. PE-01N/PE-018 - Huaura – Sayán.</b> Para este tramo se propone la construcción de la vía de evitamiento de Huaura y actividades de operación y mantenimiento.</li> <li>• <b>Tramo 2: Sayán – Puente Tingo.</b> Para este tramo se consideran actividades de operación y mantenimiento.</li> <li>• <b>Tramo 3: Puente Tingo – Churín.</b> Para este tramo se consideran actividades de operación y mantenimiento.</li> <li>• <b>Tramo 4: Churín – Oyón.</b> Para este tramo se consideran actividades de operación y mantenimiento.</li> <li>• <b>Tramo 5: Oyón – Dv. Cerro de Pasco.</b> Para este tramo se consideran actividades de operación y mantenimiento.</li> <li>• <b>Tramo 6: Dv. Cerro de Pasco – Dv. Chacayán.</b> Este tramo considera obras de mejoramiento a nivel de pavimento rígido de 25 cm de espesor, sobre una sub base de tipo granular de 15 cm de espesor, con un ancho de calzada de 6.60 m y bermas de 1.20 a cada lado.</li> <li>• <b>Tramo 7: Dv. Chacayán – Ambo.</b> Este tramo considera obras de mejoramiento a nivel de pavimento rígido de 22 cm de espesor, sobre una sub base de tipo granular de 15 cm de espesor, con un ancho de calzada de 6.60 m y bermas de 1.20 a cada lado.</li> <li>• <b>Tramo 8: Río Seco – Dv. Sayán.</b> Para este tramo se consideran actividades de operación y mantenimiento.</li> </ul>
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Este proyecto incluye las siguientes actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adquisición de equipos de auxilio mecánico pesado, auxilio mecánico ligero y ambulancias para atención de emergencias en la vía.</li> <li>• Instalación de pórticos equipados con sistemas ITS para el control, monitoreo y fiscalización de las condiciones de tráfico en toda la extensión de la ruta a ser concesionada.</li> <li>• Instalación de un centro de control desde el cual se monitoreará el tramo completo con el objeto de atender en tiempo real cualquier</li> </ul>







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

	<p>problema surgido en la misma.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantenimiento periódico inicial (MPI) de todo el tramo de la concesión a cargo del Concedente.</li> <li>• Mantenimiento rutinario durante todo el periodo de concesión en todos los tramos existentes.</li> <li>• Mantenimiento periódico una vez finalizado el mantenimiento periódico inicial por parte del Concedente y hasta el fin de la concesión.</li> </ul>
Monto estimado de inversión	S/. 1,513.3 millones (en soles nominales, incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	Por determinar.
Fuentes de ingresos	Se garantizaría un pago por concepto de PAO para las obras de inversión a ser ejecutadas por el Concesionario, junto con un pago por concepto de PAMO por las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura durante todo el período de concesión.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	<p>Se cuentan con los siguientes estudios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PIP "Mejoramiento de la Carretera Oyón – Ambo" con código SNIP 116051.</li> </ul>
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	El presente proyecto tiene sinergias con la concesión de la Red Vial N° 5: Ancón - Huacho - Pativilca y la concesión del IIRSA Centro Tramo 2: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Dv. Cerro de Pasco y el ramal La Oroya – Huancayo.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Se enmarca dentro de las medidas planteadas en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte.

Tabla 42. Corredor Transversal de la Selva: Dv. Cerro de Pasco – Ambo – Huánuco – Tingo María – Pucallpa

Nombre del Proyecto	CORREDOR TRANSVERSAL DE LA SELVA: DV. CERRO DE PASCO – AMBO – HUÁNUCO – TINGO MARÍA – PUCALLPA
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Esta carretera forma parte del corredor IIRSA Centro en sus tramos 3 y 4. El objetivo central del proyecto consiste en brindar un eficiente nivel de transitabilidad en la carretera Dv. Cerro de Pasco – Ambo - Tingo María – Pucallpa, que facilite el traslado de pasajeros y de carga.</p> <p>El proyecto consiste de los siguientes tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tramo 1: Dv. Cerro de Pasco – San Rafael (L = 59.24 km)</li> <li>• Tramo 2: San Rafael – Huánuco (L = 64.00 km)</li> <li>• Tramo 3: Huánuco – Chinchao (L = 55.98 km)</li> <li>• Tramo 4: Chinchao – Tingo María (L = 52.00 km)</li> </ul>	







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

## • Tramo 5: Tingo María – Pucallpa

Principales  
componentes

Este proyecto incluye los siguientes componentes:

- **Tramo 1: Dv. Cerro de Pasco – San Rafael.**
  - Obras de mejoramiento y rehabilitación mediante la colocación de carpeta asfáltica en caliente de 10 cm de espesor. Posterior colocación de refuerzo de 10 cm de asfalto.
  - Ampliación de ancho de calzada a 7.20 m y bermas de 1.20 m.
- **Tramo 2: San Rafael – Huánuco.**
  - Obras de mejoramiento y rehabilitación mediante la colocación de carpeta asfáltica en caliente de 10 cm de espesor. Posterior colocación de refuerzo de 10 cm de asfalto.
  - Ampliación de ancho de calzada a 7.20 m y bermas de 1.20 m.
  - Construcción de vía de evitamiento de 7.91 km.
  - Construcción de un túnel en el evitamiento de 4.66 km.
- **Tramo 3: Huánuco – Chinchao.**
  - Obras de mejoramiento y rehabilitación mediante la colocación de carpeta asfáltica en caliente de 10 cm de espesor. Posterior colocación de refuerzo de 10 cm de asfalto.
  - Ampliación de ancho de calzada a 7.20 m y bermas de 1.20 m.
- **Tramo 4: Chinchao - Tingo María.**
  - Obras de mejoramiento y rehabilitación mediante la colocación de carpeta asfáltica en caliente de 10 cm de espesor. Posterior colocación de refuerzo de 10 cm de asfalto.
  - Ampliación de ancho de calzada a 7.20 m y bermas de 1.20 m.
- **Tramo 5: Tingo María – Pucallpa.**
  - Actividades de operación y mantenimiento.

Principales actividades  
de operación y  
mantenimiento

Este proyecto incluye las siguientes actividades:

- Adquisición de equipos de auxilio mecánico pesado, auxilio mecánico ligero y ambulancias para atención de emergencias en la vía.
- Instalación de pórticos equipados con sistemas ITS para el control, monitoreo y fiscalización de las condiciones de tráfico en toda la extensión de la ruta a ser concesionada.
- Instalación de un centro de control desde el cual se monitoreará el tramo completo con el objeto de atender en tiempo real cualquier problema surgido en la misma.
- Mantenimiento rutinario durante todo el periodo de concesión en todos los tramos existentes.
- Mantenimiento periódico una vez finalizado el mantenimiento periódico inicial por parte del Concedente y hasta el fin de la concesión.

Monto estimado de  
inversión

S/. 2,111.4 millones (en soles nominales, incluye IGV).

Costos estimados de  
operación y  
mantenimiento

Por determinar.

## Fuentes de ingresos

Se garantizaría un pago por concepto de PAO para las obras de inversión a ser ejecutadas por el Concesionario, junto con un pago por concepto de PAMO por las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura durante todo el periodo de concesión.

## Estado de los estudios

Se cuentan con los siguientes estudios:





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

del proyecto a la fecha	<ul style="list-style-type: none"> <li>PIP "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Dv. Cerro de Pasco – Tingo María" con código SNIP 217922.</li> </ul>
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	El presente proyecto tiene sinergias con la concesión IIRSA Centro Tramo 2: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Dv. Cerro de Pasco y el ramal La Oroya – Huancayo.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Se enmarca dentro de las medidas planteadas en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte.

**Tabla 43. Longitudinal de la Sierra - Tramo 3: Shorey – Santiago de Chuco - Caraz – Huaraz – Conococha – Dv. Pativilca / Casma – Huaraz / Santa – Huallanca**

Nombre del Proyecto	<b>LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 3: SHOREY – SANTIAGO DE CHUCO - CARAZ – HUARAZ – CONOCOCHA –DV. PATIVILCA / CASMA – HUARAZ / SANTA – HUALLANCA</b>
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
<b>Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios</b>	
<p>El Tramo 3 de la Carretera Longitudinal de la Sierra es una carretera nacional (ruta PE-03N) paralela a la Carretera Panamericana Norte (ruta PE-01N) la cual en su recorrido por territorio peruano conecta por carretera las principales ciudades de la Sierra Norte y Centro de Perú. Específicamente, el tramo de la Carretera Longitudinal de la Sierra Norte se inicia en la localidad de Shorey en el departamento de La Libertad, pasando por las ciudades de Santiago de Chuco, Tauca, Cabana, Caraz y Huaraz.</p> <p>El proyecto consiste de los siguientes tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tramo 1: Shorey – Santiago de Chuco</li> <li>• Tramo 2: Santiago de Chuco – Mollebamba</li> <li>• Tramo 3: Mollebamba – Mollepata</li> <li>• Tramo 4: Mollepata – Pallasca</li> <li>• Tramo 5: Pallasca – Huandoval</li> <li>• Tramo 6: Huandoval – Cabana</li> <li>• Tramo 7: Cabana – Tauca</li> <li>• Tramo 8: Tauca – Puente Quiroz</li> <li>• Tramo 9: Puente Quiroz – Chuquicara</li> <li>• Tramo 10: Chuquicara - Huallanca</li> <li>• Tramo 11: Caraz – Huaraz</li> <li>• Tramo 12: Huaraz – Catac</li> <li>• Tramo 13: Catac – Conococha</li> <li>• Tramo 14: Conococha – Dv. Conococha</li> <li>• Tramo 15: Santa – Chuquicara</li> <li>• Tramo 16: Casma - Huaraz</li> </ul> <p>Tramo 5: Tingo María – Pucallpa</p>	
Principales componentes	<p>Este proyecto incluye los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tramo Shorey – Santiago de Chuco</li> </ul>







- Rehabilitación y mejoramiento a nivel de aplicación de una emulsión asfáltica de 12 mm.
- **Tramo 2: Santiago de Chuco – Mollebamba**
- **Tramo 3: Mollebamba – Mollepata**
- **Tramo 4: Mollepata – Pallasca**
- **Tramo 5: Pallasca – Huandoval**
- **Tramo 6: Huandoval – Cabana**
- **Tramo 7: Cabana – Tauca**
- **Tramo 8: Tauca – Puente Quiroz**
- **Tramo 9: Puente Quiroz – Chuquicara**
- **Tramo Chuquicara – Huallanca**
  - Mejoramiento de la carretera a nivel de superficie de rodadura TSB de 2.5 cm de espesor, ancho de calzada 5.4 m, con berma, base de 15.0 cm de espesor, sub-base de 20.0 cm de espesor, sistema de drenaje y señalización.
- **Tramo Caraz - Huaraz**
  - Rehabilitación y mejoramiento con un ancho de calzada de 7.20 m y bermas de 2.0 m. Para lo cual se propone ampliación de la calzada existente con una estructura de pavimentos flexible compuesto por 7.5 cm de carpeta asfáltica, 20 cm de Sub base granular y 30 cm de base granular.
  - Mejoramientos en puntos críticos considerando reparaciones, reconstrucciones de las obras de drenaje, construcción de muros de contención, barandas de contención, veredas
  - Implementación de señalización horizontal y vertical y guardavías.
- **Tramo Huaraz - Catac**
  - Rehabilitación y mejoramiento con un ancho de calzada de 7.20 m y bermas de 2.0 m. Para lo cual se propone ampliación de la calzada existente con una estructura de pavimentos flexible compuesto por 7.5 cm de carpeta asfáltica, 20 cm de Sub base granular y 30 cm de base granular.
  - Mejoramientos en puntos críticos considerando reparaciones, reconstrucciones de las obras de drenaje, construcción de muros de contención, barandas de contención, veredas
  - Implementación de señalización horizontal y vertical y guardavías.
- **Tramo Catac - Conococha**
  - Rehabilitación y mejoramiento con un ancho de calzada de 7.20 m y bermas de 2.0 m. Para lo cual se propone ampliación de la calzada existente con una estructura de pavimentos flexible compuesto por 7.5 cm de carpeta asfáltica, 20 cm de Sub base granular y 30 cm de base granular.
  - Mejoramientos en puntos críticos considerando reparaciones, reconstrucciones de las obras de drenaje, construcción de muros de contención, barandas de contención, veredas.
  - Implementación de señalización horizontal y vertical y guardavías.
- **Tramo Conococha – Dv. Conococha**
  - Rehabilitación y mejoramiento con un ancho de calzada de 7.20 m y bermas de 2.0 m. Para lo cual se propone ampliación de la calzada existente con una estructura de pavimentos flexible compuesto por 7.5 cm de carpeta asfáltica, 20 cm de Sub base granular y 30 cm de base granular.
  - Mejoramientos en puntos críticos considerando reparaciones, reconstrucciones de las obras de drenaje, construcción de muros





	<p>de contención, barandas de contención, veredas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Implementación de señalización horizontal y vertical y guardavías.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tramo - Santa - Chuquicara</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rehabilitación y mejoramiento de la carretera a nivel de superficie de rodadura TSB, ancho de calzada 6.6 m, ancho de berma 0.50 m a cada lado, base 17.5 cm de espesor, sistema de drenaje y señalización.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Principales actividades de operación y mantenimiento</b>	<p>Este proyecto incluye las siguientes actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adquisición de equipos de auxilio mecánico pesado, auxilio mecánico ligero y ambulancias para atención de emergencias en la vía.</li> <li>• Instalación de pórticos equipados con sistemas ITS para el control, monitoreo y fiscalización de las condiciones de tráfico en toda la extensión de la ruta a ser concesionada.</li> <li>• Instalación de un centro de control desde el cual se monitoreará el tramo completo con el objeto de atender en tiempo real cualquier problema surgido en la misma.</li> <li>• Mantenimiento periódico inicial (MPI) de todo el tramo de la concesión a cargo del Concedente.</li> <li>• Mantenimiento rutinario durante todo el periodo de concesión en todos los tramos existentes.</li> <li>• Mantenimiento periódico una vez finalizado el mantenimiento periódico inicial por parte del Concedente y hasta el fin de la concesión.</li> </ul>
<b>Monto estimado de inversión</b>	S/. 2,148.8 millones aproximadamente (incluido IGV).
<b>Costos estimados de operación y mantenimiento</b>	S/. 950.3 millones aproximadamente.
<b>Fuentes de ingresos</b>	Se garantizaría un pago por concepto de PAO para las obras de inversión a ser ejecutadas por el Concesionario, junto con un pago por concepto de PAMO por las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura durante todo el período de concesión.
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	<p>Se cuentan con los siguientes estudios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PIP "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Santiago de Chuco - Shorey" con código SNIP 52842</li> <li>• PIP "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Pallasca - Mollepata - Mollebamba - Santiago de Chuco" con código SNIP 86897</li> <li>• PIP "Mejoramiento de la Carretera Chuquicara - Puente Quiroz - Tauca - Cabana - Huandoval - Pallasca" con código SNIP 3543</li> <li>• PIP "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Santa - Huallanca" con código SNIP 3293</li> <li>• PIP "Rehabilitación, Mejoramiento de la Carretera Dv. Conococha - Conococha - Catac - Huaraz - Caraz" con código SNIP 2272651</li> </ul>
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública</b>	El presente proyecto tiene sinergias con la concesión del Tramo 2 de la Longitudinal de la Sierra y la concesión de la Red Vial N° 4: Ancón - Huacho - Barranca







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

desarrollados bajo otros mecanismos	
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Se enmarca dentro de las medidas planteadas en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte.

Tabla 44. Construcción y Mejoramiento de la Carretera Central Tramo: Autopista Pte. Los Ángeles – Pte. Ricardo Palma (Túnel Chosica)

Nombre del Proyecto	CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CENTRAL TRAMO: AUTOPISTA PTE. LOS ANGELES – PTE. RICARDO PALMA (TÚNEL CHOSICA)
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto Construcción y Mejoramiento de la Carretera Central, Tramo: Pte. Los Ángeles – Pte. Ricardo Palma "Túnel Chosica" se encuentra ubicado en la Carretera Central, entre el Puente Los Ángeles y el Puente Ricardo Palma, y tiene una longitud aproximada de 9.69 km. El proyecto tiene como finalidad facilitar el transporte masivo de pasajeros y mercancías entre Lima y la zona centro del país, disminuyendo el tiempo de circulación de los vehículos de una hora a 10-12 minutos, mejorando la competitividad y el flujo de mercancías entre Lima y la zona central del país, logrando "Adecuadas Condiciones de Vialidad del Transporte Terrestre entre las regiones de la Sierra y Selva Central del Perú con los mercados nacionales e internacionales".</p> <p>La población beneficiada directa estimada será de 705,107 habitantes que se ubican en un área de influencia de 499.40 km<sup>2</sup> de los distritos de la provincia de Lima y Huarochirí. Asimismo, se proyecta un plazo de concesión de 30 años.</p>	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Obras Civiles</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construcción de 01 túnel (9.14 Km aprox.) con 2 carriles por sentido</li> <li>- Construcción de 02 intercambios viales (en Puente Los Ángeles y en el Km. 30.300)</li> <li>- Construcción de 02 viaductos (de 0.15 Km aprox. en Puente Los Ángeles y de 0.4 Km aprox. en Ricardo Palma)</li> </ul> </li> </ul> <p>La superficie de rodadura será asfáltica.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Instalaciones</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistemas contra incendio con reservorios de agua</li> <li>- Sistemas de ventilación</li> <li>- Sistemas de iluminación</li> <li>- Sistema eléctrico</li> <li>- Hardware y Software para el monitoreo y seguridad (Centro Control)</li> </ul> </li> </ul>
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Operación de los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistema de detección automática de incendios</li> <li>• Sistemas de instalación de iluminación</li> <li>• Sistemas de ventilación</li> </ul> <p>Mantenimiento de instalaciones de explotación y seguridad del túnel, pavimentos y señalización:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantenimiento rutinario</li> </ul>





	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mantenimiento periódico</li> </ul>
<b>Monto estimado de inversión</b>	S/. 1,131,289,181.78 (en soles nominales, incluido IGV), según lo estimado en el estudio de preinversión a nivel de Perfil.
<b>Costos de operación y mantenimiento</b>	De acuerdo a lo señalado en el estudio de preinversión a nivel de Perfil, los costos de operación y mantenimiento serán de aproximadamente S/. 56,564,459.
<b>Fuentes de ingresos</b>	Los ingresos se recaudarán a través del cobro de los peajes hacia los usuarios. Las tarifas se encuentran en evaluación.
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	Se ha culminado con el estudio de pre inversión a nivel de perfil. Actualmente, se viene desarrollando el estudio a nivel de factibilidad del proyecto "Construcción y mejoramiento de la Carretera Central Tramo Autopista Pte. Los Angeles – Ricardo Palma", identificado con el código SNIP 250356.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	<p>Este proyecto es complementario a los proyectos viales que se vienen ejecutando en el área de influencia de la Carretera Central:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Carretera Lima – Canta – Huayllay – Unish</li> <li>Carretera Huaura – Sayán – Churín – Oyón – Ambo</li> <li>Carretera Chancay – Huaral – Acos – Huayllay</li> <li>Construcción de la Variante Huayllatupe</li> <li>Construcción de la Variante Chacahuaro I y Chacahuaro II</li> </ul> <p>Asimismo, es complementario a la concesión vial Longitudinal de la Sierra Tramo 2.</p>
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	Este proyecto se encuentra contemplado en el Plan de Inversiones para la Carretera Central, en el cual se ha programado la construcción de una Autopista entre el Puente Los Ángeles y Ricardo Palma.


**PROYECTOS PORTUARIOS**
**Tabla 45. Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry**

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO DEL TERMINAL PORTUARIO MULTIPROPÓSITO DE SALAVERRY</b>
<b>Modalidad</b>	Iniciativa Privada Autosostenible
<b>Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios</b>	
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>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	La Iniciativa Privada Autosostenible se encuentra actualmente en la fase de transacción, ya que esta ya fue declarada de interés, por lo que ya se superó la fase de aplicación de los criterios de elegibilidad.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	Este proyecto se complementa con todo el sistema portuario nacional, y el desarrollo de los corredores logísticos.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Este proyecto se encuentra alineado con los proyectos contemplados en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario y el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos.

Tabla 46. Terminal Portuario Multipropósito de Ilo

Nombre del Proyecto	TERMINAL PORTUARIO DE ILO
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto consiste en la ampliación, adecuación y modernización del muelle espigón de atraque directo que comprende los amarraderos del actual Terminal Portuario de Ilo y su correspondiente área de respaldo, lo cual permitirá el manejo de carga de contenedores, granos limpios, minerales, líquida, fraccionada y rodante; como un terminal Portuario Multipropósito.</p> <p>El Terminal deberá estar diseñado para atender a las naves y a la carga, de acuerdo con los niveles de servicio y productividad, estándares técnicos y las normas de carácter ambiental previstos en el respectivo contrato de APP.</p>	
Principales componentes	<p>Etapas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adecuación de zona 6 para almacenaje de minerales.</li> <li>- Remodelación de Almacén para carga general.</li> <li>- Reparación y reposición de defensas dañadas.</li> <li>- Remodelación de oficinas administrativas, operativas e instalación para autoridades.</li> <li>- Sistema de lavado de camiones (minerales).</li> <li>- Implementación de Sistema Móvil de embarque de minerales (600 tm/h)</li> <li>- Implementación de un Sistema Móvil para descarga de granos limpios.</li> <li>- Equipos diversos.</li> <li>- Estudios diversos.</li> </ul> <p>Etapas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construcción de muelle para embarque de concentrados de mineral.</li> <li>- Construcción de Sistema de fajas fijas para el embarque de minerales.</li> <li>- Construcción de almacén de embarque de minerales.</li> <li>- Construcción de almacén cerrado para granos limpios.</li> <li>- Pavimentación como patio de contenedores.</li> <li>- Enchufes para contenedores refrigerados en nuevo patio de contenedores.</li> </ul> <p>Etapas:</p>



**PERÚ****Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones***Informe Multianual de Inversiones en APP*

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliación del Muelle Espigón (de 27 m a 50 m de ancho y de 300 m a 450 m de largo).</li> <li>- Construcción de tanques para almacenamiento de líquidos.</li> <li>- Sistema de tuberías para embarque de líquidos.</li> <li>- Grúa Móvil con capacidad efectiva de 50 tm a 25 m.</li> <li>- Reach Stacker.</li> <li>- Estudios diversos.</li> </ul> <p><b>Etapas4:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliación de patio de contenedores</li> <li>- Grúa pórtico de muelle</li> <li>- 03 Grúas pórtico de patio transtainer (RTG)</li> <li>- Equipos diversos</li> <li>- Estudios diversos</li> </ul>
<b>Principales actividades de operación y mantenimiento</b>	Las actividades del proyecto que comprenden al mantenimiento se ejecutarán al Dragado, Infraestructura de talleres y oficinas y todo el Sistema del Terminal Portuario. Y con respecto a las actividades de Operación se realizarían a la Estiba y Desestiba, Acopio y Almacenaje, Mantención del Puerto y Sistemas, Amarre y Desamarre de naves y al Manejo de Contenedores.
<b>Monto estimado de inversión</b>	En base a la última Iniciativa Privada presentada para el Terminal Portuario de Ilo, se estima una inversión aproximada de S/. 789.48 millones (incluido IGV), en 4 etapas con gatillo.
<b>Costos estimados de operación y mantenimiento</b>	S/. 1,386.08 millones (incluido IGV).
<b>Fuentes de ingresos</b>	Los ingresos se recaudarán por medio de las tarifas hacia los Contenedores de 20' y 40', Granel sólido (exportación/importación), Embarques Minerales, Carga Fraccionada, Carga Rodante y Carga Líquida.
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	En proceso de encargar a PROINVERSION la formulación los estudios del Nuevo Terminal Portuario de Ilo.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	Este proyecto es complementario al proyecto denominado "Corredor Ferroviario Bioceánico Central", el cual considera en el Estudio de Preinversión a nivel de Perfil que la puesta en marcha del corredor generará un incremento importante en el tráfico de mercancías a ser movilizadas vía marítima a través de la costa del Perú, siendo Ilo y Matarani como puertos candidatos a movilizar dicho tráfico.
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	Este proyecto se encuentra alineado con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario y el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Tabla 47. Terminal Portuario de Chimbote

Nombre del Proyecto	TERMINAL PORTUARIO MULTIPROPÓSITO DE CHIMBOTE
Modalidad	Iniciativa Privada Autosostenible
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto consiste en el diseño y construcción de una nueva infraestructura portuaria, sino también la prestación de servicios públicos relacionados con la explotación del nuevo puerto principalmente la estiba y desestiba de carga contenedorizada, transferencia, manipuleo y apilamiento en áreas especialmente acondicionadas para ello.</p> <p>El área donde se desarrollará el proyecto se encuentra ubicada en el puerto de Chimbote, de la ciudad de Chimbote, capital de la provincia de Santa, departamento de Ancash, a unos 415 km al norte de la ciudad de Lima. En este sentido, el área de influencia identificada va desde la ciudad de Pacasmayo, situada al norte de la ciudad de Chimbote, hasta la ciudad de Pativilca, situada al sur de la misma, por lo que en estricto el área de influencia del proyecto comprendería las regiones de Ancash, la Libertad y el sur de Cajamarca.</p>	
Principales componentes	<p>Este proyecto incluye los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ubicación de las instalaciones portuarias a partir del extremo nor-oeste de la explanada.</li> <li>• Construcción de un muelle de 350 m de largo por 40 m de ancho para atender buques de 320 m de eslora para 8,000 TEUs.</li> <li>• Pavimentación de una explanada de 93,180 m<sup>2</sup></li> <li>• Adquisición de 2 grúas móviles en la Fase 1 y 3 grúas móviles en la Fase 2</li> <li>• Adquisición de 2 grúas Gantry en la Fase 3.</li> <li>• Adquisición de 5 grúas de patio RTG/RS en la Fase 1, 8 en la Fase 2 y 12 en la Fase 3.</li> </ul>
Principales actividades de operación y mantenimiento	Operación y mantenimiento de toda la infraestructura durante todo el período de concesión.
Monto estimado de inversión	<p>El costo estimado de inversión asciende a S/. 373.15 millones: divididos en dos fases:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fase 1: Inversión referencial: S/. 254 millones</li> <li>• Fase 2: Inversión complementaria: S/. 119 millones</li> </ul>
Costos estimados de operación y mantenimiento	Incluye conceptos tales personal operativo, energía y combustibles, mantenimiento y servicios externos, pagos a AON y OSITRAN, personal administrativo, seguros y garantías, gastos generales y TSA y ascienden a S/. 31.11 millones en el año 4 de la concesión.
Fuentes de ingresos	<p>Se consideran los siguiente ingresos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingresos por servicios estándar <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Embarque/desembarque de CTR</li> <li>○ Muellaje a la nave</li> </ul> </li> <li>• Ingresos por servicios especiales y almacenaje <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Apertura y cierre de tapas</li> <li>○ Aforos</li> <li>○ Late arribal</li> <li>○ CFS/Consolidación/Desconsolidación</li> <li>○ Conexión CTR Reefer</li> </ul> </li> </ul>





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Suministro de energía CTR Reefer</li> <li>○ Almacenaje full (0 a 2 días)</li> <li>○ Almacenaje full (3 a 6 días)</li> <li>○ Almacenaje full (7 a 10 días)</li> <li>○ Almacenaje full (11 a 12 días)</li> </ul>
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	No se tienen estudios a la fecha.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	El presente proyecto es complementario a las concesiones del Terminal Muelle Sur a cargo de DP World, el Terminal Norte a cargo de APM Terminals y la concesión del Puerto de Paita.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	El presente proyecto se enmarca del Plan Nacional de Desarrollo Portuario y el Plan Maestro del Puerto de Chimbote.

Tabla 48. Terminal Portuario de Iquitos

Nombre del Proyecto	TERMINAL PORTUARIO DE IQUITOS
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto consistirá en el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Iquitos, el cual contemplará la rehabilitación de las actuales instalaciones del Terminal Portuario de Iquitos con un muelle de 183 m. de longitud por 15 m. de ancho, 5 pontones de plataforma.</p> <p>Este permitirá contar con los servicios adecuados, reduciendo tiempos de atención y de espera en comparación con los muelles y terminales informales, evitando mermas a la carga por el mal manipuleo de los usuarios.</p>	
Principales componentes	<p><b>Muelle.-</b> Tendrá una longitud de 183 metros por 15 metros de ancho, con ello se garantiza que la nave de diseño puede opera. El muelle estará constituido por 5 pontones, todos ellos flotantes y unidos entre sí; estarán además asfaltados y señalizados de manera que sobre ellos se distingan las áreas de los amarraderos. Se ubicarán adecuados postes de iluminación de manera que se garantice la operación cuando la luz natural no sea suficiente y como medida para maximizar el uso del muelle</p> <p><b>Puentes.-</b> Se construirá 2 puentes igualmente apoyados sobre pontones flotantes, cada uno trabajará en un solo sentido y deberá asegurar que sean suficientemente largos para que la variación en el nivel del río no genere que en ningún momento la pendiente supere el 6%.</p> <p><b>Edificaciones.-</b> Se construirá desde el cerco hasta la construcción de Oficinas y Almacenes para la mejor funcionabilidad y operatividad del Puerto.</p>
Principales actividades de operación y	Las principales actividades de Mantenimiento se realizarán a los equipos de Montacargas y Tractores. Además se realizarán éstas actividades a la







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

<b>mantenimiento</b>	Infraestructura del Puerto (oficinas, almacenes, puentes, pontones y muelle).  Con respecto a las principales actividades de Operación, se realizarán al Amarre y desamarre de las naves, Mantención del Puerto, Almacenaje, Estiba y desestiba considerando recursos humanos adecuados a dichas labores.
<b>Monto estimado de inversión</b>	El monto de Inversión será S/. 92.04 millones aproximadamente.
<b>Costos estimados de operación y mantenimiento</b>	El monto estimado de la Operación y Mantenimiento en toda la concesión será S/. 147.26 millones aproximadamente.
<b>Fuentes de ingresos</b>	La fuente de ingreso se recaudará de las tarifas a la carga y pasajeros, y servicios a la nave.
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	Se cuenta con un Estudio de Factibilidad (no vigente) el cual analizó la alternativa del Terminal Portuario de Iquitos en las ubicaciones actuales de ENAPU.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	El proyecto del Terminal Portuario de Iquitos es complementario otros proyectos fluviales en la Amazonía como el Terminal Portuario de Yurimaguas, el Terminal Portuario de Pucallpa, y las Hidrovías Amazónica, recientemente concesionada.
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte prioriza su intervención para el período de mediano plazo (2017-2021) y es parte de las mejoras planteadas para el terminal portuario en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (2012).

Tabla 49. Terminal Portuario de Pucallpa

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>TERMINAL PORTUARIO DE PUCALLPA</b>
<b>Modalidad</b>	Iniciativa Pública Cofinanciada
<b>Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios</b>	
El proyecto consistirá en la operación y mantenimiento del Terminal Portuario de Pucallpa, el cual será rehabilitado mediante Obra Pública y contemplará la construcción de un muelle de 180 metros de frente por 18 de ancho para la atención de la carga y un pontón de pasajeros de 120 m <sup>2</sup> . Asimismo, incluye la construcción de un puente de acceso y almacenes; así como la instalación de equipamiento para el movimiento de la carga.  Este proyecto permitirá brindar una adecuada provisión de servicios portuarios a embarcaciones de carga y pasajeros.	
<b>Principales componentes</b>	<b>Muelle.-</b> El frente de muelle debe ser de 180 metros, con ello se garantiza que la nave de diseño puede operar en 3 amarraderos. Se ha planteado 2 amarraderos de 50 metros. Se tendría un amarradero de 80 metros dado que una parte de las naves actuales tienen esas dimensiones. El muelle estará constituido por 5 pontones de 18 por 36 metros en



	<p>planta, todos ellos flotantes y unidos entre sí; estarán además asfaltados y señalizados de manera que sobre ellos se distingan las áreas de los 3 amarraderos arriba señalados. Se ubicarán adecuados postes de iluminación de manera que se garantice la operación cuando la luz natural no sea suficiente y como medida para maximizar el uso del muelle</p> <p><b>Puentes.-</b> Se utilizarán 2 puentes igualmente apoyados sobre pontones flotantes, cada uno trabajará en un solo sentido y deberá asegurar que sean suficientemente largos para que la variación en el nivel del río no genere que en ningún momento la pendiente supere el 6%.</p> <p><b>Almacenes.-</b> Los almacenes serán instalaciones lo más simple posibles; se minimizará el uso de cerramientos y se pondrá techo y estantería sólo a aquellas cargas que lo ameriten.</p> <p><b>Edificaciones.-</b> Se considerarán una serie de elementos fijos que van desde cerco hasta la construcción de Oficinas y Almacenes para la mejor funcionalidad y operatividad del Puerto.</p> <p><b>Equipamiento Etapa 1.-</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grúa móvil , cap. nominal 35 t</li> <li>• Grúa móvil , cap. nominal 27 t</li> <li>• Tractor de tiro, cap. remolque: 28 t</li> <li>• Montacarga 5t, elevación: 5.00 m</li> <li>• Montacarga 10 t, elevación 3.00 m</li> <li>• Carretas</li> <li>• Cargador frontal, cap.: 4 yardas cúbicas.</li> <li>• Lancha de apoyo, potencia: 250 HP</li> <li>• Lancha de pasajeros, potencia: 300 HP</li> <li>• Reach Stacker</li> <li>• Tinas, cap.: 10 t</li> <li>• Excavadora 325 caterpillar o similar, para atender palizadas</li> <li>• Chata para atender palizadas</li> </ul> <p><b>Equipamiento Etapa 2.-</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grúa móvil , cap. nominal 27 t</li> <li>• Tractor de tiro, cap. remolque: 28 t</li> <li>• Montacarga 5t, elevación: 5.00 m</li> <li>• Montacarga 10 t, elevación 3.00 m</li> <li>• Carretas</li> </ul>
<b>Principales actividades de operación y mantenimiento</b>	<p>Las principales actividades de Mantenimiento se realizarán a los equipos de Grúas, Montacargas, Carreteras y Tractores. Además se realizarán éstas actividades a la Infraestructura del Puerto (oficinas, almacenes, puentes y muelle).</p> <p>Con respecto a las principales actividades de Operación, se realizarán al Amarre y desamarre de las naves, Mantención del Puerto, Almacenaje, Estiba y desestiba considerando recursos humanos adecuados a dichas labores.</p>
<b>Monto estimado de inversión</b>	El monto de Inversión será S/. 153.40 millones aproximadamente.
<b>Costos estimados de operación y</b>	El monto estimado de la Operación y Mantenimiento en toda la concesión será S/. 245.44 millones aproximadamente.





mantenimiento	
Fuentes de ingresos	La fuente de ingreso se recaudará de las tarifas a la carga y pasajeros, y servicios a la nave.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Se cuentan con estudios viables desde el 2015. Actualmente, la Dirección General de Transporte Acuático se encuentra elaborando el Expediente Técnico para que una vez aprobado se inicie el proceso de convocatoria para su ejecución.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto del Terminal Portuario de Pucallpa es complementario otros proyectos fluviales en la Amazonía como el Terminal Portuario de Yurimaguas, el Terminal Portuario de Iquitos, y las Hidrovías Amazónica, recientemente concesionada.
Alineamiento 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) y es parte de las mejoras planteadas para el terminal portuario en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (2012).

Tabla 50. Terminal Portuario Multipropósito de Marcona

Nombre del Proyecto	TERMINAL PORTUARIO MULTIPROPÓSITO DE MARCONA
Modalidad	Iniciativa Privada Autosostenible
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Consiste en el desarrollo de un terminal portuario especializado para la carga de minerales de los diversos proyectos mineros ubicados dentro del área de influencia, estimase 33 millones de toneladas anuales, dependiendo de la demanda atendería otros tipos de carga.</p> <p>El terminal portuario estaría ubicado en la Bahía de San Juan, provincia de Nazca, región Ica. Se precisa que las instalaciones terrestres estarían dentro del terreno reservado por el MTC y la infraestructura marítima dentro del área acuática reservada en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.</p>	
Principales componentes	<p>Este proyecto incluye los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de un amarradero de 450 metros de largo para la atención de naves de capacidad de 400,000 TPM que transportan concentrado de minerales de Hierro</li> <li>• Construcción de un amarradero marginal de 300 metros de largo para la atención de naves de 50,000 TPM que transportan concentrado de cobre.</li> </ul>
Principales actividades de operación y mantenimiento	Operación y mantenimiento de toda la infraestructura durante todo el período de concesión.
Monto estimado de inversión	S/. 1,286.66 millones



<b>Costos estimados de operación y mantenimiento</b>	Por determinar.
<b>Fuentes de ingresos</b>	Incluye conceptos tales personal operativo, energía y combustibles, mantenimiento y servicios externos, pagos a AON y OSITRAN, personal administrativo, seguros y garantías y gastos generales.
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	No se tienen estudios a la fecha.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	El presente proyecto es complementario a las concesiones del Terminal Muelle Sur a cargo de DP World,, del Terminal Norte a cargo de APM Terminals y del Terminal Portuario de San Martín a cargo de Terminal Portuario de Paracas S.A.
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	Se enmarca dentro de las medidas planteadas en el Plan de Mediano y Largo Plazo del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte.

**PROYECTOS FERROVIARIOS**
**Tabla 51. Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica**

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL FERROCARRIL HUANCAYO-HUANCVELICA</b>
<b>Modalidad</b>	Iniciativa Pública Cofinanciada
<b>Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios</b>	
<p>El objetivo del proyecto es promover el desarrollo económico y garantizar el tránsito de personas y cargas a través de un servicio ferroviario seguro y confortable en la zona de influencia del tramo Huancayo-Huancavelica. El área de influencia está compuesta por zonas rurales, de comunidades campesinas, que dependen del ferrocarril como medio de transporte y comercialización de sus productos desde y hacia los centros económicos regionales.</p> <p>El proyecto consiste en la ejecución de las obras de rehabilitación necesarias a lo largo de la vía (128.7km) y su subsecuente fase de operación y mantenimiento. El futuro concesionario estará a cargo de la ingeniería de detalle, ejecución de obras de rehabilitación y de la provisión del material rodante, para posteriormente brindar el servicio de transporte ferroviario y mantenimiento a la infraestructura y material rodante. El plazo propuesto para la concesión es de 30 años.</p> <p>El proyecto beneficiaría a 250,000 habitantes, y, a partir del 2044, se espera que se alcancen los 1.2 millones de pasajeros transportados por año.</p>	
<b>Principales componentes</b>	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.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

Principales actividades de operación y mantenimiento	Mantenimiento de la infraestructura y del material rodante.																											
Monto estimado de inversión	<p>Según el Informe N° 01, Apéndice 8-Presupuesto del Proyecto el monto de inversión es de S/. 910.37 millones (incluyendo IGV, y tipo de cambio de S/. 3.4)</p> <table><tr><th>CONCEPTO</th><th>S/. (MILLONES)</th></tr><tr><td>INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA</td><td>613.03</td></tr><tr><td>INVERSIÓN EN MATERIAL RODANTE</td><td>158.47</td></tr><tr><td><b>COSTO PARCIAL</b></td><td><b>771.50</b></td></tr><tr><td>IGV (18%)</td><td>138.87</td></tr><tr><td><b>COSTO TOTAL INVERSIONES</b></td><td><b>910.37</b></td></tr></table>	CONCEPTO	S/. (MILLONES)	INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA	613.03	INVERSIÓN EN MATERIAL RODANTE	158.47	<b>COSTO PARCIAL</b>	<b>771.50</b>	IGV (18%)	138.87	<b>COSTO TOTAL INVERSIONES</b>	<b>910.37</b>															
CONCEPTO	S/. (MILLONES)																											
INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA	613.03																											
INVERSIÓN EN MATERIAL RODANTE	158.47																											
<b>COSTO PARCIAL</b>	<b>771.50</b>																											
IGV (18%)	138.87																											
<b>COSTO TOTAL INVERSIONES</b>	<b>910.37</b>																											
Costos estimados de operación y mantenimiento	<p>Según el Informe N° 01, Apéndice 8-Presupuesto del Proyecto los costos de operación y mantenimiento son los siguientes (incluyendo IGV, y tipo de cambio de S/. 3.4):</p> <table><tr><th>AÑOS</th><th>Costos de mantenimiento (S/.)</th><th>Costos de operación (S/.)</th></tr><tr><td>1</td><td>1,308,983</td><td>2,029,678</td></tr><tr><td>2</td><td>889,284</td><td>4,056,693</td></tr><tr><td>3</td><td>693,012</td><td>4,672,406</td></tr><tr><td>4</td><td>6,069,238</td><td>6,342,911</td></tr><tr><td>5</td><td>9,376,574</td><td>7,782,549</td></tr><tr><td>6 - 16</td><td>14,008,707</td><td>9,798,045</td></tr><tr><td>17 - 30</td><td>14,982,246</td><td>10,470,167</td></tr><tr><td><b>TOTAL</b></td><td><b>382,184,286</b></td><td><b>279,245,057</b></td></tr></table>	AÑOS	Costos de mantenimiento (S/.)	Costos de operación (S/.)	1	1,308,983	2,029,678	2	889,284	4,056,693	3	693,012	4,672,406	4	6,069,238	6,342,911	5	9,376,574	7,782,549	6 - 16	14,008,707	9,798,045	17 - 30	14,982,246	10,470,167	<b>TOTAL</b>	<b>382,184,286</b>	<b>279,245,057</b>
AÑOS	Costos de mantenimiento (S/.)	Costos de operación (S/.)																										
1	1,308,983	2,029,678																										
2	889,284	4,056,693																										
3	693,012	4,672,406																										
4	6,069,238	6,342,911																										
5	9,376,574	7,782,549																										
6 - 16	14,008,707	9,798,045																										
17 - 30	14,982,246	10,470,167																										
<b>TOTAL</b>	<b>382,184,286</b>	<b>279,245,057</b>																										
Fuentes de ingresos	Cofinanciamiento total, con tarifas que reducen dicho cofinanciamiento (Tarifas de pasajero, Tarifa para carga, Cargo de acceso, Tarifas de Material Rodante).																											
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Los estudios del proyecto están concluidos y se encuentra en revisión versión final del contrato de concesión. Se ha conformado equipos técnicos de trabajo entre Perú, Bolivia, Brasil y Paraguay.																											
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto se complementarí con el Ferrocarril Central, permitiendo el traslado por vía férrea en la ruta Lima-Huancayo-Huancavelica.																											
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, debido a su importancia para el transporte de carga y pasajeros en su área de influencia y a que este actualmente es un servicio existente brindado por el Estado.																											



**Tabla 52. Línea 3 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao**

Nombre del Proyecto	LÍNEA 3 DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>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.</p> <p>La Línea 3 del Metro de Lima y Callao tendrá una extensión de 38 km 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, Rímac, 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.</p>	
Principales componentes	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.
Principales actividades de operación y mantenimiento	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.
Monto estimado de inversión	S/. 19,353,636,737 (monto del Perfil aprobado, estudio de Factibilidad aún en desarrollo; en soles nominales, incluyendo IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	De acuerdo al estudio de perfil, los costos estimados serían los siguientes: Mantenimiento promedio anual: S/. 279,867,282, Operación promedio anual: S/. 268,007,175 (en soles nominales, incluyendo IGV)
Fuentes de ingresos	Las tarifas se encuentran en evaluación.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Se están realizando los estudios de preinversión a nivel de factibilidad. Se estima adjudicar el proyecto en el 2018.
Complementariedad 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 línea del Metro y asimismo con los corredores BRT y de Buses del Sistema Integrado de Transporte Público de Lima y Callao.
Alineamiento 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.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

Tabla 53. Línea 4 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao

Nombre del Proyecto	LÍNEA 4 DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto tiene como objetivo lograr la reducción de los costos, tiempos, congestión, contaminación e inseguridad del sistema del transporte público urbano.</p> <p>La Línea 4 del Metro de Lima y Callao tendrá una extensión de 29 km 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.</p>	
Principales componentes	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.
Principales actividades de operación y mantenimiento	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.
Monto estimado de inversión	S/. 14,416,684,046 (monto preliminar, estudio aún en desarrollo) (en soles nominales, incluyendo IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	De acuerdo al estudio de perfil, los costos estimados serían los siguientes: Mantenimiento promedio anual: S/. 215,720,012, Operación promedio anual: S/. 29,401,253 (en soles nominales, incluyendo IGV).
Fuentes de ingresos	Las tarifas se encuentran en evaluación.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Estudio de Preinversión a nivel de Perfil aprobado. Actualmente se viene desarrollando el estudio a nivel de Factibilidad.
Complementariedad 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 línea del Metro y asimismo con los corredores BRT y de Buses del Sistema Integrado de Transporte Público de Lima y Callao.
Alineamiento 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.



Tabla 54. Mejoramiento del Servicio de Transporte Ferroviario en el Tramo Tacna-Arica

Nombre del Proyecto	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN EL TRAMO TACNA-ARICA
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Diseñar, implementar y operar un ferrocarril de pasajeros desde la ciudad de Tacna – Arica (60 km), el cual que vincula el sur del Perú con el norte de Chile, y que fue transferido al Gobierno Regional de Tacna.</p> <p>La línea férrea entre Tacna y Arica tiene una longitud total de 60 km, 41 km en territorio peruano y 19 km territorio chileno. La infraestructura original está compuesta por la vía y sus componentes, 5 estaciones, un punto de control fronterizo, 5 puentes y el muelle de carga al servicio del Perú en territorio chileno.</p> <p>Los posibles beneficiarios directos del proyecto son los usuarios de las ciudades de Tacna y Arica, además los beneficiarios indirectos que usen el servicio de transportes de pasajeros y carga del ferrocarril.</p>	
Principales componentes	<p>El proyecto contemplará el Mejoramiento de toda la infraestructura de la vía, sustitución del Material Rodante (trenes) por modernos, de mayor capacidad y adecuados para la nueva infraestructura. Además se construirá una nueva Estación de pasajeros en la ciudad de Tacna, mejorando el entorno paisajístico en la zona y recuperación de espacios verdes.</p> <p>También se rediseñaran y reconstruirán los 5 puentes, se recuperará el punto de control migratorio y se adecuará la Estación del Ferrocarril de Arica.</p>
Principales actividades de operación y mantenimiento	Mantenimiento de la Infraestructura ferroviaria Principal y Complementaria y el Mantenimiento del Material Rodante (Trenes). La Operación se realizará a la explotación del Servicio que brindará el Transporte Ferroviario.
Monto estimado de inversión	S/. 585,704,988 (en soles nominales, incluido IGV, y considerando tipo de cambio de S/. 3.4)
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Se ha culminado con el estudio de preinversión a nivel de perfil.
Alineamiento 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 que ayudaría a reducir tiempos y costos en el servicio de transporte de pasajeros en el área de influencia.







Tabla 55. Ferrocarril Barranca – Lima – Ica

Nombre del Proyecto	FERROCARRIL BARRANCA – LIMA – ICA
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto consiste en el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de un Ferrocarril con un trazo que conecte las ciudades de Barranca (por el norte) con Lima e Ica (por el sur), con estaciones intermedias entre ambas ciudades. El proyecto deberá incluir la provisión de material rodante de última generación para la prestación del servicio de transporte de carga y pasajeros. Asimismo, el trazo del Ferrocarril deberá interconectarse en su trayecto con las siguientes infraestructuras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Terminal Portuario Multipropósito de Chancay</li> <li>- Red Básica del Metro de Lima y Callao</li> <li>- Plataformas Logísticas</li> <li>- Terminales Portuarios del Callao</li> <li>- Terminal Portuario General San Martín – Pisco</li> </ul> <p>Tendrá una longitud aproximada de 475 Km, donde se realizarán aproximadamente 60 km de túneles y 77 km de viaductos elevados y 339 km en superficie, que serán definidos en el estudio de preinversión. El plazo de concesión será de 30 años.</p> <p>El objetivo general del proyecto es, atender la demanda de transporte público de forma ordenada, accesible, segura y confortable. Contribuyendo a la política económica de inversiones del estado peruano y las líneas estratégicas ferroviarias del MTC.</p> <p>Además de ofrecer un Sistema Integrado de Transporte, mejorará la calidad de vida de todos los beneficiarios de las ciudades de Barranca, Huaura, Huaral, Lima, Cañete, Chincha, Pisco e Ica.</p> <p>De acuerdo al estudio de Demanda que se desarrollará en el estudio de preinversión, se realizará el dimensionamiento del proyecto. El Ferrocarril deberá alcanzar una velocidad máxima de 200 km/h con un horario de servicio de 6:00 – 23:00 horas. El tiempo de viaje estimado desde la ciudad de Barranca a Lima será 2:00 hrs y de Lima a Ica será 3:00 hrs.</p>	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de una Línea Férrea de 475 km con doble vía, con tipo de Riel de 136 lb/yd y una pendiente max. de 2.5%.</li> <li>• Construcción de estaciones de pasajeros y carga</li> <li>• Contará con Material Rodante de acuerdo al dimensionamiento del proyecto.</li> </ul>
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Se realizarán actividades de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria junto con el material rodante (trenes).</p> <p>La Operación se realizará cuando inicie la explotación del Servicio que brindará el Transporte Ferroviario.</p>
Monto estimado de inversión	S/. 19,686 millones (en soles nominales, incluido IGV, y considerando un tipo de cambio de S/. 3.4)
Fuentes de ingresos	Los ingresos se recaudarán a través del cobro de los pasajes hacia los usuarios. Las tarifas se encuentran en evaluación.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El MTC se encuentra a la espera de la aprobación del Informe Multianual de Inversiones en APP 2017, a efectos de encargar el estudio de preinversión del proyecto y, en caso este resulte viable, también el



	proceso de promoción.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	El proyecto se complementa con la Red Básica del Metro de Lima, la cual a su vez se interconecta con los corredores BRT y de Buses del Sistema Integrado de Transporte Público de Lima y Callao.
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	Este proyecto forma parte de los proyectos interurbanos de Lima y Callao priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario.  En consideración a esta necesidad, el MTC ha considerado la implementación de un Ferrocarril con un trazo Barranca - Lima - Ica, que esté integrado a la Red Básica del Metro de Lima y Callao

Tabla 56. Túnel Trasandino

Nombre del Proyecto	CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL TRASANDINO			
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada			
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios				
El proyecto: "Construcción del Túnel Trasandino", se encuentra ubicado entre las regiones de Lima (Rio Blanco - Huarochiri) y Junín (Arapa - Yauli) y tiene una longitud aproximada de 43.067 km. El proyecto tiene como finalidad facilitar el transporte masivo de pasajeros y mercancías entre Lima y Huancayo, para mejorar la competitividad entre los diversos modos de transporte, con la provisión de infraestructura de transportes que asociada a otros factores económicos, apoyen a mejorar la productividad y competitividad de la zona central del país, logrando "Adecuadas Condiciones de Vialidad del Transporte Terrestre entre las regiones de la Sierra y Selva Central del Perú con los mercados nacionales e internacionales".				
Construcción de Túnel Monotubo				
Ítem	Nombre	Longitud (ml)	Sección	Método Constructivo
1	Túnel Trasandino	25,052	Vía Única / Monotubo	T.B.M
2	Túnel San Bartolomé ( En reemplazo del zigzag 1)	4,745	Vía Única / Monotubo	Método convencional (voladura)
3	San Miguel de Viso San Mateo (En reemplazo del zigzag 2)	13.270	Vía Única / Monotubo	Método convencional (voladura)
Se ha concebido la construcción del Túnel Trasandino incluyendo las obras de mejoramiento necesarias para asegurar un servicio continuo y seguro, tales como la construcción de túneles helicoidales para eliminar los zigzags existentes en el Ferrocarril del Centro.				
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"><li>Construcción del Túnel Trasandino de L=25,052ml, eliminación de zigzags 1 y dos con túneles de L=4,745ml y L=13.270 ml respectivamente, para trenes de ilimitado número de vagones que, en este caso, operaría con 40 vagones de 75 Tn y capacidad de 3,000</li></ul>			







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

	<p>Tn por viaje. La longitud total de los túneles es 43.067 km y su operación estará constituida por una Infraestructura moderna y adecuada para el transporte masivo de carga y pasajeros.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El método constructivo se realizará mediante TBM y convencional (drill and blast) TBM y contará con un sistema vial ferroviario moderno.</li> <li><b>Obras Civiles</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Construcción del Túnel Trasandino (25,052ml)</li> <li>Construcción del Túnel San Bartolomé (4,745ml)</li> <li>Construcción del Túnel San Miguel de Viso (13.270ml)</li> <li>Construcción de Estaciones Intermodales</li> <li>Sistemas de Señalización y Seguridad automatizados</li> </ul> </li> <li><b>Material Rodante</b> Adquisición de material rodante con la finalidad de atender la demanda proyectada de carga y pasajeros según detalle: <ul style="list-style-type: none"> <li>Locomotoras</li> <li>Vagones de carga</li> <li>Auto vagones de pasajeros</li> </ul> </li> </ul>
<b>Principales actividades de operación y mantenimiento</b>	<p>La gestión del proyecto en la etapa de operación y mantenimiento de los servicios se realizará a través de un Concesionario quien asumirá la responsabilidad de administrar, operar y mantener los servicios a ser construidos conjuntamente con la infraestructura ferroviaria, así como de capacitarse para cumplir dicha responsabilidad, y a cobrar las tarifas establecidas de acuerdo a los costos necesarios para la adecuada administración, operación y mantenimiento de los servicios.</p> <p>Mantenimiento de la Infraestructura ferroviaria Principal y Complementaria y el Mantenimiento del Material Rodante (Trenes). La Operación se realizará a la explotación del Servicio que brindará el Transporte Ferroviario.</p>
<b>Monto estimado de inversión</b>	Monto de inversión estimado es de S/. 5,623,569,722.89 (con IGV)
<b>Costos de operación y mantenimiento</b>	<p>Mantenimiento de infraestructura ferroviaria: S/. 3.39 millones de soles/año</p> <p>Mantenimiento de trenes de carga: S/. 10.20 millones de soles /año</p> <p>Mantenimiento de trenes de pasajeros: S/. 18.94 millones de soles/año</p> <p>Costo de operación de trenes: S/. 8.08 millones de soles/año</p> <p>Todos los costos se calculan a partir del 9no año desde el inicio de operación del Túnel Trasandino. Los primeros 8 años no se consideran gastos en los rubros mencionados.</p>
<b>Fuentes de ingresos</b>	Los ingresos se recaudarán a través del cobro de las tarifas por transporte de carga y de pasajeros. Las tarifas se encuentran en evaluación.
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	Se ha culminado con el estudio de pre inversión a nivel de perfil. Actualmente, se viene desarrollando el estudio a nivel de factibilidad.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se tiene en cuenta que el Concesionario del Ferrocarril Central deberá acondicionar su infraestructura a estándares mayores; ya que, se ha implementado un modelo de operación ferroviaria para el tramo Lima – Dv. Oroya.</li> </ul>







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

desarrollados bajo otros mecanismos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se prevé desarrollar en la etapa de factibilidad, los estudios para determinar la viabilidad de: <ul style="list-style-type: none"> <li>Ejecución de 3 túneles con una longitud aprox. de 43.067 Km.</li> <li>Implementación de Puerto Seco, Estación Multimodal</li> </ul> </li> <li>Se realizará un análisis de la demanda de carga hacia el puerto del Callao, en el tramo Santa Clara – Puerto del Callao que determinará las obras necesarias de intervención tales como construcción de puertos secos, pasos a desnivel, señalización, ampliaciones de vía; señalando entre otros su posible ubicación, características relevantes, y magnitud en concordancia con la demanda y el diseño de la operación ferroviaria que recomiende el proyecto.</li> </ul>
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, debido a su importancia para el transporte de carga y pasajeros en su área de influencia.

## PROYECTOS AEROPORTUARIOS

Tabla 57. Tercer Grupo de Aeropuertos

Nombre del Proyecto	TERCER GRUPO DE AEROPUERTOS
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto del Tercer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República de Perú tiene como objetivo incrementar la conectividad aérea.</p> <p>El proyecto consiste en la operación y el mantenimiento de los aeropuertos de Jaén, Huánuco, Jauja, Ilo, Rioja, Chimbote, Yurimaguas y Tingo María, 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, Moquegua, Loreto, San Martín, Ancash y Lima con una población de 14 millones de habitantes.</p>	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>La modernización (de las instalaciones del lado tierra como terminales de pasajeros y otros), el mejoramiento (de la infraestructura del lado aire como pistas de aterrizaje, pistas de taxeo, plataforma de estacionamiento de aeronaves y otros en los Aeropuertos de Jauja, Jaén, Huánuco, Ilo, Rioja, Chimbote, Yurimaguas y Tingo María.</li> <li>En particular, la infraestructura pública de cada proyecto es la siguiente: <ul style="list-style-type: none"> <li>El <u>Aeropuerto de Jauja</u> posee una pista de aterrizaje y/o despegue de 2,810 m de largo por 45 m de ancho, comprendida en una franja de 2,930 m de largo por 100 m de ancho. El aeropuerto se encuentra en condiciones operativas.</li> <li>El <u>Aeropuerto de Jaén</u> dispone de una pista de aterrizaje de 2400 m de largo por 45 m de ancho pavimentado con losas de concreto (los primeros 300 m del umbral de pista sur) y el resto con asfalto en caliente (2,100 m); la pista se encuentra en condiciones operativas.</li> <li>El <u>Aeropuerto de Huánuco</u> cuenta con una pista de 2,500 m de largo</li> </ul> </li> </ul>







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

	<p>por 30 m de ancho, con una superficie de rodadura a nivel asfalto en caliente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El <u>Aeropuerto de Ilo</u> cuenta con una pista de 2,500 m de largo por 45 m de ancho, con una superficie de rodadura a nivel asfalto en caliente.</li> <li>El <u>Aeropuerto de Rioja</u> cuenta con una pista de 1,880 m de largo por 30 m de ancho, con superficie de rodadura a tratamiento asfáltico.</li> <li>El <u>Aeropuerto de Chimbote</u> cuenta con una pista de 1,800 m de largo por 30 m de ancho, con una superficie asfáltica en caliente.</li> <li>El <u>Aeropuerto de Yurimaguas</u> cuenta con una pista de 1,800 m de largo por 30 m de ancho, con superficie asfáltica en caliente.</li> <li>El <u>Aeropuerto de Tingo María</u> cuenta con una pista de 2,100 m de largo por 30 m de ancho, a nivel de afirmado.</li> </ul>
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Las principales actividades de operación están relacionadas al cobro de Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA), servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI), seguridad, servicios de aterrizaje y despegue y servicio de estacionamiento de aeronaves.</p> <p>Por su parte, el programa de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria comprenderá:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantenimiento rutinario</li> <li>• Mantenimiento periódico</li> <li>• Mantenimiento correctivo</li> </ul> <p>Cabe precisar que estas actividades de operación y mantenimiento son referenciales en base a los Proyectos del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos y que las actividades definitivas se establecerán en el estudio de preinversión del proyecto de concesión.</p>
Monto estimado de inversión	<p>Actualmente, el Proyecto de Inversión Pública denominado "Rehabilitación y Mejoramiento de los Pavimentos y Edificio de Pasajeros del Aeropuerto de Jauja", identificado con el código SNIP N° 295564, se encuentra viable a nivel de Perfil, con una inversión de S/. 85 millones.</p> <p>El monto de inversión para el Tercer Grupo de Aeropuertos se estima en S/. 600 millones aproximadamente. Este monto se ajustará cuando se desarrollen los estudios de preinversión correspondientes al proyecto.</p>
Costos estimados de operación y mantenimiento	<p>El estudio de preinversión a nivel de Perfil del aeropuerto de Jauja establece un costo de operación y mantenimiento promedio de S/. 112,622.</p> <p>Los costos de operación y mantenimiento para el Tercer Grupo de Aeropuertos se estiman en S/. 2 millón aproximadamente. Este monto se ajustará cuando se desarrollen los estudios de preinversión correspondientes al proyecto.</p>
Fuentes de ingresos	<p>Los ingresos del proyecto están conformados por los ingresos por servicios regulados y no regulados. Los ingresos regulados provendrían del cobro de tarifas y cargos de acceso por parte del Concesionario, mientras que los ingresos no regulados provendrían de los ingresos facturados provenientes de los servicios no aeroportuarios derivados de la explotación de la infraestructura aeroportuaria. Se estima un cofinanciamiento parcial.</p>
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	<p>Se han elaborado los Términos de Referencia de los aeropuertos de Jauja, Jaén, Huánuco e Ilo para la contratación del consultor integral que se encargará de elaborar los estudios de preinversión del Tercer Grupo de</p>



**Complementariedad  
con otros proyectos de  
APP o proyectos de  
inversión pública  
desarrollados bajo otros  
mecanismos**

**Aeropuertos.**

El Tercer Grupo de Aeropuertos permitirá completar la red de aeropuertos nacionales conjuntamente con las dos concesiones aeroportuarias ya otorgadas, incrementado la conectividad aérea en el país y garantizando adecuados niveles de servicio y seguridad, con óptimas condiciones de operación:

- **Primer Grupo de Aeropuertos:** Concesionado a la empresa Aeropuertos del Perú (AdP), en el 2006 por un plazo de 25 años, bajo modalidad de Asociación Público Privada Cofinanciada. Conformado por doce (12) aeropuertos:

Nombre del Aeropuerto	Ciudad
Aeropuerto Capitán FAP. Pedro Canga Rodríguez	Tumbes
Aeropuerto Capitán FAP. Víctor Montes Arias	Talara
Aeropuerto Capitán FAP. Guillermo Concha Iberico	Piura
Aeropuerto Mayor General FAP. Armando Revoredo Iglesias	Cajamarca
Aeropuerto Capitán FAP. José A. Quiñones González	Chiclayo
Aeropuerto de Chachapoyas	Chachapoyas
Aeropuerto Cadete FAP. Guillermo del Castillo Paredes	Tarapoto
Aeropuerto Capitán FAP. Carlos Martínez de Pinillos	Trujillo
Aeropuerto Comandante FAP. Germán Arias Graziani	Huaraz
Aeropuerto Coronel FAP. Francisco Secada Vignetta	Iquitos
Aeropuerto Capitán FAP. David Abenzur Rengifo	Pucallpa
Aeropuerto Capitán FAP. Renán Elías Olivera	Pisco

- **Segundo Grupo de Aeropuertos:** Concesionado a la empresa Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (AAP), en el 2011 por un plazo de 25 años, bajo modalidad de Asociación Público Privada Cofinanciada. Conformado por seis (06) aeropuertos:

Nombre del Aeropuerto	Ciudad
Aeropuerto Alférez Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa
Aeropuerto Coronel FAP. Alfredo Mendivil Duarte	Ayacucho
Aeropuerto Inca Manco Capac	Juliaca
Aeropuerto Padre Aldamiz	Puerto Maldonado
Aeropuerto Coronel FAP. Carlos Ciriani Santa Rosa	Tacna
Aeropuerto Alférez Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa

**Alineamiento con los  
planes nacionales,**

Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte, y su intervención se encuentra







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

sectoriales, regionales o locales	programada para el periodo de mediano plazo (2017-2021) debido a que permitiría tener una red conectada de aeropuertos nacionales en el país. Asimismo, este proyecto ha sido incluido en el Programa Multianual de Inversiones 2017 del MTC.
-----------------------------------	---

Tabla 58. Prestación del Servicio de Gestión de la Plataforma de Inspección en Vuelo del Sistema de Radioayudas a la Navegación Aérea a Nivel Nacional

Nombre del Proyecto	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE GESTIÓN DE LA PLATAFORMA DE INSPECCIÓN EN VUELO DEL SISTEMA DE RADIOAYUDAS A LA NAVEGACIÓN AÉREA A NIVEL NACIONAL
Modalidad	Iniciativa Privada Autosostenible
Descripción del objeto del proyecto 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.	
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	En formulación, en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del MTC y CORPAC. Actualmente, la Iniciativa Privada Autosostenible se encuentra próxima a la etapa de Declaratoria de Interés, por lo que ya superó la fase de aplicación de los criterios de elegibilidad.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Este proyecto se alinea con lo establecido en el Plan estratégico Nacional de Aviación Civil.

#### PROYECTOS LOGÍSTICOS

Tabla 59. Construcción y Operación de Truck Centers en Callao, Ancón, Chilca y Corcona

Nombre del Proyecto	CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LOS TRUCK CENTERS DE ANCÓN, CHILCA Y CORCONA
Modalidad	Iniciativa Pública Autosostenible
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
El proyecto consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de los Truck Centers (o centros de atención al transportista) de Callao, Ancón, Chilca y Corcona, cubriendo los tres accesos principales (Panamericana Norte, Panamericana Sur y Carretera Central, respectivamente) a la metrópoli de Lima-Callao.	
Un Truck Center consiste en una infraestructura de transporte acotada que consta principalmente de tres componentes: a) Un área de estacionamiento para camiones, b) un área de atención al transportista y c) un área de atención al camión. El componente básico consiste en la zona de estacionamiento la cual deberá de brindar la seguridad necesaria para la protección del vehículo de carga. El área de atención al transportista consiste de una tienda de conveniencia, restaurante,	



servicios de aseo, hotel, entre otros; mientras que el área de atención al vehículo de carga consiste de una estación de suministro de combustible (grifo), talleres, lavado de vehículos, entre otros.

Entre los principales beneficios que se esperan alcanzar con la implementación de este tipo de infraestructura se pueden mencionar los siguientes:

- Incremento de la seguridad del transporte de carga dado que los truck centers permiten que los vehículos de carga se estacionen en lugares especialmente acondicionados para brindar seguridad a la carga y al transportista y no se estacionen al lado de la carretera como sucede en la actualidad.
- Mejoran el ordenamiento territorial y vehicular de la red urbana, dado que los vehículos de transporte de carga no ingresan a la ciudad, sino que permanecen en esta infraestructura, reduciendo, de esta manera, la congestión, el número de accidentes, la contaminación ambiental y evitando la destrucción del pavimento de la malla vial urbana.
- Reducción de accidentes interurbanos dado que estas infraestructuras están ubicadas en lugares estratégicos que permitan controlar el máximo de horas de conducción permitidas proporcionando descanso a los transportistas.
- Lograr una mejor trazabilidad de la carga dado que los vehículos de carga son registrados automáticamente al ingresar a estas infraestructuras.

De esta manera, los beneficiarios directos de la implementación de estos cuatro Truck Centers son los 200,000 vehículos de carga que componen el parque vehicular de Lima Metropolitana, a partir del ordenamiento del ingreso de dichos vehículos a los terminales portuarios. Los beneficiarios indirectos son los 9 millones de habitantes de Lima Metropolitana y Callao, en virtud a la descongestión de las principales vías de ingreso a los Terminales Portuarios del Callao, con la consecuente disminución de los tiempos de viaje y la mejora en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

Cabe precisar que la Nonagésima Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley de Presupuesto del Sector Público para el año 2016 declara de interés público la implementación de Centros de Servicios al Transportista (Truck Centers) como infraestructuras complementarias al transporte terrestre en las carreteras que forman parte de la Red Vial Nacional. Asimismo, dicha disposición de rango legal, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el responsable de desarrollar y promover proyectos para la implementación de los Centros de Servicios al Transportista, a través de los mecanismos de promoción de la inversión privada establecidos en la normativa vigente.

En tal sentido, según lo dispuesto por la normativa vigente, la construcción de este tipo de infraestructura debe ser considerada como infraestructura de interés público, y los servicios que se brinden en calidad de operación de dicha infraestructura deben ser considerados como servicios vinculados a dicha infraestructura pública. Lo dicho guarda coherencia con lo dispuesto por el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 1224 y los numerales 11.2 y 11.3, artículo 11° del Decreto Supremo 410-2015-EF.

De conformidad con lo expuesto, y según lo demuestra la experiencia internacional, el desarrollo de Truck Centers no tiene como finalidad la realización de actividad empresarial por parte del Estado. Por el contrario, el desarrollo de este tipo de infraestructura responde a un interés público, toda vez que trae beneficios a la competitividad del país y tiene impactos positivos en la calidad de vida de los ciudadanos.

#### Principales componentes

Este proyecto incluye los siguientes componentes:

- **Truck Center de Callao (9.0 ha)**
  - Área de estacionamiento
  - Zona de atención al transportista
    - Tienda de conveniencia
    - Zona de restaurantes
    - Área de servicios de aseo
  - Zona de atención al vehículo de carga
    - Grifo
    - Taller







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Área de lavado de vehículos</li> <li>• <b>Truck Center de Ancón (7.5 ha)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Área de estacionamiento</li> <li>○ Zona de atención al transportista               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tienda de conveniencia</li> <li>○ Zona de restaurantes</li> <li>○ Área de servicios de aseo</li> </ul> </li> <li>○ Zona de atención al vehículo de carga               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Grifo</li> <li>○ Taller</li> <li>○ Área de lavado de vehículos</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• <b>Truck Center de Lima-Chilca (7.5 ha)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zona de atención al transportista               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tienda de conveniencia</li> <li>○ Zona de restaurantes</li> <li>○ Área de servicios de aseo</li> </ul> </li> <li>○ Zona de atención al vehículo de carga               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Grifo</li> <li>○ Taller</li> <li>○ Área de lavado de vehículos</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• <b>Truck Center de Corcona (7.5 ha)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zona de atención al transportista               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tienda de conveniencia</li> <li>○ Zona de restaurantes</li> <li>○ Área de servicios de aseo</li> </ul> </li> <li>○ Zona de atención al vehículo de carga               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Grifo</li> <li>○ Taller</li> <li>○ Área de lavado de vehículos</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
<p>Principales actividades de operación y mantenimiento</p>	<p>El futuro concesionario de estas infraestructuras tendría las siguientes responsabilidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseñar las infraestructuras (expedientes técnicos).</li> <li>• Construir las infraestructuras.</li> <li>• Brindar los servicios públicos básicos tales como electricidad, agua y saneamiento y telecomunicaciones y cubrir los costos de los mismos.</li> <li>• Operar el área de estacionamiento brindando seguridad las 24 horas los 365 días del año y registrando la entrada/salida de vehículos mediante controles de accesos automáticos.</li> <li>• Operar las zonas de atención al transportista y las zonas de atención al vehículo de carga bajo un mecanismo de arrendamiento. Es decir, no operaría los servicios de grifo, restaurante, tienda de conveniencia y otros directamente, sino se encargaría de alquilar la infraestructura a operadores especializados.</li> <li>• Efectuar los servicios de mantenimiento básicos de toda la infraestructura como son limpieza, mantenimiento rutinario, entre otros.</li> </ul>
<p>Monto estimado de inversión</p>	<p>El proyecto tiene un costo de inversión ascendente a S/. 187 millones (sin IGV). Cada truck center tiene un costo aproximado de S/. 57.8 millones (sin IGV).</p>
<p>Costos estimados de operación</p>	<p>Los costos de operación y mantenimiento aproximado de cada truck</p>







<b>mantenimiento</b>	center son de S/. 65.31 millones (sin IGV).
<b>Fuentes de ingresos</b>	Los ingresos del concesionario estarían conformados por los alquileres que cobraría a los operadores especializados encargados de brindar los servicios del área de atención al vehículo de carga y del área de atención al transportista.
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	No se tienen estudios de preinversión de estas infraestructuras.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	El presente proyecto tiene sinergias con las concesiones de la Red Vial N° 5: Ancón – Huacho – Pativilca y Ancón – Puente Chancay, con la concesión de la Red Vial N° 6: Puente Pucusana – Ica y con la concesión del IIRSA Centro Tramo 2: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco.
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	Este proyecto se enmarca dentro de las medidas planteadas en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte. Específicamente se ha desarrollado un estudio denominado “Diseño de una Red Nacional de Atención al Transportista (Truck Centers)” que ha permitido identificar una red de 53 truck centers, de los cuales los truck centers de Ancón, Lima-Chilca y Corcona han sido declarados prioritarios. Estará incluido en el Programa Multianual de Inversiones del MTC.

#### PROYECTOS DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

Tabla 60. Implementación del Sistema Inteligente de Transporte en la Red Vial Nacional

Nombre del Proyecto	IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSPORTE EN LA RED VIAL NACIONAL
<b>Modalidad</b>	Iniciativa Pública Cofinanciada
<b>Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios</b>	
<p>El proyecto consiste en el diseño, financiamiento, construcción, suministro, operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte y logística digital, incluyendo un centro de control y operación, el equipamiento especializado de monitoreo, la instalación de sistemas de control de velocidad y unidades de pesaje dinámico en la Red Vial Nacional y la instalación de escáneres en los puntos de acceso a los principales puertos y aeropuertos del país.</p> <p>El proyecto a través de sus funcionalidades y componentes será capaz de aglutinar, gestionar y poner en valor, en forma de servicios, información estratégica de vital importancia para entidades tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SUTRAN (MTC)</li> <li>• APN (MTC)</li> <li>• PNP (Ministerio del Interior)</li> <li>• SUNAT (MEF)</li> <li>• Sector privado y académico.</li> <li>• Gobiernos regionales y locales.</li> </ul>	
<b>Principales componentes</b>	<p>El proyecto contempla los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Plataforma inteligente de información.</b> Responsable por la captura y</li> </ul>







	<p>gestión de la información recolectada en tiempo real. Está compuesta por tecnologías adecuadas de Business Intelligence y Big Data entre otros.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Edificio Sede de Operación y Control.</b> Infraestructura que albergará la plataforma inteligente de información a través de un data center que controlará la información capturada y los servicios a ser monitorizados y prestados a las partes interesadas.</li> <li>• <b>Red de Equipos en Carreteras.</b> Responsables por la captura de la información y desplegados sobre puntos estratégicos conectados y monitorizados.</li> <li>• <b>Servicios de Valor Agregado.</b> Servicios que implican atender nuevas demandas de la sociedad a partir de la información recolectada y por tanto, desenvolver nuevas interfaces con sectores privados, públicos y académicos.</li> </ul>
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>El proyecto contempla los siguientes actividades de operación y mantenimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operación y mantenimiento de la red de equipos en carreteras</li> <li>• Operación y mantenimiento de la red de comunicaciones en tiempo real.</li> <li>• Operación y mantenimiento del edificio del centro de control.</li> <li>• Operación de la plataforma inteligente de información.</li> </ul>
Monto estimado de inversión	S/. 401.2 millones (no incluye IGV)
Costos estimados de operación y mantenimiento	<p>S/. 55.08 millones durante los años 1 y 2 de la concesión</p> <p>S/. 110.16 millones a partir del año 3 de la concesión</p>
Fuentes de ingresos	Se garantizaría un pago por concepto de PAO para las obras de inversión a ser ejecutadas por el Concesionario, junto con un pago por concepto de PAMO por las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura durante todo el período de concesión.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	No se tienen estudios a la fecha.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	Este proyecto APP es complementario a todas las concesiones viales otorgadas por el MTC.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte.

PROYECTOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE



**Tabla 61. Centro de Evaluación para los Postulantes a la Obtención de Licencias de Conducir en Lima Metropolitana**

Nombre del Proyecto	CENTRO DE EVALUACIÓN PARA LOS POSTULANTES A LA OBTENCIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LIMA METROPOLITANA
Modalidad	Iniciativa Pública Autofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto consiste en el financiamiento, construcción, adquisición de activos, puesta en marcha, operación y mantenimiento del Centro de Evaluación para los postulantes a la obtención de Licencias de Conducir en Lima Metropolitana.</p> <p>En la actualidad, sólo en Lima Metropolitana se realizan aproximadamente 200 mil evaluaciones prácticas de manejo para la obtención de licencias bajo cualquiera de sus modalidades en el interior del Centro de Evaluación del Touring Automóvil Club del Perú ubicado en la localidad de Conchán, ubicado a 30 km de la ciudad de Lima.</p> <p>Anualmente, en este Centro de Evaluación se evalúan aproximadamente a un promedio de 200,000 ciudadanos, quienes configuran los beneficiarios directos del proyecto. Sin embargo, los beneficios esperados del proyecto tienen un fuerte impacto en la reducción de las fallas humanas que ocasionan los accidentes de tránsito, teniendo en cuenta que únicamente en Lima Metropolitana y el Callao se registran más accidentes por fallas humanas asociadas al conductor que en todo el resto del país (27,299), lo cual pone en manifiesto una fuerte problemática relativa a los accidentes de tránsito por la carencia de conductores idóneos en las referidas ciudades.</p> <p>Cabe señalar que de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 4° y 76° del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, los Gobiernos Regionales son los únicos responsables de la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción a los postulantes interesados en obtener una Licencia de Conducir a través de los Centros de Evaluación, cuya administración y operación es competencia de los Gobiernos Regionales. Asimismo, acorde a lo dispuesto en el Artículo 2° del Reglamento de la Ley N° 29151, Ley General del Sistema Nacional de Bienes Estatales, la infraestructura del Centro de Evaluación de titularidad del Gobierno Regional competente es un bien de dominio público que se encuentra destinado al cumplimiento de un fin de responsabilidad estatal, el cual consiste en evaluar los conocimientos y habilidades en la conducción a los postulantes interesados en obtener una Licencia de Conducir, cuyo fin último es el otorgamiento de la autorización al administrado para conducir vehículos motorizados, lo que se materializa en la emisión de la Licencia de Conducir. A fin de llevar a cabo las evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción de postulantes interesados en obtener licencias de conducir.</p> <p>En tal sentido, la infraestructura de un Centro de Evaluación de titularidad del Gobierno Regional competente, con las características descritas en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, constituye una infraestructura pública u obra pública de infraestructura y como tal puede ser objeto de un Contrato de Asociación Público Privada.</p>	
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	A la fecha se vienen elaborando los estudios de Pre inversión para el desarrollo del Proyecto, los cuales estarían culminados para el cuarto trimestre del presente año.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	Los sistemas de transporte eficiente incorporan la interacción idónea entre el conductor, el vehículo y red vial. En ese sentido, el presente proyecto complementa a otras iniciativas privadas en materia de seguridad vial, como la implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte y otras vinculadas a la infraestructura vial en Lima Metropolitana.
<b>Alineamiento con los planes nacionales,</b>	El proyecto se alinea a los planes nacionales en materia de seguridad vial y se encuentra incluido en el Programa Multianual de Inversiones 2017







sectoriales, regionales o locales del MTC.

Tabla 62. Centros de Inspección Técnica Vehicular a Nivel Nacional

Nombre del Proyecto	CENTROS DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR A NIVEL NACIONAL
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto consiste en el diseño, financiamiento, construcción, adquisición de activos, puesta en marcha, operación y mantenimiento de los Centros de Inspección Técnica Vehicular en diversas localidades del país.</p> <p>En la actualidad, el Perú tiene un parque automotor cuenta con una antigüedad vehicular promedio cercana a los 18 años/1, lo que conlleva a una mayor probabilidad de accidentes de tránsito por fatiga de autopartes, así como mayores niveles de contaminación que afectan el medio ambiente. Asimismo, en diversos departamentos/2 no se cuentan con Centros de Inspección Técnica que permitan una evaluación de la idoneidad del vehículo para el tránsito seguro en la red vial nacional, motivo por el cual resulta muy importante el fortalecimiento de la evaluación de la idoneidad de los vehículos en resguardo de la seguridad vial y el medio ambiente.</p>	
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	En elaboración los estudios demanda y planeamiento.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	Los sistemas de transporte eficiente incorporan la interacción idónea entre el conductor, el vehículo y red vial. En ese sentido, el presente proyecto complementa a otras iniciativas privadas en materia de seguridad vial, como la implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte y otras vinculadas a la infraestructura vial.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	El proyecto se alinea a los planes nacionales en materia de seguridad vial.

/1 Fuente: SUNARP. Elaboración propia.

/2 Hacia el año 2015, los departamentos de Madre de Dios, Amazonas, Huancavelica, Pasco y Tumbes no contaban con CITV Fijo en operación.

#### PROYECTOS DE TRANSPORTE URBANO

Tabla 63. Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Arequipa

Nombre del Proyecto	DESARROLLO DE SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE PARA LA CIUDAD DE AREQUIPA
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de un sistema integrado de transporte urbano para la ciudad de Arequipa el mismo que debe tomar en cuenta el enfoque de movilidad y transporte sostenible, es decir, la implementación de un sistema de transporte que técnicamente sea viable, que atienda las necesidades de desplazamiento de la población de Arequipa.</p>	





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

de una manera adecuada, eficiente y segura, que sea sostenible en sus tres componentes: económico, social y medioambiental.

Los objetivos del proyecto son: a) tiempos de viajes adecuados de los usuarios de Transporte Urbano (las altas velocidades de circulación del transporte público, originan disminución en el tiempo de viaje de los usuarios), b) bajos niveles de costos de operación vehicular (la reducción de los niveles de congestión vial origina bajos consumo de insumos y recursos en la operación de los vehículos), c) reducción de las tasa de accidentes (la seguridad de las personas ha mejorado considerablemente disminuyendo la tasa de accidentes), d) disminución de los niveles de contaminación ambiental (las mejoras en la circulación del parque automotor ha reducido las emisiones de contaminantes en el medio ambiente, lo cual ha originado una disminución de afecciones en la salud de la población, e) aumento en la productividad de la ciudad (la reducción de los tiempos de viaje y la disminución de los costos de transporte, ha mejorado la productividad de las actividades económicas en la ciudad), f) alto nivel de vida de la población en las ciudades intervenidas (un alto nivel de servicio del transporte y un aumento de la productividad local redundará en la elevación de la calidad de vida de la población).

La población beneficiaria del presente proyecto asciende a 869,351 habitantes.

<b>Principales componentes</b>	<p>El proyecto contempla los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de la infraestructura de transporte urbano con sus instalaciones fijas y equipamiento.</li> <li>• Construcción de paraderos, estaciones y terminales.</li> <li>• Implementación de sistemas de semáforos y control de tráfico.</li> <li>• Adquisición e implementación de patios de vehículos.</li> <li>• Implementación de un sistema de recaudo.</li> <li>• Construcción de un centro de control de operación.</li> <li>• Obras de inserción urbana.</li> <li>• Expropiaciones y compensaciones.</li> <li>• Implementación de un programa de chatarreo.</li> </ul>
<b>Principales actividades de operación y mantenimiento</b>	<p>El proyecto contempla los siguientes actividades de operación y mantenimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte urbano con sus instalaciones fijas y equipamiento.</li> <li>• Operación y mantenimiento de paraderos, estaciones y terminales.</li> <li>• Operación y mantenimiento de sistemas de semáforos y control de tráfico.</li> <li>• Operación del sistema de recaudo.</li> <li>• Operación de un centro de control de operación.</li> </ul>
<b>Monto estimado de inversión</b>	Por determinar.
<b>Costos estimados de operación y mantenimiento</b>	Por determinar
<b>Fuentes de ingresos</b>	Se garantizaría un pago por concepto de PAO para las obras de inversión a ser ejecutadas por el Concesionario, junto con un pago por concepto de PAMO por las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura durante todo el período de concesión.
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	No se tienen estudios de preinversión a la fecha.







Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	Esta iniciativa no se complementa con otros proyectos APP o proyectos de inversión pública.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Arequipa.

Tabla 64. Desarrollo de sistemas integrados de transporte para la ciudad de Trujillo

Nombre del Proyecto	DESARROLLO DE SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE PARA LA CIUDAD DE TRUJILLO
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de un sistema integrado de transporte urbano para la ciudad de Trujillo el mismo que debe tomar en cuenta el enfoque de movilidad y transporte sostenible, es decir, la implementación de un sistema de transporte que técnicamente sea viable, que atienda las necesidades de desplazamiento de la población de Arequipa de una manera adecuada, eficiente y segura, que sea sostenible en sus tres componentes: económico, social y medioambiental.</p> <p>Los objetivos del proyecto son: a) tiempos de viajes adecuados de los usuarios de transporte urbano (las altas velocidades de circulación del transporte público, originan disminución en el tiempo de viaje de los usuarios), b) bajos niveles de costos de operación vehicular (la reducción de los niveles de congestión vial origina bajos consumo de insumos y recursos en la operación de los vehículos), c) reducción de las tasa de accidentes (la seguridad de las personas ha mejorado considerablemente disminuyendo la tasa de accidentes), d) disminución de los niveles de contaminación ambiental (las mejoras en la circulación del parque automotor ha reducido las emisiones de contaminantes en el medio ambiente, lo cual ha originado una disminución de afecciones en la salud de la población, e) aumento en la productividad de la ciudad (la reducción de los tiempos de viaje y la disminución de los costos de transporte, ha mejorado la productividad de las actividades económicas en la ciudad), f) alto nivel de vida de la población en las ciudades intervenidas (un alto nivel de servicio del transporte y un aumento de la productividad local redundará en la elevación de la calidad de vida de la población).</p> <p>La población beneficiaria del presente proyecto asciende a 799,550 habitantes.</p>	
Principales componentes	<p>El proyecto contempla los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de la infraestructura de transporte urbano con sus instalaciones fijas y equipamiento.</li> <li>• Construcción de paraderos, estaciones y terminales.</li> <li>• Implementación de sistemas de semáforos y control de tráfico.</li> <li>• Adquisición e implementación de patios de vehículos.</li> <li>• Implementación de un sistema de recaudo.</li> <li>• Construcción de un centro de control de operación.</li> <li>• Obras de inserción urbana.</li> <li>• Expropiaciones y compensaciones.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementación de un programa de chatarreo.</li> </ul>
<b>Principales actividades de operación y mantenimiento</b>	<p>El proyecto contempla los siguientes actividades de operación y mantenimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte urbano con sus instalaciones fijas y equipamiento.</li> <li>Operación y mantenimiento de paraderos, estaciones y terminales.</li> <li>Operación y mantenimiento de sistemas de semáforos y control de tráfico.</li> <li>Operación del sistema de recaudo.</li> <li>Operación de un centro de control de operación.</li> </ul>
<b>Monto estimado de inversión</b>	Por determinar.
<b>Costos estimados de operación y mantenimiento</b>	Por determinar
<b>Fuentes de ingresos</b>	Se garantizaría un pago por concepto de PAO para las obras de inversión a ser ejecutadas por el Concesionario, junto con un pago por concepto de PAMO por las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura durante todo el período de concesión.
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	No se tienen estudios de preinversión a la fecha.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	Esta iniciativa no se complementa con otros proyectos APP o proyectos de inversión pública.
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan de Desarrollo Urbano 2012-2022 de la ciudad de Trujillo.

Tabla 65. Desarrollo de sistemas integrados de transporte para la ciudad de Piura

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>DESARROLLO DE SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE PARA LA CIUDAD DE PIURA</b>
<b>Modalidad</b>	Iniciativa Pública Cofinanciada
<b>Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios</b>	
<p>El proyecto consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de un sistema integrado de transporte urbano para la ciudad de Piura el mismo que debe tomar en cuenta el enfoque de movilidad y transporte sostenible, es decir, la implementación de un sistema de transporte que técnicamente sea viable, que atienda las necesidades de desplazamiento de la población de Arequipa de una manera adecuada, eficiente y segura, que sea sostenible en sus tres componentes: económico, social y medioambiental.</p>	














PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

Los objetivos del proyecto son: a) tiempos de viajes adecuados de los usuarios de transporte urbano (las altas velocidades de circulación del transporte público, originan disminución en el tiempo de viaje de los usuarios), b) bajos niveles de costos de operación vehicular (la reducción de los niveles de congestión vial origina bajos consumo de insumos y recursos en la operación de los vehículos), c) reducción de las tasa de accidentes (la seguridad de las personas ha mejorado considerablemente disminuyendo la tasa de accidentes), d) disminución de los niveles de contaminación ambiental (las mejoras en la circulación del parque automotor ha reducido las emisiones de contaminantes en el medio ambiente, lo cual ha originado una disminución de afecciones en la salud de la población, e) aumento en la productividad de la ciudad (la reducción de los tiempos de viaje y la disminución de los costos de transporte, ha mejorado la productividad de las actividades económicas en la ciudad), f) alto nivel de vida de la población en las ciudades intervenidas (un alto nivel de servicio del transporte y un aumento de la productividad local redundará en la elevación de la calidad de vida de la población).

La población beneficiaria del presente proyecto asciende a 436,440 habitantes.

  <b>Principales componentes</b>	<p>El proyecto contempla los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de la infraestructura de transporte urbano con sus instalaciones fijas y equipamiento.</li> <li>• Construcción de paraderos, estaciones y terminales.</li> <li>• Implementación de sistemas de semáforos y control de tráfico.</li> <li>• Adquisición e implementación de patios de vehículos.</li> <li>• Implementación de un sistema de recaudo.</li> <li>• Construcción de un centro de control de operación.</li> <li>• Obras de inserción urbana.</li> <li>• Expropiaciones y compensaciones.</li> <li>• Implementación de un programa de chatarreo.</li> </ul>
 <b>Principales actividades de operación y mantenimiento</b>	<p>El proyecto contempla los siguientes actividades de operación y mantenimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte urbano con sus instalaciones fijas y equipamiento.</li> <li>• Operación y mantenimiento de paraderos, estaciones y terminales.</li> <li>• Operación y mantenimiento de sistemas de semáforos y control de tráfico.</li> <li>• Operación del sistema de recaudo.</li> <li>• Operación de un centro de control de operación.</li> </ul>
 <b>Monto estimado de inversión</b>	<p>Por determinar.</p>
 <b>Costos estimados de operación y mantenimiento</b>	<p>Por determinar</p>
 <b>Fuentes de ingresos</b>	<p>Se garantizaría un pago por concepto de PAO para las obras de inversión a ser ejecutadas por el Concesionario, junto con un pago por concepto de PAMO por las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura durante todo el período de concesión.</p>
 <b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	<p>No se tienen estudios de preinversión a la fecha.</p>
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de</b>	<p>Esta iniciativa no se complementa con otros proyectos APP o proyectos de inversión pública.</p>







inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan de Desarrollo Urbano 2014-2032 de la ciudad de Piura.

Tabla 66. Desarrollo de sistemas integrados de transporte para la ciudad de Cusco

Nombre del Proyecto	DESARROLLO DE SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE PARA LA CIUDAD DE CUSCO
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de un sistema integrado de transporte urbano para la ciudad de Cusco el mismo que debe tomar en cuenta el enfoque de movilidad y transporte sostenible, es decir, la implementación de un sistema de transporte que técnicamente sea viable, que atienda las necesidades de desplazamiento de la población de Arequipa de una manera adecuada, eficiente y segura, que sea sostenible en sus tres componentes: económico, social y medioambiental.</p> <p>Los objetivos del proyecto son: a) tiempos de viajes adecuados de los usuarios de transporte urbano (las altas velocidades de circulación del transporte público, originan disminución en el tiempo de viaje de los usuarios), b) bajos niveles de costos de operación vehicular (la reducción de los niveles de congestión vial origina bajos consumo de insumos y recursos en la operación de los vehículos), c) reducción de las tasa de accidentes (la seguridad de las personas ha mejorado considerablemente disminuyendo la tasa de accidentes), d) disminución de los niveles de contaminación ambiental (las mejoras en la circulación del parque automotor ha reducido las emisiones de contaminantes en el medio ambiente, lo cual ha originado una disminución de afecciones en la salud de la población, e) aumento en la productividad de la ciudad (la reducción de los tiempos de viaje y la disminución de los costos de transporte, ha mejorado la productividad de las actividades económicas en la ciudad), f) alto nivel de vida de la población en las ciudades intervenidas (un alto nivel de servicio del transporte y un aumento de la productividad local redundará en la elevación de la calidad de vida de la población).</p> <p>La población beneficiaria del presente proyecto asciende a 427,218 habitantes.</p>	
Principales componentes	<p>El proyecto contempla los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de la infraestructura de transporte urbano con sus instalaciones fijas y equipamiento.</li> <li>• Construcción de paraderos, estaciones y terminales.</li> <li>• Implementación de sistemas de semáforos y control de tráfico.</li> <li>• Adquisición e implementación de patios de vehículos.</li> <li>• Implementación de un sistema de recaudo.</li> <li>• Construcción de un centro de control de operación.</li> <li>• Obras de inserción urbana.</li> <li>• Expropiaciones y compensaciones.</li> <li>• Implementación de un programa de chatarreo.</li> </ul>
Principales actividades de operación y	El proyecto contempla los siguientes actividades de operación y mantenimiento:







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

<b>mantenimiento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte urbano con sus instalaciones fijas y equipamiento.</li> <li>Operación y mantenimiento de paraderos, estaciones y terminales.</li> <li>Operación y mantenimiento de sistemas de semáforos y control de tráfico.</li> <li>Operación del sistema de recaudo.</li> <li>Operación de un centro de control de operación.</li> </ul>
<b>Monto estimado de inversión</b>	Por determinar.
<b>Costos estimados de operación y mantenimiento</b>	Por determinar
<b>Fuentes de ingresos</b>	Se garantizaría un pago por concepto de PAO para las obras de inversión a ser ejecutadas por el Concesionario, junto con un pago por concepto de PAMO por las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura durante todo el período de concesión.
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	No se tienen estudios de preinversión a la fecha.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	Esta iniciativa no se complementa con otros proyectos APP o proyectos de inversión pública.
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan de Desarrollo Urbano 2013-2023 de la ciudad de Cusco.

Tabla 67. Desarrollo de sistemas integrados de transporte para la ciudad de Chiclayo

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>DESARROLLO DE SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE PARA LA CIUDAD DE CHICLAYO</b>
<b>Modalidad</b>	Iniciativa Pública Cofinanciada
<b>Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios</b>	
<p>El proyecto consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de un sistema integrado de transporte urbano para la ciudad de Chiclayo el mismo que debe tomar en cuenta el enfoque de movilidad y transporte sostenible, es decir, la implementación de un sistema de transporte que técnicamente sea viable, que atienda las necesidades de desplazamiento de la población de Arequipa de una manera adecuada, eficiente y segura, que sea sostenible en sus tres componentes: económico, social y medioambiental.</p> <p>Los objetivos del proyecto son: a) tiempos de viajes adecuados de los usuarios de transporte urbano (las altas velocidades de circulación del transporte público, originan disminución en el tiempo de viaje de los usuarios), b) bajos niveles de costos de operación vehicular (la reducción de los niveles de</p>	





congestión vial origina bajos consumo de insumos y recursos en la operación de los vehículos), c) reducción de las tasa de accidentes (la seguridad de las personas ha mejorado considerablemente disminuyendo la tasa de accidentes), d) disminución de los niveles de contaminación ambiental (las mejoras en la circulación del parque automotor ha reducido las emisiones de contaminantes en el medio ambiente, lo cual ha originado una disminución de afecciones en la salud de la población, e) aumento en la productividad de la ciudad (la reducción de los tiempos de viaje y la disminución de los costos de transporte, ha mejorado la productividad de las actividades económicas en la ciudad), f) alto nivel de vida de la población en las ciudades intervenidas (un alto nivel de servicio del transporte y un aumento de la productividad local redundará en la elevación de la calidad de vida de la población).

La población beneficiaria del presente proyecto asciende a 600,440 habitantes.

<b>Principales componentes</b>	<p>El proyecto contempla los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de la infraestructura de transporte urbano con sus instalaciones fijas y equipamiento.</li> <li>• Construcción de paraderos, estaciones y terminales.</li> <li>• Implementación de sistemas de semáforos y control de tráfico.</li> <li>• Adquisición e implementación de patios de vehículos.</li> <li>• Implementación de un sistema de recaudo.</li> <li>• Construcción de un centro de control de operación.</li> <li>• Obras de inserción urbana.</li> <li>• Expropiaciones y compensaciones.</li> <li>• Implementación de un programa de chatarreo.</li> </ul>
<b>Principales actividades de operación y mantenimiento</b>	<p>El proyecto contempla los siguientes actividades de operación y mantenimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte urbano con sus instalaciones fijas y equipamiento.</li> <li>• Operación y mantenimiento de paraderos, estaciones y terminales.</li> <li>• Operación y mantenimiento de sistemas de semáforos y control de tráfico.</li> <li>• Operación del sistema de recaudo.</li> <li>• Operación de un centro de control de operación.</li> </ul>
<b>Monto estimado de inversión</b>	Por determinar.
<b>Costos estimados de operación y mantenimiento</b>	Por determinar
<b>Fuentes de ingresos</b>	Se garantizaría un pago por concepto de PAO para las obras de inversión a ser ejecutadas por el Concesionario, junto con un pago por concepto de PAMO por las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura durante todo el período de concesión.
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	No se tienen estudios de preinversión a la fecha.
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros</b>	Esta iniciativa no se complementa con otros proyectos APP o proyectos de inversión pública.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

mecanismos	
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan de Desarrollo Urbano 2011 - 2021 de la ciudad de Chiclayo.

Tabla 68. Desarrollo de sistemas integrados de transporte para la ciudad de Huancayo

Nombre del Proyecto	DESARROLLO DE SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE PARA LA CIUDAD DE HUANCAYO
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de un sistema integrado de transporte urbano para la ciudad de Huancayo el mismo que debe tomar en cuenta el enfoque de movilidad y transporte sostenible, es decir, la implementación de un sistema de transporte que técnicamente sea viable, que atienda las necesidades de desplazamiento de la población de Arequipa de una manera adecuada, eficiente y segura, que sea sostenible en sus tres componentes: económico, social y medioambiental.</p> <p>Los objetivos del proyecto son: a) tiempos de viajes adecuados de los usuarios de transporte urbano (las altas velocidades de circulación del transporte público, originan disminución en el tiempo de viaje de los usuarios), b) bajos niveles de costos de operación vehicular (la reducción de los niveles de congestión vial origina bajos consumo de insumos y recursos en la operación de los vehículos), c) reducción de las tasa de accidentes (la seguridad de las personas ha mejorado considerablemente disminuyendo la tasa de accidentes), d) disminución de los niveles de contaminación ambiental (las mejoras en la circulación del parque automotor ha reducido las emisiones de contaminantes en el medio ambiente, lo cual ha originado una disminución de afecciones en la salud de la población, e) aumento en la productividad de la ciudad (la reducción de los tiempos de viaje y la disminución de los costos de transporte, ha mejorado la productividad de las actividades económicas en la ciudad), f) alto nivel de vida de la población en las ciudades intervenidas (un alto nivel de servicio del transporte y un aumento de la productividad local redundará en la elevación de la calidad de vida de la población).</p> <p>La población beneficiaria del presente proyecto asciende a 364,725 habitantes.</p>	
Principales componentes	<p>El proyecto contempla los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de la infraestructura de transporte urbano con sus instalaciones fijas y equipamiento.</li> <li>• Construcción de paraderos, estaciones y terminales.</li> <li>• Implementación de sistemas de semáforos y control de tráfico.</li> <li>• Adquisición e implementación de patios de vehículos.</li> <li>• Implementación de un sistema de recaudo.</li> <li>• Construcción de un centro de control de operación.</li> <li>• Obras de inserción urbana.</li> <li>• Expropiaciones y compensaciones.</li> <li>• Implementación de un programa de chatarreo.</li> </ul>
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>El proyecto contempla los siguientes actividades de operación y mantenimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte urbano con sus instalaciones fijas y equipamiento.</li> </ul>





	<ul style="list-style-type: none"> <li>Operación y mantenimiento de paraderos, estaciones y terminales.</li> <li>Operación y mantenimiento de sistemas de semáforos y control de tráfico.</li> <li>Operación del sistema de recaudo.</li> <li>Operación de un centro de control de operación.</li> </ul>
Monto estimado de inversión	Por determinar.
Costos estimados de operación y mantenimiento	Por determinar
Fuentes de ingresos	Se garantizaría un pago por concepto de PAO para las obras de inversión a ser ejecutadas por el Concesionario, junto con un pago por concepto de PAMO por las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura durante todo el período de concesión.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	No se tienen estudios de preinversión a la fecha.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	Esta iniciativa no se complementa con otros proyectos APP o proyectos de inversión pública.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	Este proyecto se encuentra priorizado en el Plan de Desarrollo Urbano 2015 - 2025 de la ciudad de Huancayo.

#### PROYECTOS DE TELECOMUNICACIONES

En primera instancia, se debe indicar que en la formulación de todo proyecto de inversión pública, se salvaguarda que no existe duplicidad de inversiones para la provisión de un mismo servicio.

Tabla 69. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Junín

Nombre del Proyecto	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN JUNÍN									
Modalidad	Proyecto en Activos en el marco del FITEL									
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios										
<p>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.</p> <p>El Proyecto beneficiará directamente a 320 localidades de la Región Junín. Asimismo, se brindará conectividad a 292 Locales Escolares, 221 Establecimientos de Salud y 12 Dependencias Policiales. El desagregado se muestra a continuación:</p>										
<table><tr><th>Provincias</th><th>Localidades</th><th>Locales</th><th>Establecimientos</th><th>Dependencias</th></tr></table>						Provincias	Localidades	Locales	Establecimientos	Dependencias
Provincias	Localidades	Locales	Establecimientos	Dependencias						







	escolares		de salud	policiales
Chanchamayo	36	33	17	1
Chupaca	19	17	13	
Concepción	39	39	28	2
Huancayo	50	35	42	1
Jauja	49	32	42	2
Junín	7	6	5	1
Satipo	75	82	42	2
Tarma	36	41	25	3
Yauli	9	7	7	
<b>Total general</b>	<b>320</b>	<b>292</b>	<b>221</b>	<b>12</b>

Fuente: MTC

Principales componentes	La implementación del proyecto contempla la instalación de las redes de Acceso y Transporte y la operación y mantenimiento de la Red de Acceso.										
Monto estimado de inversión	<p>La inversión total correspondiente a las redes de acceso y de transporte del proyecto estaría ascendiendo a S/. 254,216,579. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla:</p> <table><tr><th>Región</th><th>Financiamiento Red de Acceso USD<sup>1/</sup></th><th>Financiamiento Red de Transporte USD</th><th>Financiamiento Total (RA + RT) USD</th><th>Inversión RA + RT USD</th></tr><tr><td>Junín</td><td>69,140,640</td><td>36,045,581</td><td>105,186,221</td><td>74,769,582</td></tr></table> <p>1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento. Fuente: MTC</p>	Región	Financiamiento Red de Acceso USD <sup>1/</sup>	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD	Junín	69,140,640	36,045,581	105,186,221	74,769,582
Región	Financiamiento Red de Acceso USD <sup>1/</sup>	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD							
Junín	69,140,640	36,045,581	105,186,221	74,769,582							
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto "Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo social de la Región Junín" con código 316935 se encuentra declarado viable y encargado a PROINVERSIÓN.										
Complementariedad 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.										
Alineamiento con los planes 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".										
Coordinaciones	El Gobierno Regional del ámbito del Proyecto participará en el aseguramiento del pago del servicio de Internet en las entidades públicas beneficiarias										



<b>Interinstitucionales</b>	(Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud) del Proyecto. Para esto se procederá a suscribir un Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.
<b>Infraestructura existente</b>	Considerando que uno de los requisitos para ser considerada como Localidad Beneficiaria en la Red de Acceso del Proyecto, es que en la localidad no exista servicio de Internet de banda ancha. Se considera que la oferta de banda ancha en las Localidades Beneficiarias es cero. Por tal motivo, no existiría infraestructura que brinde el servicio previsto en el proyecto.

**Tabla 70. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Puno**

Nombre del Proyecto	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN PUNO			
Modalidad	Proyecto en Activos en el marco del FITEL			
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios				
<p>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.</p> <p>El Proyecto beneficiará directamente a 418<sup>25</sup> localidades de la Región Puno. Asimismo, se brindará conectividad a 581 Locales Escolares, 250 Establecimientos de Salud y 38 Dependencias Policiales. El desgagado se muestra a continuación:</p>				
Provincia	Localidades del área de influencia	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales
Azángaro	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
Yunguyo	24	30	11	1
Total general	418	581	250	38
Fuente: MTC				
Principales componentes	La implementación del proyecto contempla la instalación de las redes de Acceso y Transporte y la operación y mantenimiento de la Red de Acceso.			
Monto estimado de inversión	La inversión total correspondiente a las redes de acceso y de transporte del proyecto estaría ascendiendo a S/. 298,197,850. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.			

<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 realizar el correspondiente registro en fase de inversión para su correspondiente actualización.





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

	Región	Financiamiento Red de Acceso 1/ USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD
	Puno	84,068,777	40,073,240	124,142,017	87,705,250
1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento. Fuente: MTC					
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto "Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo social de la Región Puno" con código 316918 se encuentra declarado viable y encargado a PROINVERSIÓN.				
Complementariedad 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.				
Alineamiento con los planes 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".				
Coordinaciones Interinstitucionales	El Gobierno Regional del ámbito del Proyecto, participará en el aseguramiento del pago del servicio de Internet en las entidades públicas beneficiarias (Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud) del Proyecto. Para esto se procedió a suscribir un Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.				
Infraestructura existente	Considerando que uno de los requisitos para ser considerada como Localidad Beneficiaria en la Red de Acceso del Proyecto, es que en la localidad no exista el servicio de Internet de banda ancha, se considera que la oferta de banda ancha en las Localidades Beneficiarias es cero. Por tal motivo, no existiría infraestructura que brinde el servicio previsto en el proyecto.				

Tabla 71. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Amazonas

Nombre del Proyecto	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN AMAZONAS
Modalidad	Proyecto en Activos en el marco del FITEL
Descripción del objeto del proyecto 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:

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>Principales componentes</b>	La implementación del proyecto contempla la instalación de las redes de Acceso y Transporte y la operación y mantenimiento de la Red de Acceso.				
<b>Monto estimado de inversión</b>	La inversión total correspondiente a las redes de acceso y de transporte del proyecto estaría ascendiendo a S/. 221,256,751. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.				
	<b>Región</b>	<b>Financiamiento Red de Acceso<sup>1/</sup> USD</b>	<b>Financiamiento Red de Transporte USD</b>	<b>Financiamiento Total (RA + RT) USD</b>	<b>Inversión RA+ RT USD</b>
	Amazonas	70.909.778	24.508.454	95.418.232	65.075.515
	1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento. Fuente: MTC				
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	El proyecto "Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo social de la Región Amazonas" con código 318947 se encuentra declarado viable y encargado a PROINVERSIÓN.				
<b>Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	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.				
<b>Alineamiento con los</b>	El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial				







planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	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".
Coordinaciones Interinstitucionales	El Gobierno Regional del ámbito del proyecto, participará en el aseguramiento del pago del servicio de Internet en las entidades públicas beneficiarias (Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud) del Proyecto. Para esto se procedió a suscribir un Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.
Infraestructura existente	Considerando que uno de los requisitos para ser considerada como Localidad Beneficiaria en la Red de Acceso del Proyecto, es que en la localidad no exista el servicio de Internet de banda ancha, se considera que la oferta de banda ancha en las Localidades Beneficiarias es cero. Por tal motivo, no existiría infraestructura que brinde el servicio previsto en el proyecto.

Tabla 72. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ica

Nombre del Proyecto	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN ICA				
Modalidad	Proyecto en Activos en el marco del FITEL				
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios					
<p>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.</p> <p>El Proyecto beneficiará directamente a 75 localidades de la Región Ica. Asimismo, se brindará conectividad a 44 Locales Escolares, 57 Establecimientos de Salud y 8 Dependencias Policiales. El desgagado se muestra a continuación.</p>					
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	9	10	3	9,343
Total	75	44	57	8	54,926
Fuente: MTC					
Principales	La implementación del proyecto contempla la instalación de las redes de				



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

componentes	Acceso y Transporte y la operación y mantenimiento de la Red de Acceso.										
Monto estimado de inversión	<p>La inversión total correspondiente a las redes de acceso y de transporte del proyecto estaría ascendiendo a S/. 95,711,085. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla:</p> <table><tr><th>Región</th><th>Financiamiento Red de Acceso<sup>1/</sup> USD</th><th>Financiamiento Red de Transporte USD</th><th>Financiamiento Total (RA + RT) USD</th><th>Inversión RA+ RT USD</th></tr><tr><td>Ica</td><td>22.091.124</td><td>17.826.974</td><td>39.918.098</td><td>28.150.319</td></tr></table> <p>1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.</p> <p>Fuente: MTC</p>	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	28.150.319
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	28.150.319							
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto "Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo social de la Región Ica" con código 311058 se encuentra declarado viable y encargado a PROINVERSIÓN.										
Complementariedad 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.										
Alineamiento con los planes 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".										
Coordinaciones Interinstitucionales	El Gobierno Regional del ámbito del proyecto, participará en el aseguramiento del pago del servicio de Internet en las entidades públicas beneficiarias (Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud) del Proyecto. Para esto se procederá a suscribir un Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.										
Infraestructura existente	Considerando que uno de los requisitos para ser considerada como Localidad Beneficiaria en la Red de Acceso del Proyecto, es que en la localidad no exista el servicio de Internet de banda ancha, se considera que la oferta de banda ancha en las Localidades Beneficiarias es cero. Por tal motivo, no existiría infraestructura que brinde el servicio previsto en el proyecto.										

Tabla 73. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Lima

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y</b>
----------------------------	---







DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN LIMA															
Modalidad	Proyecto en Activos en el marco del FITEL														
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios															
<p>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.</p> <p>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:</p>															
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										
Huachiriri	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															
Principales componentes	La implementación del proyecto contempla la instalación de las redes de Acceso y Transporte y la operación y mantenimiento de la Red de Acceso.														
Monto estimado de inversión	<p>La inversión total correspondiente a las redes de acceso y de transporte del proyecto estaría ascendiendo a S/. 237,777,919. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.</p> <table><tr><th>Región</th><th>Financiamiento Red de Acceso<sup>1/</sup> USD</th><th>Financiamiento Red de Transporte USD</th><th>Financiamiento Total (RA + RT) USD</th><th>Inversión RA+ RT USD</th></tr><tr><td>Lima</td><td>62.045.371</td><td>35.891.625</td><td>97.937.021</td><td>69.934.682</td></tr></table> <p>1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento. Fuente: MTC</p>					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	69.934.682
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	69.934.682											
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto “Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo social de la Región Lima” con código 311125 se encuentra declarado viable y encargado a PROINVERSIÓN.														
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo	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.														



otros mecanismos	
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	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".
<b>Coordinaciones Interinstitucionales</b>	El Gobierno Regional del ámbito del proyecto, participará en el aseguramiento del pago del servicio de Internet en las entidades públicas beneficiarias (Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud) del Proyecto. Para esto se procedió a suscribir un Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.
<b>Infraestructura existente</b>	Considerando que uno de los requisitos para ser considerada como Localidad Beneficiaria en la Red de Acceso del Proyecto, es que en la localidad no exista el servicio de Internet de banda ancha, se considera que la oferta de banda ancha en las Localidades Beneficiarias es cero. Por tal motivo, no existirá infraestructura que brinde el servicio previsto en el proyecto.

**Tabla 74. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Moquegua**

Nombre del Proyecto	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN MOQUEGUA			
Modalidad	Proyecto en Activos en el marco del FTEL			
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios				
<p>El Proyecto tiene como objetivo el incremento del acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos de la región Moquegua. 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 declarado viable y encargado a PROINVERSION.</p> <p>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. El desagregado se muestra a continuación:</p>				
Provincia	Localidades del área de influencia	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales
GENERAL SANCHEZ CERRO	36	42	16	5
ILO	1	1	1	1
MARISCAL NIETO	19	16	12	3
Total general	56	59	29	9





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

Fuente: MTC

Principales componentes	La implementación del proyecto contempla la instalación de las redes de Acceso y Transporte y la operación y mantenimiento de la Red de Acceso.										
Monto estimado de inversión	<p>La inversión total correspondiente a las redes de acceso y de transporte del proyecto estaría ascendiendo a S/. 62,510,306. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.</p> <table><tr><th>Región</th><th>Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD</th><th>Financiamiento Red de Transporte USD</th><th>Financiamiento Total (RA + RT) USD</th><th>Inversión RA + RT USD</th></tr><tr><td>Moquegua</td><td>16,524,155</td><td>9,708,026</td><td>26,232,181</td><td>18,385,384</td></tr></table> <p>1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.</p> <p>Fuente: MTC</p>	Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD	Moquegua	16,524,155	9,708,026	26,232,181	18,385,384
Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD							
Moquegua	16,524,155	9,708,026	26,232,181	18,385,384							
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto "Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo social de la Región Moquegua" con código 320870 se encuentra declarado viable y encargado a PROINVERSIÓN.										
Complementariedad 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.										
Alineamiento con los planes 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".										
Coordinaciones Interinstitucionales	El Gobierno Regional del ámbito del proyecto, participará en el aseguramiento del pago del servicio de Internet en las entidades públicas beneficiarias (Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud) del Proyecto. Para esto se procedió a suscribir un Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.										
Infraestructura existente	Considerando que uno de los requisitos para ser considerada como Localidad Beneficiaria en la Red de Acceso del Proyecto, es que en la localidad no exista el servicio de Internet de banda ancha, se considera que la oferta de banda ancha en las Localidades Beneficiarias es cero. Por tal motivo, no existirá infraestructura que brinde el servicio previsto en el proyecto.										





Tabla 75. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Tacna

Nombre del Proyecto	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN TACNA														
Modalidad	Proyecto en Activos en el marco del FITEL														
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios															
<p>El Proyecto tiene como objetivo el incremento del acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos de la región Tacna. 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 declarado viable y encargado a PROINVERSION.</p> <p>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.</p>															
Fuente:	Provincia	Localidades del área de influencia	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales	MTC									
	CANDARAVE	4	4	1	0										
	JORGE BASADRE	10	11	5	4										
	TACNA	27	28	11	5										
	TARATA	10	11	8	4										
	Total general	51	54	25	13										
Principales componentes	La implementación del proyecto contempla la instalación de las redes de Acceso y Transporte y la operación y mantenimiento de la Red de Acceso.														
Monto estimado de inversión	<p>La inversión total correspondiente a las redes de acceso y transporte del proyecto estaría ascendiendo a S/. 57,873,491. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.</p> <table><tr><th>Región</th><th>Financiamiento Red de Acceso USD<sup>1/</sup></th><th>Financiamiento Red de Transporte USD</th><th>Financiamiento Total (RA + RT) USD</th><th>Inversión RA + RT USD</th></tr><tr><td>Tacna</td><td>16,379,239</td><td>9,421,027</td><td>25,800,266</td><td>17,021,615</td></tr></table> <p><sup>1/</sup> Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento. Fuente: MTC</p>					Región	Financiamiento Red de Acceso USD <sup>1/</sup>	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD	Tacna	16,379,239	9,421,027	25,800,266	17,021,615
Región	Financiamiento Red de Acceso USD <sup>1/</sup>	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD											
Tacna	16,379,239	9,421,027	25,800,266	17,021,615											
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto "Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo social de la Región Tacna" con código 315140 se encuentra declarado viable y encargado a PROINVERSIÓN.														
Complementariedad 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.														







<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	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".
<b>Coordinaciones Interinstitucionales</b>	El Gobierno Regional del ámbito del proyecto, participará en el aseguramiento del pago del servicio de Internet en las entidades públicas beneficiarias (Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud) del Proyecto. Para esto se procedió a suscribir un Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.
<b>Infraestructura existente</b>	Considerando que uno de los requisitos para ser considerada como Localidad Beneficiaria en la Red de Acceso del Proyecto, es que en la localidad no exista el servicio de Internet de banda ancha, se considera que la oferta de banda ancha en las Localidades Beneficiarias es cero. Por tal motivo, no existiría infraestructura que brinde el servicio previsto en el proyecto.

Tabla 76. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ancash

Nombre del Proyecto	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN ANCASH			
Modalidad	Proyecto en Activos en el marco del FITEL			
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios				
<p>El Proyecto tiene como objetivo el incremento del acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos de la región Ancash. 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 declarado viable y en proceso de encargo a PROINVERSION.</p> <p>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.</p>				
Provincia	Localidades del área de influencia	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales
AIJA	6	9	6	0
ANTONIO RAYMONDI	13	20	10	0
ASUNCIÓN	6	7	2	0
BOLOGNESI	19	12	16	5
CARHUAZ	28	24	17	1
CARLOS FERMIN FITZCARRALD	19	22	11	0
CASMA	13	9	7	1

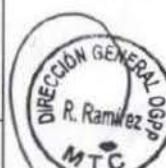


**PERÚ****Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones***Informe Multianual de Inversiones en APP*

CORONGO	6	6	5	0
HUARAZ	38	37	32	4
HUARI	54	75	32	2
HUARMEY	9	8	7	0
HUAYLAS	41	40	22	2
MARISCAL LUZURIAGA	25	40	16	0
OCROS	9	7	9	1
PALLASCA	16	23	12	4
POMABAMBA	20	25	11	0
RECUAY	10	9	9	2
SANTA	33	24	18	4
SIHUAS	28	39	15	0
YUNGAY	32	30	17	2
<b>Total general</b>	<b>425</b>	<b>466</b>	<b>274</b>	<b>28</b>

Fuente: MTC

Principales componentes	La implementación del proyecto contempla la instalación de las redes de Acceso y Transporte y la operación y mantenimiento de la Red de Acceso.										
Monto estimado de inversión	<p>La inversión total correspondiente a las redes de acceso y transporte del proyecto estaría ascendiendo a S/. 318,741,673. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.</p> <table><tr><th>Región</th><th>Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD</th><th>Financiamiento Red de Transporte USD</th><th>Financiamiento Total (RA + RT) USD</th><th>Inversión RA + RT USD</th></tr><tr><td>Ancash</td><td>91,186,760</td><td>40,605,077</td><td>131,791,837</td><td>93,747,551</td></tr></table> <p><sup>1/</sup> Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento. Fuente: MTC</p>	Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD	Ancash	91,186,760	40,605,077	131,791,837	93,747,551
Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD							
Ancash	91,186,760	40,605,077	131,791,837	93,747,551							
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto "Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo social de la Región Ancash" con código 318453 se encuentra declarado viable y se procederá con el encargo a PROINVERSIÓN.										
Complementariedad 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.										
Alineamiento con los planes 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,										







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

	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”.
<b>Coordinaciones Interinstitucionales</b>	El Gobierno Regional del ámbito del proyecto, participará en el aseguramiento del pago del servicio de Internet en las entidades públicas beneficiarias (Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud) del Proyecto. Para esto se procederá a suscribir un Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.
<b>Infraestructura existente</b>	Considerando que uno de los requisitos para ser considerada como Localidad Beneficiaria en la Red de Acceso del Proyecto, es que en la localidad no exista el servicio de Internet de banda ancha, se considera que la oferta de banda ancha en las Localidades Beneficiarias es cero. Por tal motivo, no existiría infraestructura que brinde el servicio previsto en el proyecto.

Tabla 77. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Arequipa

Nombre del Proyecto	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN AREQUIPA			
Modalidad	Proyecto en Activos en el marco del FITEL			
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios				
<p>El Proyecto tiene como objetivo el incremento del acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos de la región Arequipa. 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 declarado viable y en proceso de encargo a PROINVERSION.</p> <p>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 Comisarias.</p>				
Provincia	Localidades del área de influencia	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales
AREQUIPA	48	42	23	13
CAMANA	18	15	16	10
CARAVELI	25	32	10	7
CASTILLA	57	58	23	4
CAYLLOMA	52	68	25	11
CONDESUYOS	25	28	9	5
ISLAY	13	13	5	
LA UNION	10	9	10	3
Total general	248	265	121	53
Fuente: MTC				
Principales	La implementación del proyecto contempla la instalación de las redes de Acceso			



componentes	y Transporte y la operación y mantenimiento de la Red de Acceso.										
Monto estimado de inversión	<p>La inversión total correspondiente a las redes de acceso y transporte del proyecto estaría ascendiendo a S/. 267,855,580. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.</p> <table><tr><th>Región</th><th>Financiamiento Red de Acceso 1/ USD</th><th>Financiamiento Red de Transporte USD</th><th>Financiamiento Total (RA + RT) USD</th><th>Inversión RA + RT USD</th></tr><tr><td>Arequipa</td><td>61,767,894</td><td>46,174,114</td><td>107,942,008</td><td>78,781,053</td></tr></table> <p>1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento. Fuente: MTC</p>	Región	Financiamiento Red de Acceso 1/ USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD	Arequipa	61,767,894	46,174,114	107,942,008	78,781,053
Región	Financiamiento Red de Acceso 1/ USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD							
Arequipa	61,767,894	46,174,114	107,942,008	78,781,053							
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto "Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo social de la Región Arequipa" con código 354699 se encuentra declarado viable y se procederá con el encargo a PROINVERSIÓN.										
Complementariedad 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.										
Alineamiento con los planes 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".										
Coordinaciones Interinstitucionales	El Gobierno Regional del ámbito del Proyecto, participará en el aseguramiento del pago del servicio de Internet en las entidades públicas beneficiarias (Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud) del Proyecto. Para esto se procederá a suscribir un Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.										
Infraestructura existente	Considerando que uno de los requisitos para ser considerada como Localidad Beneficiaria en la Red de Acceso del Proyecto, es que en la localidad no exista el servicio de Internet de banda ancha, se considera que la oferta de banda ancha en las Localidades Beneficiarias es cero. Por tal motivo, no existiría infraestructura que brinde el servicio previsto en el proyecto.										

**Tabla 78. Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región La Libertad**

<b>Nombre del</b>	<b>CREACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y</b>
-------------------	--





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

Proyecto	DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN LA LIBERTAD																																																																									
Modalidad	Proyecto en Activos en el marco del FTEL																																																																									
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios																																																																										
<p>El Proyecto tiene como objetivo el incremento del acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos de la región La Libertad. 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 en etapa de evaluación.</p> <p>El Proyecto beneficiará directamente a 614 localidades de la Región La Libertad. Asimismo, se brindará conectividad a 626 Locales Escolares, 191 Establecimientos de Salud y 31 Comisarías.</p>																																																																										
<table><tr><th>Provincia</th><th>Localidad</th><th>Locales escolares</th><th>Establecimientos de salud</th><th>Dependencias policiales</th></tr><tr><td>ASCOPE</td><td>6</td><td>3</td><td>4</td><td>1</td></tr><tr><td>BOLIVAR</td><td>12</td><td>18</td><td>5</td><td>1</td></tr><tr><td>CHEPEN</td><td>9</td><td>7</td><td>2</td><td>1</td></tr><tr><td>GRAN CHIMÚ</td><td>25</td><td>26</td><td>10</td><td>3</td></tr><tr><td>JULCAN</td><td>62</td><td>65</td><td>18</td><td>1</td></tr><tr><td>OTUZCO</td><td>120</td><td>117</td><td>40</td><td>8</td></tr><tr><td>PACASMAYO</td><td>6</td><td>1</td><td>5</td><td>0</td></tr><tr><td>PATAZ</td><td>122</td><td>149</td><td>30</td><td>4</td></tr><tr><td>SANCHEZ CARRION</td><td>162</td><td>165</td><td>36</td><td>2</td></tr><tr><td>SANTIAGO DE CHUCO</td><td>65</td><td>66</td><td>20</td><td>4</td></tr><tr><td>TRUJILLO</td><td>11</td><td>4</td><td>11</td><td>3</td></tr><tr><td>VIRU</td><td>14</td><td>5</td><td>10</td><td>3</td></tr><tr><td>TOTAL GENERAL</td><td>614</td><td>626</td><td>191</td><td>31</td></tr></table>					Provincia	Localidad	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales	ASCOPE	6	3	4	1	BOLIVAR	12	18	5	1	CHEPEN	9	7	2	1	GRAN CHIMÚ	25	26	10	3	JULCAN	62	65	18	1	OTUZCO	120	117	40	8	PACASMAYO	6	1	5	0	PATAZ	122	149	30	4	SANCHEZ CARRION	162	165	36	2	SANTIAGO DE CHUCO	65	66	20	4	TRUJILLO	11	4	11	3	VIRU	14	5	10	3	TOTAL GENERAL	614	626	191	31
Provincia	Localidad	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales																																																																						
ASCOPE	6	3	4	1																																																																						
BOLIVAR	12	18	5	1																																																																						
CHEPEN	9	7	2	1																																																																						
GRAN CHIMÚ	25	26	10	3																																																																						
JULCAN	62	65	18	1																																																																						
OTUZCO	120	117	40	8																																																																						
PACASMAYO	6	1	5	0																																																																						
PATAZ	122	149	30	4																																																																						
SANCHEZ CARRION	162	165	36	2																																																																						
SANTIAGO DE CHUCO	65	66	20	4																																																																						
TRUJILLO	11	4	11	3																																																																						
VIRU	14	5	10	3																																																																						
TOTAL GENERAL	614	626	191	31																																																																						
Fuente: MTC																																																																										
Principales componentes	La implementación del proyecto contempla la instalación de las redes de Acceso y Transporte y la operación y mantenimiento de la Red de Acceso.																																																																									
Monto estimado de inversión	La inversión total correspondiente a las redes de acceso y transporte del proyecto estaría ascendiendo a S/. 296,019,460. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.																																																																									
	<table><tr><th>Región</th><th>Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD</th><th>Financiamiento Red de Transporte USD</th><th>Financiamiento Total (RA + RT) USD</th><th>Inversión RA + RT USD</th></tr><tr><td>La Libertad</td><td>111,608,529</td><td>30,150,973</td><td>141,759,502</td><td>87,064,547</td></tr></table>				Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD	La Libertad	111,608,529	30,150,973	141,759,502	87,064,547																																																												
	Región	Financiamiento Red de Acceso <sup>1/</sup> USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD																																																																					
La Libertad	111,608,529	30,150,973	141,759,502	87,064,547																																																																						
1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento. Fuente: MTC																																																																										
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto "Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo social de la Región La Libertad" con código 354699 se encuentra declarado viable y se procederá con el encargo a PROINVERSIÓN.																																																																									
Complementariedad	El presente proyecto es complementario al proyecto Red Dorsal Nacional d																																																																									



<b>con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	Fibra óptica, en la medida que hará uso de la capacidad de transporte que estará disponible en 180 capitales de provincia a nivel nacional.
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	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".
<b>Coordinaciones Interinstitucionales</b>	El Gobierno Regional del ámbito del Proyecto, participará en el aseguramiento del pago del servicio de Internet en las entidades públicas beneficiarias (Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud) del Proyecto. Para esto se procederá a suscribir un Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.
<b>Infraestructura existente</b>	Considerando que uno de los requisitos para ser considerada como Localidad Beneficiaria en la Red de Acceso del Proyecto, es que en la localidad no exista el servicio de Internet de banda ancha, se considera que la oferta de banda ancha en las Localidades Beneficiarias es cero. Por tal motivo, no existiría infraestructura que brinde el servicio previsto en el proyecto.

**Tabla 79. Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Pasco**

Nombre del Proyecto	CREACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN PASCO			
Modalidad	Proyecto en Activos en el marco del FITEL			
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios				
<p>El Proyecto tiene como objetivo el incremento del acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos de la región Pasco. 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 declarado viable y en proceso de encargo a PROINVERSION.</p> <p>El Proyecto beneficiará directamente a 211 localidades de la Región Pasco. Asimismo, se brindará conectividad a 307 Locales Escolares, 131 Establecimientos de Salud y 15 Comisarías.</p>				
Provincia	Localidades del área de influencia	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales
DANIEL ALCIDES CARRION	62	94	44	4
OXAPAMPA	73	105	39	5
PASCO	76	108	48	6
Total general	211	307	131	15







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

Fuente: MTC

Principales componentes	La implementación del proyecto contempla la instalación de las redes de Acceso y Transporte y la operación y mantenimiento de la Red de Acceso.										
Monto estimado de inversión	<p>La inversión total correspondiente a las redes de acceso y transporte del proyecto estaría ascendiendo a S/. 143,728,537. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.</p> <table><tr><th>Región</th><th>Financiamiento Red de Acceso USD</th><th>Financiamiento Red de Transporte USD</th><th>Financiamiento Total (RA + RT) USD</th><th>Inversión RA + RT USD</th></tr><tr><td>Pasco</td><td>52,340,487</td><td>16,427,087</td><td>69, 284,658</td><td>42,273,099</td></tr></table> <p>1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento. Fuente: MTC</p>	Región	Financiamiento Red de Acceso USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD	Pasco	52,340,487	16,427,087	69, 284,658	42,273,099
Región	Financiamiento Red de Acceso USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD							
Pasco	52,340,487	16,427,087	69, 284,658	42,273,099							
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto “Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo social de la Región Pasco” con código 376804 se encuentra declarado viable y se procederá con el encargo a PROINVERSIÓN.										
Complementariedad 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.										
Alineamiento con los planes 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”.										
Coordinaciones Interinstitucionales	El Gobierno Regional del ámbito del Proyecto, participará en el aseguramiento del pago del servicio de Internet en las entidades públicas beneficiarias (Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud) del Proyecto. Para esto se procederá a suscribir un Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.										
Infraestructura existente	Considerando que uno de los requisitos para ser considerada como Localidad Beneficiaria en la Red de Acceso del Proyecto, es que en la localidad no exista el servicio de Internet de banda ancha, se considera que la oferta de banda ancha en las Localidades Beneficiarias es cero. Por tal motivo, no existiría infraestructura que brinde el servicio previsto en el proyecto.										







Tabla 80. Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región San Martín

Nombre del Proyecto	CREACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN SAN MARTÍN			
Modalidad	Proyecto en Activos en el marco del FTEL			
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios				
<p>El Proyecto tiene como objetivo el incremento del acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos de la región San Martín. 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 declarado viable y en proceso de encargo a PROINVERSION.</p> <p>El Proyecto beneficiará directamente a 196 localidades de la Región San Martín. Asimismo, se brindará conectividad a 189 Locales Escolares, 130 Establecimientos de Salud y 17 Comisarias.</p>				
Provincia	Localidades del área de influencia	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales
BELLAVISTA	13	9	12	2
EL DORADO	24	34	10	1
HUALLAGA	5	8	4	2
LAMAS	31	30	22	2
MARISCAL CACERES	10	9	8	1
MOYOBAMBA	25	26	8	0
PICOTA	12	10	12	0
RIOJA	30	19	19	2
SAN MARTIN	23	28	20	4
TOCACHE	23	16	15	3
Total general	196	189	130	17

Fuente: MTC

Principales componentes	La implementación del proyecto contempla la instalación de las redes de Acceso y Transporte y la operación y mantenimiento de la Red de Acceso.										
Monto estimado de inversión	<p>La inversión total correspondiente a las redes de acceso y transporte del proyecto estaría ascendiendo a S/. 167,551,150. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.</p> <table><tr><td>Región</td><td>Financiamiento Red de Acceso USD</td><td>Financiamiento Red de Transporte USD</td><td>Financiamiento Total (RA + RT) USD</td><td>Inversión RA + RT USD</td></tr><tr><td>San Martín</td><td>52.340.487</td><td>23,491,271</td><td>75,831,759</td><td>49,279,750</td></tr></table> <p>1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento.</p> <p>Fuente: MTC</p>	Región	Financiamiento Red de Acceso USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD	San Martín	52.340.487	23,491,271	75,831,759	49,279,750
Región	Financiamiento Red de Acceso USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD							
San Martín	52.340.487	23,491,271	75,831,759	49,279,750							
Estado de los estudios del	El proyecto “Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo social de la Región San Martín” con código 370980 se encuentra										







proyecto a la fecha	declarado viable y se procederá con el encargo a PROINVERSIÓN.
Complementariedad 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.
Alineamiento con los planes 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".
Coordinaciones Interinstitucionales	El Gobierno Regional del ámbito del Proyecto, participará en el aseguramiento del pago del servicio de Internet en las entidades públicas beneficiarias (Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud) del Proyecto. Para esto se procederá a suscribir un Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.
Infraestructura existente	Considerando que uno de los requisitos para ser considerada como Localidad Beneficiaria en la Red de Acceso del Proyecto, es que en la localidad no exista el servicio de Internet de banda ancha, se considera que la oferta de banda ancha en las Localidades Beneficiarias es cero. Por tal motivo, no existiría infraestructura que brinde el servicio previsto en el proyecto.

Tabla 81. Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Huánuco

Nombre del Proyecto	CREACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN HUÁNUCO			
Modalidad	Proyecto en Activos en el marco del FITEL			
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios				
<p>El Proyecto tiene como objetivo el incremento del acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos de la región Huánuco. 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 en proceso de evaluación.</p> <p>El Proyecto beneficiará directamente a 316 localidades de la Región Huánuco. Asimismo, se brindará conectividad a 311 Locales Escolares, 153 Establecimientos de Salud y 14 Comisarías.</p>				
Provincia	Localidades del área de influencia	Locales escolares	Establecimientos de salud	Dependencias policiales



AMBO	21	18	14	1
DOS DE MAYO	27	27	13	0
HUACAYBAMBA	14	14	7	0
HUAMALIES	54	62	30	3
HUANUCO	70	59	28	5
LAURICOCHA	16	18	9	3
LEONCIO PRADO	16	11	10	1
MARAÑÓN	20	25	8	1
PACHITEA	30	35	7	0
PUERTO INCA	26	22	18	0
YAROWILCA	22	20	9	0
<b>Total general</b>	<b>316</b>	<b>311</b>	<b>153</b>	<b>14</b>

Fuente: MTC

Principales componentes	La implementación del proyecto contempla la instalación de las redes de Acceso y Transporte y la operación y mantenimiento de la Red de Acceso.										
Monto estimado de inversión	<p>La inversión total correspondiente a las redes de acceso y transporte del proyecto estaría ascendiendo a S/. 207,158,216. El detalle de la inversión y los correspondientes desembolsos por su financiamiento, se muestran en la siguiente tabla.</p> <table><tr><th>Región</th><th>Financiamiento Red de Acceso USD</th><th>Financiamiento Red de Transporte USD</th><th>Financiamiento Total (RA + RT) USD</th><th>Inversión RA + RT USD</th></tr><tr><td>Huánuco</td><td>71,890,649</td><td>25,219,728</td><td>97,110,377</td><td>60,928,887</td></tr></table> <p>1/ Incluye el subsidio a la operación y mantenimiento. Fuente: MTC</p>	Región	Financiamiento Red de Acceso USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD	Huánuco	71,890,649	25,219,728	97,110,377	60,928,887
Región	Financiamiento Red de Acceso USD	Financiamiento Red de Transporte USD	Financiamiento Total (RA + RT) USD	Inversión RA + RT USD							
Huánuco	71,890,649	25,219,728	97,110,377	60,928,887							
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto se encuentra declarado viable y se procederá con el encargo a PROINVERSIÓN.										
Complementariedad 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.										
Alineamiento con los planes 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										





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

	organizacional hacia una sociedad de la información y el conocimiento".
<b>Coordinaciones Interinstitucionales</b>	El Gobierno Regional del ámbito del Proyecto, participará en el aseguramiento del pago del servicio de Internet en las entidades públicas beneficiarias (Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud) del Proyecto. Para esto se procederá a suscribir un Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.
<b>Infraestructura existente</b>	Considerando que uno de los requisitos para ser considerada como Localidad Beneficiaria en la Red de Acceso del Proyecto, es que en la localidad no exista el servicio de Internet de banda ancha, se considera que la oferta de banda ancha en las Localidades Beneficiarias es cero. Por tal motivo, no existiría infraestructura que brinde el servicio previsto en el proyecto.

**Tabla 82. Red de Acceso a la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica (Proyectos de Cobertura Universal Sur, Cobertura Universal Centro y Cobertura Universal Norte)**

Nombre del Proyecto	RED DE ACCESO A LA RED DORSAL NACIONAL DE FIBRA ÓPTICA (PROYECTOS DE COBERTURA UNIVERSAL NORTE, CENTRO Y SUR)
<b>Modalidad</b>	Iniciativa Pública Cofinanciada
<b>Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios</b>	
<p>El Proyecto tiene como objetivo el incremento del acceso a los servicios de telecomunicaciones en las áreas rurales y lugares de preferente interés social del área de intervención del norte del Perú: Amazonas, Ancash, Cajamarca, Huánuco, La Libertad y San Martín; del centro del Perú: Ancash, Huánuco, Pasco, Ucayali, Junín, Huancavelica, La Libertad y Lima; y del sur del Perú: Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cusco, Huancavelica, Ica, Junín y Puno. (Junín solo de paso, incluido en el Proyecto Cobertura Universal Centro.</p> <p>Para ello se tiene previsto la implementación de una red de acceso complementaria a las redes de transporte de banda ancha con alcance a nivel de capitales de provincia.</p> <p>El Proyecto beneficiará directamente a 49 capitales de provincia.</p>	
<b>Principales componentes</b>	La implementación del proyecto contempla la instalación de una Red de Acceso.
<b>Monto estimado de inversión (Viable)</b>	S/. 851,294,506
<b>Fuentes de ingresos</b>	Recursos del Viceministerio de Comunicaciones
<b>Estado de los estudios del proyecto a la fecha</b>	La Red de Transporte finalizó su ejecución en julio de 2016. La Red de Acceso se encargará a PROINVERSIÓN.
<b>Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	Se enmarca en la Ley de "Promoción de Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional" y su Reglamento.





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Tabla 83. Operación y Mantenimiento de la Red de Transporte de los Proyectos Regionales de la Zona Centro Sur (Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Lima e Ica)

Nombre del Proyecto	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DE TRANSPORTE DE LOS PROYECTOS REGIONALES DE LA ZONA CENTRO SUR (HUANCATELICA, AYACUCHO, APURÍMAC, CUSCO, LIMA E ICA)																
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada																
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios																	
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Cabe señalar que el sector viene evaluando la conveniencia de licitar el presente proyecto de manera conjunta con los proyectos de las zonas Norte, Centro Norte y Sur.</p>																	
Principales componentes	<p>La Red de Transporte cuenta con la siguiente infraestructura:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipos de datos (<i>switches</i> y <i>routers</i>).</li> <li>• Nodos de agregación, nodos de distribución y nodos de conexión</li> <li>• 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.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Fibra óptica por Proyecto (Km.)- Zona Centro Sur</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Proyecto</th><th>Kilómetros de fibra óptica</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Huancavelica</td><td>1,327</td></tr> <tr> <td>Apurímac</td><td>1,409</td></tr> <tr> <td>Ayacucho</td><td>1,898</td></tr> <tr> <td>Cusco</td><td>2,206</td></tr> <tr> <td>Ica</td><td>938</td></tr> <tr> <td>Lima</td><td>1,797</td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>9,575</b></td></tr> </tbody> </table> <p>Fuente: MTC</p> <p>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.</p>	Proyecto	Kilómetros de fibra óptica	Huancavelica	1,327	Apurímac	1,409	Ayacucho	1,898	Cusco	2,206	Ica	938	Lima	1,797	<b>Total</b>	<b>9,575</b>
Proyecto	Kilómetros de fibra óptica																
Huancavelica	1,327																
Apurímac	1,409																
Ayacucho	1,898																
Cusco	2,206																
Ica	938																
Lima	1,797																
<b>Total</b>	<b>9,575</b>																
Principales actividades de operación y mantenimiento	Operación y mantenimiento de la Red de Transporte																
Monto estimado de	El proyecto no cuenta con gasto de inversión.																







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

inversión																						
Costos estimados de operación y mantenimiento	Aproximadamente 58.8 millones de soles por año y se prevé que la concesión se otorgue por el lapso de 20 años.																					
Fuentes de ingresos	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.																					
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	<div>Estado actual según nivel de estudio- Zona Centro Sur</div> <table><thead><tr><th>Código SNIP</th><th>Proyecto</th><th>Estado Actual</th></tr></thead><tbody><tr><td>258101</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Huancavelica</td><td>En ejecución.</td></tr><tr><td>258219</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Apurímac</td><td>En ejecución.</td></tr><tr><td>263291</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ayacucho</td><td>En ejecución.</td></tr><tr><td>267611</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Cusco</td><td>En ejecución.</td></tr><tr><td>311058</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ica</td><td>Encargado a PROINVERSION*</td></tr><tr><td>311125</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Lima</td><td>Encargado a PROINVERSION*</td></tr></tbody></table> <div>*Encargada la promoción para elegir al operador que construirá las Redes de Transporte. Fuente: MTC</div>	Código SNIP	Proyecto	Estado Actual	258101	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Huancavelica	En ejecución.	258219	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Apurímac	En ejecución.	263291	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ayacucho	En ejecución.	267611	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Cusco	En ejecución.	311058	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ica	Encargado a PROINVERSION*	311125	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Lima	Encargado a PROINVERSION*
Código SNIP	Proyecto	Estado Actual																				
258101	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Huancavelica	En ejecución.																				
258219	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Apurímac	En ejecución.																				
263291	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ayacucho	En ejecución.																				
267611	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Cusco	En ejecución.																				
311058	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ica	Encargado a PROINVERSION*																				
311125	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Lima	Encargado a PROINVERSION*																				
Complementariedad 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.																					
Alineamiento 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 su Reglamento.																					
Coordinaciones Interinstitucionales	No se realizarán convenios con Entidades Estatales.																					
Infraestructura existente	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, promocionados bajo la modalidad de proyectos en activos, 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. Por tanto, el futuro concesionario administrará la infraestructura que construyan los operadores seleccionados bajo la modalidad de proyectos en activos.																					





Tabla 84. Operación y Mantenimiento de la Red de Transporte de los Proyectos Regionales de la Zona Norte (Lambayeque, Tumbes, Piura, Cajamarca y Amazonas)

Nombre del Proyecto	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DE TRANSPORTE DE LOS PROYECTOS REGIONALES DE LA ZONA NORTE (LAMBAYEQUE, TUMBES, PIURA, CAJAMARCA Y AMAZONAS)														
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada														
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios															
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Cabe señalar que el sector viene evaluando la conveniencia de licitar el presente proyecto de manera conjunta con los proyectos de las zonas Centro Sur, Centro Norte y Sur.</p>															
Principales componentes	<p>La Red de Transporte cuenta con la siguiente infraestructura:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Equipos de datos (switches y routers).</li> <li>Nodos de agregación, nodos de distribución y nodos de conexión</li> <li>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.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Fibra óptica por Proyecto (Km.)- Zona Norte</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Proyecto</th><th>Kilómetros de fibra óptica</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lambayeque</td><td>567</td></tr> <tr> <td>Tumbes</td><td>392</td></tr> <tr> <td>Piura</td><td>1,648</td></tr> <tr> <td>Cajamarca</td><td>2,222</td></tr> <tr> <td>Amazonas</td><td>1,255</td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>6,084</b></td></tr> </tbody> </table> <p>Fuente: MTC</p> <p>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 y Cajamarca ya han sido adjudicados y está pendiente la adjudicación del proyecto de Amazonas.</p>	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>
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>														
Principales actividades de operación y mantenimiento	Operación y mantenimiento de la Red de Transporte														
Monto estimado de inversión	El proyecto no cuenta con gasto de inversión.														







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

Costos estimados de operación y mantenimiento	Aproximadamente, 39 millones de soles por año y se prevé que la concesión se otorgue el lapso de 20 años.																		
Fuentes de ingresos	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.																		
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	<div>Estado actual según nivel de estudio- Zona Norte</div> <table><thead><tr><th>Código SNIP</th><th>Proyecto</th><th>Estado Actual</th></tr></thead><tbody><tr><td>226458</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Lambayeque</td><td>En ejecución</td></tr><tr><td>263348</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Tumbes</td><td>En ejecución</td></tr><tr><td>264822</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Piura</td><td>En ejecución</td></tr><tr><td>263246</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Cajamarca</td><td>En ejecución</td></tr><tr><td>318947</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Amazonas</td><td>Encargado a PROINVERSION*</td></tr></tbody></table> <p>*Encargada la promoción para elegir al operador que construirá las Redes de Transporte. Fuente: MTC</p>	Código SNIP	Proyecto	Estado Actual	226458	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Lambayeque	En ejecución	263348	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Tumbes	En ejecución	264822	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Piura	En ejecución	263246	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Cajamarca	En ejecución	318947	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Amazonas	Encargado a PROINVERSION*
Código SNIP	Proyecto	Estado Actual																	
226458	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Lambayeque	En ejecución																	
263348	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Tumbes	En ejecución																	
264822	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Piura	En ejecución																	
263246	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Cajamarca	En ejecución																	
318947	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Amazonas	Encargado a PROINVERSION*																	
Complementariedad 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.																		
Alineamiento 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.																		
Coordinaciones Interinstitucionales	No se realizarán convenios con Entidades Estatales.																		
Infraestructura existente	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, promocionados bajo la modalidad de proyectos en activos, de la Red de Transporte de Lambayeque, Piura, Tumbes y Cajamarca ya han sido adjudicados y está pendiente la adjudicación del proyecto de Amazonas. Por tanto, el futuro concesionario administrará la infraestructura que construyan los operadores seleccionados bajo la modalidad de proyectos en activos.																		





**Tabla 85. Operación y Mantenimiento de la Red de Transporte de los Proyectos Regionales de la Zona Sur (Tacna, Moquegua, Puno y Arequipa)**

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DE TRANSPORTE DE LOS PROYECTOS REGIONALES DE LA ZONA SUR (TACNA, MOQUEGUA, PUNO Y AREQUIPA)</b>												
<b>Modalidad</b>	Iniciativa Pública Cofinanciada												
<b>Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios</b>													
<p>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.</p> <p>La Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Sur abarca los departamentos de Tacna, Moquegua, Puno y Arequipa. Con ello, se garantiza la conectividad a los servicios de más de 773 localidades, con una población aproximada de 527 mil.</p> <p>Cabe señalar que el sector viene evaluando la conveniencia de licitar el presente proyecto de manera conjunta con los proyectos de las zonas Norte, Centro Norte y Centro Sur.</p>													
<b>Principales componentes</b>	<p>La Red de Transporte cuenta con la siguiente infraestructura:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipos de datos (switches y routers).</li> <li>• Nodos de agregación, nodos de distribución y nodos de conexión</li> <li>• 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.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Fibra óptica por Proyecto (Km.)- Zona Sur</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Proyecto</th><th>Kilómetros de fibra óptica</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tacna</td><td>466</td></tr> <tr> <td>Moquegua</td><td>543</td></tr> <tr> <td>Puno</td><td>2,556</td></tr> <tr> <td>Arequipa</td><td>2,695</td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>6,260</b></td></tr> </tbody> </table> <p>Fuente: MTC</p> <p>Sin embargo, el proyecto de APP de la zona sur únicamente considera la operación y el mantenimiento de esta Red de Transporte y no la construcción del mismo.</p>	Proyecto	Kilómetros de fibra óptica	Tacna	466	Moquegua	543	Puno	2,556	Arequipa	2,695	<b>Total</b>	<b>6,260</b>
Proyecto	Kilómetros de fibra óptica												
Tacna	466												
Moquegua	543												
Puno	2,556												
Arequipa	2,695												
<b>Total</b>	<b>6,260</b>												
<b>Principales actividades de operación y mantenimiento</b>	Operación y mantenimiento de la Red de Transporte												
<b>Monto estimado de inversión</b>	El proyecto no cuenta con gasto de inversión.												
<b>Costos estimados de operación y mantenimiento</b>	Aproximadamente 36 millones por año y se prevé que la concesión se otorgue el lapso de 20 años.												
<b>Fuentes de ingresos</b>	Se garantizaría un pago por concepto de RPMO, asimismo el												







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

	Concesionario ofertará el servicio portador y a 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.															
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	<div>Estado actual según nivel de estudio- Zona Sur</div> <table><tr><th>Código SNIP</th><th>Proyecto</th><th>Estado Actual</th></tr><tr><td>315140</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Tacna</td><td>Encargado a PROINVERSIÓN*</td></tr><tr><td>320870</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Moquegua</td><td>Encargado a PROINVERSIÓN*</td></tr><tr><td>316918</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Puno</td><td>Encargado a PROINVERSIÓN*</td></tr><tr><td>354699</td><td>Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Arequipa</td><td>Viable</td></tr></table> <div>*Encargada la promoción para elegir al operador que construirá las Redes de Transporte. Fuente: MTC</div>	Código SNIP	Proyecto	Estado Actual	315140	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Tacna	Encargado a PROINVERSIÓN*	320870	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Moquegua	Encargado a PROINVERSIÓN*	316918	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Puno	Encargado a PROINVERSIÓN*	354699	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Arequipa	Viable
Código SNIP	Proyecto	Estado Actual														
315140	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Tacna	Encargado a PROINVERSIÓN*														
320870	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Moquegua	Encargado a PROINVERSIÓN*														
316918	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Puno	Encargado a PROINVERSIÓN*														
354699	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Arequipa	Viable														
Complementariedad 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.															
Alineamiento 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.															
Coordinaciones Interinstitucionales	No se realizarán convenios con Entidades Estatales.															
Infraestructura existente	El proyecto de APP de la zona sur únicamente considera la operación y el mantenimiento de esta Red de Transporte y no la construcción del mismo. Los proyectos de construcción, serán promocionados bajo la modalidad de proyectos en activos, los cuales está pendiente su adjudicación. Por tanto, el futuro concesionario administrará la infraestructura que construyan los operadores seleccionados bajo la modalidad de proyectos en activos.															

Tabla 86. Operación y Mantenimiento de la Red de Transporte de los Proyectos Regionales de la Zona Centro Norte (Junín, Ancash, Huánuco, La Libertad, Pasco y San Martín)

Nombre del Proyecto	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DE TRANSPORTE DE LOS PROYECTOS REGIONALES DE LA ZONA CENTRO NORTE (JUNÍN, ANCASH, HUÁNUCO, LA LIBERTAD, PASCO Y SAN MARTÍN)
Modalidad	Iniciativa Pública Cofinanciada



**PERÚ****Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones****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 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 2,082, localidades, con una población aproximada de 1.2 millones de habitantes.

Cabe señalar que el sector viene evaluando la conveniencia de licitar el presente proyecto de manera conjunta con los proyectos de las zonas Centro Sur, Norte y Sur.

<b>Principales componentes</b>	<p>La Red de Transporte cuenta con la siguiente infraestructura:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipos de datos (switches y routers).</li> <li>• Nodos de agregación, nodos de distribución y nodos de conexión</li> <li>• 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.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Fibra óptica por Proyecto (Km.)- Zona Centro Norte</b></p> <table border="1" data-bbox="587 993 1267 1272"> <thead> <tr> <th>Proyecto</th><th>Kilómetros de fibra óptica</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Junín</td><td>1,771</td></tr> <tr> <td>Ancash</td><td>1,996</td></tr> <tr> <td>Huánuco</td><td>1,255</td></tr> <tr> <td>La Libertad</td><td>1,659</td></tr> <tr> <td>Pasco</td><td>986</td></tr> <tr> <td>San Martín</td><td>1,290</td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>8,957</b></td></tr> </tbody> </table> <p>Fuente: MTC</p> <p>Sin embargo, el proyecto de APP de la zona centro norte únicamente considera la operación y el mantenimiento de esta Red de Transporte y no la construcción del mismo.</p>	Proyecto	Kilómetros de fibra óptica	Junín	1,771	Ancash	1,996	Huánuco	1,255	La Libertad	1,659	Pasco	986	San Martín	1,290	<b>Total</b>	<b>8,957</b>
Proyecto	Kilómetros de fibra óptica																
Junín	1,771																
Ancash	1,996																
Huánuco	1,255																
La Libertad	1,659																
Pasco	986																
San Martín	1,290																
<b>Total</b>	<b>8,957</b>																
<b>Principales actividades de operación y mantenimiento</b>	Operación y mantenimiento de la Red de Transporte																
<b>Monto estimado de inversión</b>	El proyecto no cuenta con gasto de inversión.																
<b>Costos estimados de operación y mantenimiento</b>	Aproximadamente 52 millones por año y se prevé que la concesión se otorgue el lapso de 20 años.																
<b>Fuentes de ingresos</b>	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																







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

	superasen al monto previsto como RPMO, éste último ya no se tendría que pagar al operador.		
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Estado actual según nivel de estudio- Zona Centro Norte		
	Código SNIP	Proyecto	Estado Actual
	316935	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Junín	Viable
	318453	Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Ancash	Viable
	266628	Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Huánuco	Viable
	376948	Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región La Libertad	Viable
	376804	Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región Pasco	Viable
	370980	Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región San Martín	Viable
Fuente: MTC			
Complementariedad 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.		
Alineamiento 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.		
Coordinaciones Interinstitucionales	No se realizarán convenios con Entidades Estatales.		
Infraestructura existente	El proyecto de APP de la zona centro norte únicamente considera la operación y el mantenimiento de esta Red de Transporte y no la construcción del mismo. Los proyectos de construcción, serán promocionados bajo la modalidad de proyectos en activos, los cuales están pendientes su adjudicación. Por tanto, el futuro concesionario administrará la infraestructura que construyan los operadores seleccionados bajo la modalidad de proyectos en activos.		

Cabe indicar que el Sector viene evaluando la conveniencia de agrupar en un solo proceso la operación y mantenimiento de las Redes de Transporte Regional.

**Tabla 87. Instalación del Servicio de Telefonía Móvil para la Conectividad y Desarrollo Social en los Distritos Más Pobres del País - Zona Sur**

Nombre del Proyecto	CREACIÓN DEL SERVICIO DE TELEFONÍA MÓVIL PARA LA CONECTIVIDAD Y DESARROLLO SOCIAL EN LOS DISTRITOS MÁS POBRES DEL PAÍS – ZONA SUR
Modalidad	Proyectos en Activos en el marco del FITEL
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
Brindar los servicios de telefonía e internet móvil en las localidades rurales y de preferente interés social de las regiones de Apurímac, Ayacucho, Cusco, Huancavelica, Madre de Dios y Puno que no cuenten con el mencionado servicio.	





Como planteamiento de solución para concretar el desarrollo de los servicios de voz e internet móvil en 385 localidades beneficiarias, se han considerado para la red de transporte el uso de tecnología terrestre y satelital como medio de transporte, utilizando la banda 5.8 Ghz y banda Ku respectivamente y para la red de acceso se consideró una red móvil de tercera generación.	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instalación de 385 estaciones base en cada una de las localidades beneficiarias para dar cobertura móvil 3G de las regiones indicadas.</li> <li>• Capacitación y sensibilización a la población beneficiaria del Proyecto.</li> <li>• Mantenimiento y operación del Proyecto.</li> </ul>
Principales actividades de operación y mantenimiento	Mantenimiento (preventivo y correctivo) y operación de la infraestructura instalada en las 311 localidades beneficiarias, así como el equipamiento contemplado de la red de transporte.
Monto de inversión	S/. 146,907,954 millones (en soles nominales, incluyendo IGV)
Costos de operación y mantenimiento	S/. 24,803,306 en el 1er año de O&M (en soles nominales, incluyendo IGV)
Fuentes de ingresos	La contraprestación tarifaria a la población beneficiaria por el uso del servicio móvil.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto "Instalación del Servicio de Telefonía Móvil para la Conectividad y Desarrollo Social en los Distritos más Pobres del País - Zona Sur" con código 355539 se encuentra declarado viable
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	No aplica.
Alineamiento con los planes 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 el "Plan Nacional de Banda Ancha" cuyo objetivo es "disponer de infraestructura y una oferta de servicios adecuados para el desarrollo de la Banda Ancha a nivel nacional".
Coordinaciones interinstitucionales	No se ha contemplado ningún tipo de convenio con Entidades Estatales.
Infraestructura existente	El proyecto se desplegará sobre nueva infraestructura, sin embargo se considerará infraestructura desplegada para el tema de interconexión con otros operadores.

**Tabla 88. Instalación del Servicio de Telefonía Móvil para la Conectividad y Desarrollo Social en los Distritos Más Pobres del País - Zona Norte**

Nombre del Proyecto	CREACIÓN DEL SERVICIO DE TELEFONÍA MÓVIL PARA LA CONECTIVIDAD Y DESARROLLO SOCIAL EN LOS DISTRITOS MÁS POBRES DEL PAÍS – ZONA
---------------------	---







	NORTE
Modalidad	Proyectos en Activos en el marco del FITEL
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Brindar los servicios de telefonía e internet móvil en las localidades rurales y de preferente interés social de las regiones de Amazonas, Ancash, Cajamarca, Huánuco, Junín, La Libertad, Lambayeque, Loreto, Piura y Ucayali que no cuenten con el mencionado servicio.</p> <p>Como planteamiento de solución para concretar el desarrollo de los servicios de voz e internet móvil en 311 localidades beneficiarias, se han considerado para la red de transporte el uso de tecnología terrestre y satelital como medio de transporte, utilizando la banda 5.8 Ghz y banda Ku respectivamente y para la red de acceso se consideró una red móvil de tercera generación.</p>	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instalación de 311 estaciones base en cada una de las localidades beneficiarias para dar cobertura móvil 3G de las regiones indicadas.</li> <li>• Capacitación y sensibilización a la población beneficiaria del Proyecto.</li> <li>• Mantenimiento y operación del Proyecto.</li> </ul>
Principales actividades de operación y mantenimiento	Mantenimiento (preventivo y correctivo) y operación de la infraestructura instalada en las 311 localidades beneficiarias, así como el equipamiento contemplado de la red de transporte.
Monto de inversión	S/. 139,822,830 millones (en soles nominales, incluyendo IGV)
Costos de operación y mantenimiento	S/. 21,976,305 en el 1er año de O&M (en soles nominales, incluyendo IGV)
Fuentes de ingresos	La contraprestación tarifaria a la población beneficiaria por el uso del servicio móvil.
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto "Instalación del Servicio de Telefonía Móvil para la Conectividad y Desarrollo Social en los Distritos más Pobres del País - Zona Norte" con código 361443 se encuentra declarado viable.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	No aplica.
Alineamiento con los planes 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 el "Plan Nacional de Banda Ancha" cuyo objetivo es "disponer de infraestructura y una oferta de servicios adecuados para el desarrollo de la Banda Ancha a nivel nacional".
Coordinaciones interinstitucionales	No se ha contemplado ningún tipo de convenio con Entidades Estatales.
Infraestructura existente	El proyecto se desplegará sobre nueva infraestructura, sin embargo se considerará infraestructura desplegada para el tema de interconexión con otros operadores.





**Tabla 89. Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social del Distrito de Manseriche, Provincia Datem del Marañón**

Nombre del Proyecto	<b>INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DEL DISTRITO DE MANSERICHE, PROVINCIA DITEM DEL MARAÑÓN, EN LA REGIÓN LORETO</b>
Modalidad	Proyectos en Activos en el marco del FTEL
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
El objetivo del proyecto es proveer servicios de internet de banda ancha, dirigido principalmente a establecimientos de salud y locales escolares, en las localidades beneficiarias del distrito de Manseriche; a través de una red de transporte de fibra óptica y una red de distribución inalámbrica. Todas las localidades serán del ámbito FTEL.	
Principales componentes	La implementación del proyecto contempla la instalación de una red de Transporte y una red de distribución inalámbrica.
Monto estimado de inversión	Aprox. S/. 11 millones
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Elaboración del Estudio de Preinversión.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	El presente proyecto es complementario a los proyectos regionales, en la medida que la finalidad es de reducir las brechas de cobertura y calidad de servicios de telecomunicaciones.
Alineamiento con los planes 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 el "Plan Nacional de Banda Ancha" cuyo objetivo es "disponer de infraestructura y una oferta de servicios adecuados para el desarrollo de la Banda Ancha a nivel nacional".
Coordinaciones Interinstitucionales	Se procederá a suscribir Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.
Infraestructura existente	El proyecto se desplegará sobre nueva infraestructura, sin embargo se considerará infraestructura desplegada para el tema de interconexión con otros operadores.

**Tabla 90. Instalación de una Red de Banda Ancha para los servicios de Internet y Telefonía en las cuencas de los Ríos Napo y Putumayo del departamento de Loreto**

Nombre del Proyecto	<b>INSTALACIÓN DE UNA RED DE TELECOMUNICACIONES DE BANDA ANCHA EN LOCALIDADES DE LAS CUENCAS DE LOS RÍOS PUTUMAYO Y NAPO EN LA REGIÓN LORETO</b>
Modalidad	Proyectos en Activos en el marco del FTEL
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
El objetivo del proyecto es proveer servicios de internet de banda ancha, dirigido principalmente a	







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

establecimientos de salud y locales escolares, en las localidades de las cuencas de los ríos Putumayo y Napo a través de una red de radioenlaces terrestre, conformada por una red de transporte Punto a Punto y una red de distribución inalámbrica Punto Multipunto. Todas las localidades serán del ámbito FITEL.	
Principales componentes	La implementación del proyecto contempla la instalación de una red de Transporte y una Red de Acceso inalámbrica.
Monto estimado de inversión	Aprox. S/. 224 millones
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Elaboración del Estudio de Preinversión.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	El presente proyecto es complementario a los proyectos regionales, en la medida que la finalidad es de reducir las brechas de cobertura y calidad de servicios de telecomunicaciones.
Alineamiento con los planes 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 el "Plan Nacional de Banda Ancha" cuyo objetivo es "disponer de infraestructura y una oferta de servicios adecuados para el desarrollo de la Banda Ancha a nivel nacional".
Coordinaciones Interinstitucionales	Se procederá a suscribir Convenio de Cooperación con el Gobierno Regional.
Infraestructura existente	El proyecto se desplegará sobre nueva infraestructura, sin embargo se considerará infraestructura desplegada para el tema de interconexión con otros operadores.

Tabla 91. Instalación Banda Ancha para la Conectividad y Desarrollo Social en Localidades Aisladas

Nombre del Proyecto	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD Y DESARROLLO SOCIAL EN LOCALIDADES AISLADAS DEL PERÚ	
Modalidad	Proyectos en Activos en el marco del FITEL	
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios		
<p>El objetivo del proyecto es proveer conectividad a localidades rurales ubicadas a lo largo del territorio nacional que se encuentran lejanas a la actual infraestructura de telecomunicaciones y la futura red que será implementada a través de los proyectos regionales de banda ancha, atendiendo así las necesidades de comunicaciones en dichas localidades. El servicio a brindarse es el servicio de conexión a internet, dirigido a la población, instalando infraestructura en las entidades del Estado.</p>		
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"><li>• Instalación de infraestructura.</li><li>• Capacitación y sensibilización</li></ul>	
Principales actividades de operación y mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"><li>• Operación a cargo del Operador de Telecomunicaciones</li><li>• Mantenimiento preventivo anual del equipamiento, sistemas de energía y protección eléctrica.</li><li>• Mantenimiento correctivo</li></ul>	



	<ul style="list-style-type: none"> <li>El Operador seleccionado cubrirá los costos de Operación y Mantenimiento.</li> </ul>
Monto estimado de inversión	S/. 299 millones
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	En formulación.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	Complementario a proyectos regionales de banda ancha
Alineamiento con los planes 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".
Coordinaciones Interinstitucionales	Se procederá a suscribir Convenios de Cooperación con los Gobiernos Regionales del ámbito del Proyecto.
Infraestructura existente	El proyecto se desplegará sobre nueva infraestructura, sin embargo se considerará infraestructura desplegada para el tema de interconexión con otros operadores.

**Tabla 92. Instalación Banda Ancha para la Conectividad y Desarrollo Social en Localidades Focalizadas del Perú**

Nombre del Proyecto	<b>INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD Y DESARROLLO SOCIAL EN LOCALIDADES FOCALIZADAS</b>
Modalidad	Proyectos en Activos en el marco del FTEL
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
El objetivo del proyecto es proveer conectividad a localidades ubicadas de manera estratégica que permitan beneficiar a un número mayor de población, atendiendo las necesidades de comunicaciones y tecnologías de información, para lo cual se ha previsto implementar una red de acceso mediante una red satelital.	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Instalación de infraestructura.</li> <li>Capacitación y sensibilización</li> </ul>
Monto estimado de inversión	No definido
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	En Planificación
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos	El presente proyecto es complementario a los proyectos regionales, en la medida que la finalidad es de reducir las brechas de cobertura y calidad de servicios de telecomunicaciones.
Alineamiento con	El proyecto se encuentra alineado con el Plan Estratégico Sectorial Multianual







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	(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 el "Plan Nacional de Banda Ancha" cuyo objetivo es "disponer de infraestructura y una oferta de servicios adecuados para el desarrollo de la Banda Ancha a nivel nacional".
Coordinaciones Interinstitucionales	Se procederá a suscribir Convenios de Cooperación con los Gobiernos Regionales del ámbito del Proyecto.
Infraestructura existente	El proyecto se desplegará sobre nueva infraestructura, sin embargo se considerará infraestructura desplegada para el tema de interconexión con otros operadores.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

## Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes





**Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes**

Entidad	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>PROYECTOS VIALES</b>															
1 IIRSA NORTE	228,797,572	237,076,825	213,901,863	228,360,058	231,038,907	233,798,243	190,985,675	135,705,395	111,757,049	110,075,259	113,274,016	116,568,737	119,962,299	123,457,668	61,983,735
Gasto de Capital	156,450,430	153,553,082	135,613,082	135,613,082	135,613,082	135,613,082	89,968,459	31,750,862	4,787,380	-	-	-	-	-	-
Contrato	134,433,838	135,613,082	135,613,082	135,613,082	135,613,082	135,613,082	89,958,459	31,750,862	4,787,380	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	22,016,592	17,940,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	73,347,142	83,523,743	78,288,811	92,746,976	95,425,885	98,185,161	101,027,216	103,954,533	106,969,689	110,075,259	113,274,016	116,568,737	119,962,299	123,457,668	61,983,735
Contrato	72,003,119	80,073,743	74,838,811	89,296,976	91,975,885	94,735,161	97,577,216	100,504,533	103,519,689	106,625,259	109,824,016	113,118,737	116,512,299	120,007,668	58,533,735
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	1,344,023	3,450,000	3,450,000	3,450,000	3,450,000	3,450,000	3,450,000	3,450,000	3,450,000	3,450,000	3,450,000	3,450,000	3,450,000	3,450,000	3,450,000
2 IIRSA SUR TRAMO 1	144,548,042	282,383,530	164,408,751	116,666,874	117,520,812	118,387,759	119,267,708	120,160,661	92,494,831	92,494,831	83,745,218	64,663,568	65,595,689	66,541,793	67,502,089
Gasto de Capital	56,779,293	198,453,774	106,442,923	57,859,334	57,859,334	57,859,334	57,859,334	57,859,334	29,286,757	29,286,757	657,045	657,045	657,045	657,045	657,045
Contrato	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	29,286,757	657,045	657,045	657,045	657,045	657,045
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	140,903,023	48,583,588	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	87,768,749	83,909,756	57,965,829	58,807,340	59,661,478	60,528,425	61,408,374	62,301,526	63,208,074	63,208,074	63,088,173	64,066,521	64,938,644	65,884,748	66,845,045
Contrato	53,438,436	54,976,966	56,100,829	56,942,340	57,798,478	58,663,425	59,543,374	60,436,526	61,343,074	61,343,074	61,223,173	62,141,521	63,073,944	64,019,748	64,980,045
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	34,328,313	28,932,790	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000	1,865,000
3 IIRSA SUR TRAMO 2	208,071,988	243,523,642	201,568,704	201,968,423	202,547,673	202,535,341	140,389,331	37,977,623	38,730,514	38,944,062	38,400,293	38,654,899	38,972,193	37,872,201	17,945,487
Gasto de Capital	160,516,050	174,422,795	161,600,819	161,600,819	161,600,819	161,600,819	101,979,944	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	155,511,513	160,195,595	161,600,819	161,600,819	161,600,819	161,600,819	101,979,944	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	14,004,537	14,227,200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	38,555,938	69,100,847	39,965,884	40,367,604	40,948,853	40,934,521	38,409,387	37,977,623	38,730,514	38,944,062	38,400,293	38,654,899	38,972,193	37,872,201	17,945,487
Contrato	37,834,302	69,100,847	39,965,884	40,367,604	40,948,853	40,934,521	38,409,387	37,977,623	38,730,514	38,944,062	38,400,293	38,654,899	38,972,193	37,872,201	17,945,487
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos <sup>1</sup>	721,635	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4 IIRSA SUR TRAMO 3	253,390,034	272,035,251	259,528,886	260,868,805	262,250,982	263,874,624	208,520,109	85,020,664	66,690,734	68,293,056	69,943,447	71,643,351	73,394,251	75,197,679	56,868,614
Gasto de Capital	200,906,164	215,327,437	201,516,237	201,516,237	201,516,237	201,516,237	142,895,370	19,885,783	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	200,446,467	201,516,237	201,516,237	201,516,237	201,516,237	201,516,237	142,895,370	19,885,783	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	459,697	13,811,200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	52,483,870	56,707,814	58,010,649	59,352,568	60,734,745	62,158,387	63,624,739	65,135,081	66,690,734	68,293,056	69,943,447	71,643,351	73,394,251	75,197,679	56,868,614
Contrato	47,616,670	56,707,814	58,010,649	59,352,568	60,734,745	62,158,387	63,624,739	65,135,081	66,690,734	68,293,056	69,943,447	71,643,351	73,394,251	75,197,679	56,868,614
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	4,867,200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5 IIRSA SUR TRAMO 4	253,148,541	274,067,071	231,418,477	232,723,259	234,067,184	235,451,427	191,357,453	161,038,387	130,763,377	77,640,564	79,245,281	80,898,140	82,600,584	84,354,102	72,766,651
Gasto de Capital	170,004,056	208,288,308	163,775,753	163,775,753	163,775,753	163,775,753	118,256,009	86,468,400	54,680,790	-	-	-	-	-	-
Contrato	170,004,056	208,288,308	163,775,753	163,775,753	163,775,753	163,775,753	118,256,009	86,468,400	54,680,790	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	83,142,484	65,798,763	67,642,724	68,947,506	70,291,431	71,675,674	73,101,444	74,569,987	76,082,587	77,640,564	79,245,281	80,898,140	82,600,584	84,354,102	72,766,651
Contrato	83,142,484	65,798,763	67,642,724	68,947,506	70,291,431	71,675,674	73,101,444	74,569,987	76,082,587	77,640,564	79,245,281	80,898,140	82,600,584	84,354,102	72,766,651
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos <sup>2</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-







Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes

Entidad	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
6 IIRSA SUR TRAMO 5	338,712,018	538,628,844	604,715,097	102,511,909	102,651,282	102,762,746	102,936,333	103,062,073	103,229,999	103,380,144	103,532,541	103,687,224	103,844,227	65,389,317	17,064,980
Gasto de Capital	328,501,150	528,178,294	595,560,836	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	54,806,965	8,119,580
Contrato	86,295,697	92,409,723	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	93,220,334	54,806,965	8,119,580
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	242,205,453	435,768,571	502,340,502	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	10,210,868	10,650,550	9,154,261	9,291,575	9,430,948	9,572,412	9,715,999	9,861,739	10,009,665	10,159,810	10,312,207	10,466,890	10,623,893	10,783,252	10,945,000
Contrato	10,210,868	10,269,856	8,752,547	8,892,027	9,023,469	9,162,463	9,291,995	9,429,255	9,568,531	9,709,854	9,851,776	9,998,755	10,146,396	10,296,205	10,448,212
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	380,694	391,714	399,548	407,539	2,079,949	424,004	432,484	441,134	449,956	2,296,431	458,135	477,467	487,047	496,788
7 EMPALME 1B BUENOS AIRES CANCHAQUE	33,896,146	35,346,520	34,051,085	34,192,224	34,480,188	34,776,791	35,082,291	35,397,233	35,722,949	36,059,503	36,406,633	36,764,633	37,133,711	-	-
Gasto de Capital	25,276,895	26,208,417	24,731,872	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	-	-
Contrato	23,866,726	24,379,579	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	24,593,435	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	1,610,169	1,828,838	138,437	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	8,619,251	9,140,103	9,316,213	9,598,789	9,886,753	10,183,356	10,488,856	10,803,522	11,133,711	11,479,068	11,837,200	12,207,200	12,589,200	-	-
Contrato	8,619,251	9,140,103	9,316,213	9,598,789	9,886,753	10,183,356	10,488,856	10,803,522	11,133,711	11,479,068	11,837,200	12,207,200	12,589,200	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8 OVALO CHANCAY HUARAL ACOS	22,392,962	33,587,215	13,485,011	13,889,591	14,306,248	14,735,435	15,177,468	15,632,823	16,101,808	16,584,862	17,082,408	17,594,880	18,122,727	18,668,409	19,226,401
Gasto de Capital	22,392,962	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	22,392,962	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	33,587,215	13,485,011	13,889,591	14,306,248	14,735,435	15,177,468	15,632,823	16,101,808	16,584,862	17,082,408	17,594,880	18,122,727	18,668,409	19,226,401
Contrato	-	12,678,398	13,485,011	13,889,591	14,306,248	14,735,435	15,177,468	15,632,823	16,101,808	16,584,862	17,082,408	17,594,880	18,122,727	18,668,409	19,226,401
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	20,608,817	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9 NUEVO MOCUPE CAYALTI OYOTUN	49,800,000	26,263,023	5,978,958	6,104,482	6,227,160	6,348,876	6,491,524	6,624,698	6,776,791	6,920,560	7,071,162	7,217,900	7,325,906	7,463,348	7,616,199
Gasto de Capital	49,800,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	49,800,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	26,263,023	5,978,958	6,104,482	6,227,160	6,348,876	6,491,524	6,624,698	6,776,791	6,920,560	7,071,162	7,217,900	7,325,906	7,463,348	7,616,199
Contrato	-	5,616,404	5,978,958	6,104,482	6,227,160	6,348,876	6,491,524	6,624,698	6,776,791	6,920,560	7,071,162	7,217,900	7,325,906	7,463,348	7,616,199
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	20,446,618	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10 RED VIAL 4	41,920,863	392,782,099	293,836,500	257,611,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	37,919,130	392,782,099	293,836,500	257,611,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	37,919,130	392,782,099	293,836,500	257,611,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	4,001,733	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	4,001,733	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11 RED VIAL 5	142,505,806	252,625,543	172,554,586	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	142,505,806	252,625,543	172,554,586	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	142,505,806	252,625,543	172,554,586	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12 RED VIAL 6	128,113,672	192,181,117	53,405,687	84,962,976	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	78,113,672	192,181,117	53,405,687	84,962,976	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	78,113,672	192,181,117	53,405,687	84,962,976	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	50,000,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	50,000,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-





Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes

Entidad	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>13 AUTOPISTA DEL SOL</b>	340,703,519	541,180,519	21,309,517	3,887,797	4,025,766	4,020,423	3,887,797	3,922,164	3,922,164	4,046,440	16,492,214	5,034,447	5,126,247	5,212,248	12,723,468
Gasto de Capital	340,631,422	537,333,731	15,942,274	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	340,631,422	537,333,731	15,942,274	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	72,097	3,848,788	5,367,243	3,887,797	4,025,766	4,020,423	3,887,797	3,922,164	3,922,164	4,046,440	16,492,214	5,034,447	5,126,247	5,212,248	12,723,468
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	72,097	3,848,788	5,367,243	3,887,797	4,025,766	4,020,423	3,887,797	3,922,164	3,922,164	4,046,440	16,492,214	5,034,447	5,126,247	5,212,248	12,723,468
<b>14 IIRSA CENTRO TRAMO 2</b>	74,792,825	35,512,301	81,918,244	1,040,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	71,472,825	32,092,301	78,468,244	1,040,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	8,853,454	28,092,301	5,632,844	40,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	62,619,371	4,000,000	72,835,400	1,000,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	3,320,000	3,420,000	3,450,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	3,320,000	3,420,000	3,450,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>15 DESVIO QUILCA LA CONCORDIA</b>	-	-	138,000,000	31,000,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	-	-	138,000,000	31,000,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	138,000,000	31,000,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>16 LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 2</b>	338,352,177	345,347,488	221,870,514	224,348,539	226,892,928	227,823,088	230,453,172	234,943,196	237,772,241	235,139,428	243,861,256	246,725,598	249,872,850	253,105,365	256,425,566
Gasto de Capital	233,433,213	127,798,778	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	233,433,213	128,404,778	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	1,394,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	104,918,964	217,548,710	221,870,514	224,348,539	226,892,928	227,823,088	230,453,172	234,943,196	237,772,241	235,139,428	243,861,256	246,725,598	249,872,850	253,105,365	256,425,566
Contrato	104,918,964	217,548,710	221,870,514	224,348,539	226,892,928	227,823,088	230,453,172	234,943,196	237,772,241	235,139,428	243,861,256	246,725,598	249,872,850	253,105,365	256,425,566
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>PROYECTOS AEROPORTUARIOS</b>															
<b>17 AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ</b>	17,120,672	54,720,000	55,200,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	17,120,672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	17,120,672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	54,720,000	55,200,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	54,720,000	55,200,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>18 I GRUPO AEROPUERTOS</b>	79,148,933	139,489,148	172,746,234	166,969,817	215,644,426	282,925,015	333,280,643	392,170,965	450,463,889	515,556,126	547,461,743	556,643,025	522,594,587	508,312,887	469,375,058
Gasto de Capital	49,249,866	71,250,700	111,312,391	103,652,175	145,665,917	208,297,224	253,578,290	311,685,753	371,394,094	437,153,005	471,828,909	487,602,621	455,746,769	443,052,546	410,890,683
Contrato	49,249,866	71,250,700	111,312,391	103,652,175	145,665,917	208,297,224	253,578,290	311,685,753	371,394,094	437,153,005	471,828,909	487,602,621	455,746,769	443,052,546	410,890,683
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	29,899,067	68,229,448	61,433,842	63,317,643	69,978,509	74,627,791	79,702,352	80,485,212	79,069,775	78,503,121	75,632,334	69,040,405	66,847,798	65,260,341	58,484,375
Contrato	29,899,067	68,229,448	61,433,842	63,317,643	69,978,509	74,627,791	79,702,352	80,485,212	79,069,775	78,503,121	75,632,334	69,040,405	66,847,798	65,260,341	58,484,375
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>19 II GRUPO AEROPUERTOS</b>	2,927,551	49,020,776	12,097,305	12,097,305	12,097,305	12,097,305	12,097,305	11,787,014	10,856,141	10,856,141	10,729,608	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000
Gasto de Capital	2,878,291	38,760,776	1,747,305	1,747,305	1,747,305	1,747,305	1,747,305	1,437,014	506,141	506,141	379,608	-	-	-	-
Contrato	2,878,291	38,760,776	1,747,305	1,747,305	1,747,305	1,747,305	1,747,305	1,437,014	506,141	506,141	379,608	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	49,260	10,260,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000
Contrato	49,260	10,260,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000	10,350,000
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-







Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes

Entidad	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
20 AEROPUERTO DE CHINCHERO	109,295,432	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	109,295,432	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	109,295,432	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PROYECTOS PORTUARIOS															
21 TERMINAL CONTENEDORES SUR - TP CALLAO	739,500	1,530,450	18,361,473	18,361,473	-	-	-	3,932,586	-	3,932,586	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	739,500	1,530,450	18,361,473	18,361,473	-	-	-	3,932,586	-	3,932,586	-	-	-	-	-
Contrato	739,500	1,530,450	18,361,473	18,361,473	-	-	-	3,932,586	-	3,932,586	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22 TERMINAL PORTUARIO PAITA	1,701,500	3,659,400	-	-	10,345,129	10,345,129	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	1,701,500	3,659,400	-	-	10,345,129	10,345,129	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	1,701,500	3,659,400	-	-	10,345,129	10,345,129	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23 TERMINAL PORTUARIO YURIMAGUAS	52,580,271	47,350,682	47,895,795	46,131,544	30,317,836	12,508,937	12,759,116	13,014,298	13,274,584	13,540,076	42,445,677	42,722,095	14,368,836	14,656,213	14,949,337
Gasto de Capital	35,627,425	35,794,358	36,108,344	36,108,344	18,054,172	-	-	-	-	-	28,635,000	28,635,000	-	-	-
Contrato	35,627,425	35,794,358	36,108,344	36,108,344	18,054,172	-	-	-	-	-	28,635,000	28,635,000	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	16,952,846	11,556,324	11,787,451	12,023,200	12,263,664	12,508,937	12,759,116	13,014,298	13,274,584	13,540,076	13,810,677	14,087,095	14,368,836	14,656,213	14,949,337
Contrato	10,598,773	11,556,324	11,787,451	12,023,200	12,263,664	12,508,937	12,759,116	13,014,298	13,274,584	13,540,076	13,810,677	14,087,095	14,368,836	14,656,213	14,949,337
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	6,354,073	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24 TERMINAL NORTE - TP CALLAO	3,301,035	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	3,301,035	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	1,721,654	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	1,579,381	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25 TERMINAL DE MINERALES - TP CALLAO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26 TERMINAL PORTUARIO DE PISCO	2,044,261	2,444,719	4,701,846	4,563,846	2,097,102	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	2,044,261	2,444,719	4,701,846	4,563,846	2,097,102	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	2,044,261	2,444,719	4,701,846	4,563,846	2,097,102	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-





**Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes**

Entidad	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
27 TERMINAL PORTUARIO MATARANI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>PROYECTOS FERROVIARIOS</b>															
28 FERROCARRIL DEL CENTRO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29 FERROCARRIL DEL SUR Y SUR ORIENTE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30 METRO DE LIMA LINEA 1	545,996,772	520,317,353	473,341,494	511,810,581	519,689,358	527,725,712	535,922,792	544,283,814	552,812,057	561,510,864	570,383,648	579,433,887	588,665,131	598,081,000	607,685,186
Gasto de Capital	392,824,939	310,089,825	298,014,706	275,616,947	274,436,277	273,422,717	276,557,560	275,996,289	276,233,384	274,006,672	274,701,559	275,671,163	278,935,576	278,512,588	280,420,708
Contrato	185,550,779	163,034,574	160,271,973	158,936,373	157,755,703	156,742,143	159,879,986	159,315,715	159,552,810	157,326,098	158,020,985	158,990,589	160,255,002	161,832,014	163,740,134
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	207,274,160	147,055,251	107,742,733	116,680,574	116,680,574	116,680,574	116,680,574	116,680,574	116,680,574	116,680,574	116,680,574	116,680,574	116,680,574	116,680,574	116,680,574
Gasto Corriente	153,173,833	210,227,528	205,326,788	236,193,634	245,253,082	254,302,995	259,365,233	268,287,525	276,578,673	287,501,193	295,682,080	303,762,724	311,729,555	319,568,412	327,264,478
Contrato	85,076,028	93,712,787	101,610,336	108,183,582	114,706,651	121,169,458	123,592,847	129,823,514	135,369,204	143,491,357	148,815,879	153,983,011	158,978,070	163,785,720	168,389,955
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	68,097,805	116,514,741	103,716,453	128,010,052	130,546,431	133,133,537	135,772,386	138,464,011	141,209,469	144,009,836	146,866,210	149,779,712	152,751,484	155,782,692	158,874,523
31 METRO DE LIMA LINEA 2 Y RAMAL 4	2,849,269,829	1,941,554,411	2,902,493,111	1,679,082,868	1,007,503,880	1,106,020,810	1,109,846,822	1,109,846,822	1,110,887,425	1,110,887,425	1,139,664,379	1,148,706,574	1,157,801,641	1,159,428,800	1,161,189,348
Gasto de Capital	2,849,269,829	1,941,554,411	2,790,369,194	1,474,976,126	672,309,832	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000
Contrato	2,849,269,829	1,941,554,411	2,790,369,194	1,474,976,126	672,309,832	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000	671,715,000
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	-	112,123,917	204,026,742	335,194,048	434,305,810	438,131,622	438,131,622	439,172,425	439,172,425	467,949,379	474,991,574	485,886,641	487,713,800	489,474,348
Contrato	-	-	112,123,917	204,026,742	335,194,048	434,305,810	438,131,622	438,131,622	439,172,425	439,172,425	467,949,379	474,991,574	485,886,641	487,713,800	489,474,348
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>PROYECTOS DE COMUNICACIONES</b>															
32 RED DORSAL NACIONAL DE FIBRA ÓPTICA - Red de Transporte	380,871,401	183,296,871	183,296,871	183,296,871	183,296,871	183,296,871	183,296,871	183,296,871	183,296,871	183,296,871	183,296,871	183,296,871	183,296,871	183,296,871	183,296,871
Gasto de Capital	229,250,679	111,584,328	111,584,328	111,584,328	111,584,328	111,584,328	111,584,328	111,584,328	111,584,328	111,584,328	111,584,328	111,584,328	111,584,328	111,584,328	111,584,328
Gasto Corriente	151,620,722	71,712,543	71,712,543	71,712,543	71,712,543	71,712,543	71,712,543	71,712,543	71,712,543	71,712,543	71,712,543	71,712,543	71,712,543	71,712,543	71,712,543
33 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION APURIMAC	38,652,285	1,373,824	2,747,648	2,747,648	2,747,648	2,747,648	2,747,648	2,747,648	2,747,648	2,747,648	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	38,652,285	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	1,373,824	2,747,648	2,747,648	2,747,648	2,747,648	2,747,648	2,747,648	2,747,648	2,747,648	-	-	-	-	-
34 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION AYACUCHO	50,853,908	1,713,881	3,427,762	3,427,762	3,427,762	3,427,762	3,427,762	3,427,762	3,427,762	3,427,762	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	50,853,908	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	1,713,881	3,427,762	3,427,762	3,427,762	3,427,762	3,427,762	3,427,762	3,427,762	3,427,762	-	-	-	-	-
35 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION HUANCavelica	44,185,527	1,681,651	3,363,301	3,363,301	3,363,301	3,363,301	3,363,301	3,363,301	3,363,301	3,363,301	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	44,185,527	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	1,681,651	3,363,301	3,363,301	3,363,301	3,363,301	3,363,301	3,363,301	3,363,301	3,363,301	-	-	-	-	-







Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes

Entidad	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
36 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION LAMBAYEQUE	11,789,242	2,381,295	2,381,295	2,381,295	2,381,295	2,381,295	2,381,295	2,381,295	2,381,295	2,381,295	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	11,789,242														
Gasto Corriente		2,381,295	2,381,295	2,381,295	2,381,295	2,381,295	2,381,295	2,381,295	2,381,295	2,381,295					
37 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION CAJAMARCA	13,372,160	26,801,726	6,006,960	6,006,960	6,006,960	6,006,960	6,006,960	6,006,960	6,006,960	6,006,960	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	13,372,160	23,798,240													
Gasto Corriente		3,003,486	6,006,960	6,006,960	6,006,960	6,006,960	6,006,960	6,006,960	6,006,960	6,006,960					
38 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION CUSCO	24,818,550	9,508,500	3,803,400	3,803,400	3,803,400	3,803,400	3,803,400	3,803,400	3,803,400	3,803,400	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	24,818,550	7,606,800													
Gasto Corriente		1,901,700	3,803,400	3,803,400	3,803,400	3,803,400	3,803,400	3,803,400	3,803,400	3,803,400					
39 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION PIURA	8,102,897	15,890,345	3,250,789	3,250,789	3,250,789	3,250,789	3,250,789	3,250,789	3,250,789	3,250,789	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	8,102,897	14,284,951													
Gasto Corriente		1,625,395	3,250,789	3,250,789	3,250,789	3,250,789	3,250,789	3,250,789	3,250,789	3,250,789					
40 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION TUMBES	1,892,946	3,394,881	406,853	406,853	406,853	406,853	406,853	406,853	406,853	406,853	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	1,892,946	3,191,454													
Gasto Corriente		203,427	406,853	406,853	406,853	406,853	406,853	406,853	406,853	406,853					
Proyectos APP que cuenten con opinión favorable al Informe de Evaluación de un Proyecto APP o Relevancia															
PROYECTOS VIALES															
1 LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 4	64,600,000	143,511,155	390,951,148	396,015,260	590,458,370	377,124,978	380,766,826	384,492,437	388,303,737	392,202,697	395,705,249	399,398,259	403,091,270	406,784,280	410,477,291
Gasto de Capital	-	-	243,408,784	244,713,925	435,677,104	218,783,743	218,783,743	218,783,743	218,783,743	218,783,743	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	176,921,506	180,614,516	184,307,527	188,000,537	191,693,548
2 INICIATIVAS PRIVADAS COFINANCIADAS CON OPINIÓN DE RELEVANCIA (ANILLO VIAL PERIFÉRICO, AUTOPISTA INTERNACIONAL DEL NORTE, CARRETERA TARMA)	-	43,700,000	63,600,000	40,600,000	188,733,875	284,243,875	562,654,725	563,654,725	675,538,775	523,038,775	523,461,500	523,461,500	523,461,500	523,461,500	523,461,500
Gasto de Capital	-	-	-	10,200,000	71,500,000	195,410,000	374,201,500	374,201,500	393,461,500	393,461,500	393,461,500	393,461,500	393,461,500	393,461,500	393,461,500
Gasto Corriente	-	43,700,000	63,600,000	30,400,000	115,233,875	88,833,875	188,453,225	189,453,225	282,077,275	129,577,275	130,000,000	130,000,000	130,000,000	130,000,000	130,000,000
PROYECTOS FERROVIARIOS															
3 FERROCARRIL HUANCAYO-HUANCAMELICA	1,000,000	16,782,868	17,351,146	82,707,573	196,568,222	197,587,017	168,846,388	199,716,746	200,808,513	201,922,113	202,957,264	204,027,958	205,098,653	206,169,347	207,240,042
Gasto de Capital	1,000,000	-	-	64,914,507	145,128,446	145,128,446	145,128,446	145,128,446	145,128,446	145,128,446	145,128,446	145,128,446	145,128,446	145,128,446	145,128,446
Gasto Corriente	-	16,782,868	17,351,146	17,793,067	51,439,775	52,468,570	53,517,341	54,588,300	55,680,067	56,793,667	57,828,818	58,899,512	59,970,207	61,040,901	62,111,596
4 LINEA 3 DEL METRO DE LIMA	-	-	4,737,600,000	4,737,600,000	4,737,600,000	4,737,600,000	4,737,600,000	4,737,600,000	668,800,000	668,800,000	668,800,000	668,800,000	668,800,000	668,800,000	668,800,000
Gasto de Capital	-	-	4,737,600,000	4,737,600,000	4,737,600,000	4,737,600,000	4,737,600,000	4,737,600,000	-	-	-	-	-	-	-
Gasto Corriente	-	-	-	-	-	-	-	-	668,800,000	668,800,000	668,800,000	668,800,000	668,800,000	668,800,000	668,800,000





**Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes**

Entidad	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
5 LINEA 4 DEL METRO DE LIMA	-	-	3,213,000,000	3,213,000,000	3,213,000,000	3,213,000,000	3,213,000,000	273,190,000	273,190,000	273,190,000	273,190,000	273,190,000	273,190,000	273,190,000	273,190,000
Gasto de Capital			3,213,000,000	3,213,000,000	3,213,000,000	3,213,000,000	3,213,000,000								
Gasto Corriente								273,190,000	273,190,000	273,190,000	273,190,000	273,190,000	273,190,000	273,190,000	273,190,000
<b>PROYECTOS DE COMUNICACIONES</b>															
6 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION JUNIN	21,037,244	24,789,328	26,517,844	3,457,032	3,457,032	3,457,032	3,457,032	3,457,032	3,457,032	3,457,032	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	21,037,244	24,789,328	26,497,941	2,445,069											
Gasto Corriente			19,903	1,011,963	3,457,032	3,457,032	3,457,032	3,457,032	3,457,032	3,457,032					
7 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION PUNO	24,828,403	28,839,813	30,741,332	4,203,439	4,203,439	4,203,439	4,203,439	4,203,439	4,203,439	4,203,439	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	24,828,403	28,839,813	30,723,709	3,513,525											
Gasto Corriente			17,623	689,914	4,203,439	4,203,439	4,203,439	4,203,439	4,203,439	4,203,439					
8 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION ICA	11,975,429	7,557,205	9,892,180	1,104,556	1,104,556	1,104,556	1,104,556	1,104,556	1,104,556	1,104,556	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	11,975,429	7,557,205	8,617,985												
Gasto Corriente			1,274,195	1,104,556	1,104,556	1,104,556	1,104,556	1,104,556	1,104,556	1,104,556					
9 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION LIMA	29,381,106	16,972,032	22,112,331	3,102,269	3,102,269	3,102,269	3,102,269	3,102,269	3,102,269	3,102,269	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	29,381,106	16,972,032	20,561,197	3,020,347											
Gasto Corriente			1,551,134	81,922	3,102,269	3,102,269	3,102,269	3,102,269	3,102,269	3,102,269					
10 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION AMAZONAS	28,525,470	14,443,514	18,667,104	3,545,489	3,545,489	3,545,489	3,545,489	3,545,489	3,545,489	3,545,489	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	28,525,470	14,443,514	18,667,104	3,339,427											
Gasto Corriente				206,062	3,545,489	3,545,489	3,545,489	3,545,489	3,545,489	3,545,489					
11 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION MOQUEGUA	5,246,436	6,361,834	6,774,937	826,208	826,208	826,208	826,208	826,208	826,208	826,208	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	5,246,436	6,361,834	6,361,834	415,280											
Gasto Corriente			413,104	410,927	826,208	826,208	826,208	826,208	826,208	826,208					
12 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION TACNA	5,160,053	6,225,297	6,634,778	818,962	818,962	818,962	818,962	818,962	818,962	818,962	-	-	-	-	-
Gasto de Capital	5,160,053	6,225,297	5,636,265												
Gasto Corriente			998,512	818,962	818,962	818,962	818,962	818,962	818,962	818,962					
13 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION ANCASH	-	26,358,367	59,840,090	4,559,338	4,559,338	4,559,338	4,559,338	4,559,338	4,559,338	4,559,338	4,203,439	-	-	-	-
Gasto de Capital	-	26,358,367	58,563,408	4,559,338	4,266,437										
Gasto Corriente			1,276,681		292,901	4,559,338	4,559,338	4,559,338	4,559,338	4,559,338	4,203,439				
14 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION AREQUIPA	-	21,588,402	27,734,830	30,823,224	3,088,395	3,088,395	3,088,395	3,088,395	3,088,395	3,088,395	3,088,395	-	-	-	-
Gasto de Capital		21,588,402	27,734,830	27,734,830	1,722,992										
Gasto Corriente				3,088,395	1,365,403	3,088,395	3,088,395	3,088,395	3,088,395	3,088,395	3,088,395				
15 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION SAN MARTIN	-	15,166,352	34,495,163	2,617,024	2,617,024	2,617,024	2,617,024	2,617,024	2,617,024	2,617,024	2,617,024	-	-	-	-
Gasto de Capital		15,166,352	33,420,236	893,163											
Gasto Corriente			1,074,927	1,923,862	2,617,024	2,617,024	2,617,024	2,617,024	2,617,024	2,617,024	2,617,024				
16 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION LA LIBERTAD	-	28,351,900	28,801,668	34,382,095	5,580,426	5,580,426	5,580,426	5,580,426	5,580,426	5,580,426	5,580,426	-	-	-	-
Gasto de Capital		28,351,900	28,801,668	27,422,002	2,488,975										
Gasto Corriente				6,960,092	3,091,451	5,580,426	5,580,426	5,580,426	5,580,426	5,580,426	5,580,426				





Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes

Entidad	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
17 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION HUÁNUCO	-	19,422,075	30,959,380	14,378,130	3,594,532	3,594,532	3,594,532	3,594,532	3,594,532	3,594,532	3,594,532	-	-	-	-
Gasto de Capital		19,422,075	29,805,361	10,783,597	917,853										
Gasto Corriente			1,154,019	3,594,532	2,676,679	3,594,532	3,594,532	3,594,532	3,594,532	3,594,532	3,594,532				
18 INSTALACION DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGION PASCO	-	13,856,932	22,428,106	9,213,713	2,642,879	2,642,879	2,642,879	2,642,879	2,642,879	2,642,879	2,642,879	-	-	-	-
Gasto de Capital		13,856,932	22,428,106	8,469,541											
Gasto Corriente				2,744,173	2,642,879	2,642,879	2,642,879	2,642,879	2,642,879	2,642,879	2,642,879				
19 RED DORSAL NACIONAL DE FIBRA ÓPTICA - Red de Acceso	-	26,667,988	73,276,344	75,531,484	75,531,484	75,531,484	75,531,484	75,531,484	75,531,484	75,531,484	75,531,484	75,531,484	75,531,484	75,531,484	75,531,484
Gasto de Capital	-	14,630,041	40,116,399	41,344,598	41,344,598	41,344,598	41,344,598	41,344,598	41,344,598	41,344,598	41,344,598	41,344,598	41,344,598	41,344,598	41,344,598
Gasto Corriente	-	12,028,948	33,159,945	34,186,886	34,186,886	34,186,886	34,186,886	34,186,886	34,186,886	34,186,886	34,186,886	34,186,886	34,186,886	34,186,886	34,186,886
20 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DE TRANSPORTE DE LOS PROYECTOS REGIONALES UBICADOS EN LA ZONA CENTRO SUR DEL PAÍS	-	-	16,826,374	15,850,867	15,869,598	15,893,968	15,935,638	15,978,536	16,038,938	16,115,361	15,916,575	-	-	-	-
Gasto de Capital			16,826,374	15,850,867	15,869,598	15,893,968	15,935,638	15,978,536	16,038,938	16,115,361	15,916,575				
Gasto Corriente															
21 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DE TRANSPORTE DE LOS PROYECTOS REGIONALES UBICADOS EN LA ZONA SUR DEL PAÍS	-	-	10,288,350	10,128,146	10,166,070	10,210,013	10,261,531	10,322,439	10,394,828	10,480,996	10,453,112	-	-	-	-
Gasto de Capital			10,288,350	10,128,146	10,166,070	10,210,013	10,261,531	10,322,439	10,394,828	10,480,996	10,453,112				
Gasto Corriente															
22 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DE TRANSPORTE DE LOS PROYECTOS REGIONALES UBICADOS EN LA ZONA CENTRO NORTE DEL PAÍS	-	-	14,793,899	14,853,263	14,925,206	15,013,905	15,123,250	15,259,928	15,430,492	15,642,856	15,662,954	-	-	-	-
Gasto de Capital			14,793,899	14,853,263	14,925,206	15,013,905	15,123,250	15,259,928	15,430,492	15,642,856	15,662,954				
Gasto Corriente															
23 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DE TRANSPORTE DE LOS PROYECTOS REGIONALES UBICADOS EN LA ZONA NORTE DEL PAÍS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasto de Capital															
Gasto Corriente															
24 INSTALACIÓN DE UNA RED DE BANDA ANCHA PARA LOS SERVICIOS DE INTERNET Y TELEFONÍA EN LAS CUENCAS DE LOS RÍOS NAPO Y PUTUMAYO DEL DEPARTAMENTO DE LORETO	-	-	12,450,000	29,050,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	-
Gasto de Capital			12,450,000	29,050,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	4,565,000	
Gasto Corriente															
25 INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DEL DISTRITO DE MANSERICHE, PROVINCIA DATUM DEL MARAÑÓN	-	-	980,000	2,240,000	352,000	352,000	352,000	352,000	352,000	352,000	352,000	352,000	352,000	352,000	-
Gasto de Capital			980,000	2,240,000	352,000	352,000	352,000	352,000	352,000	352,000	352,000	352,000	352,000	352,000	
Gasto Corriente															
26 INSTALACIÓN BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD Y DESARROLLO SOCIAL EN LOCALIDADES AISLADAS DEL PERÚ	-	-	26,340,000	26,340,000	35,120,000	98,336,000	115,896,000	10,536,000	10,536,000	10,536,000	10,536,000	10,536,000	10,536,000	10,536,000	10,536,000
Gasto de Capital			26,340,000	26,340,000	35,120,000	87,800,000	105,360,000								
Gasto Corriente						10,536,000	10,536,000	10,536,000	10,536,000	10,536,000	10,536,000	10,536,000	10,536,000	10,536,000	10,536,000
27 INSTALACIÓN BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD Y DESARROLLO SOCIAL EN LOCALIDADES FOCALIZADAS DEL PERÚ	-	-	-	28,440,000	28,440,000	37,920,000	11,376,000	11,376,000	11,376,000	11,376,000	11,376,000	11,376,000	11,376,000	11,376,000	11,376,000
Gasto de Capital				28,440,000	28,440,000	37,920,000									
Gasto Corriente							11,376,000	11,376,000	11,376,000	11,376,000	11,376,000	11,376,000	11,376,000	11,376,000	11,376,000





**Anexo G Programación de Uso de Recursos Públicos para Asumir Obligaciones de Pago de Compromisos Firmes**

Entidad	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
28 INSTALACIÓN DEL SERVICIO DE TELEFONÍA MÓVIL PARA LA CONECTIVIDAD Y DESARROLLO SOCIAL EN LOS DISTRITOS MÁS POBRES DEL PAÍS-ZONA SUR. 4/	-	20,691,254	28,027,343	8,587,320	10,064,252	10,913,846	11,724,472	12,286,789	12,727,087	12,939,907	13,127,030	13,368,556	-	-	-
Gasto de Capital		20,691,254	20,001,254		10,064,252	10,913,846	11,724,472	12,286,789	12,727,087	12,939,907	13,127,030	13,368,556			
Gasto Corriente			7,336,089	8,587,320											
29 INSTALACIÓN DEL SERVICIO DE TELEFONÍA MÓVIL PARA LA CONECTIVIDAD Y DESARROLLO SOCIAL EN LOS DISTRITOS MÁS POBRES DEL PAÍS-ZONA NORTE 4/	-	19,693,356	25,863,865	7,296,967	8,734,387	9,413,943	10,072,933	10,934,582	10,934,582	11,111,042	11,276,840	11,458,814	-	-	-
Gasto de Capital		19,693,356	19,693,356		8,734,387	9,413,943	10,072,933	10,934,582	10,934,582	11,111,042	11,276,840	11,458,814			
Gasto Corriente			6,190,508	7,296,967											
Total de obligaciones de APPs en Gasto Corriente (S/.)	1,064,355,546	1,447,552,300	1,616,963,298	1,661,807,127	2,039,165,957	2,113,964,416	2,372,776,041	3,345,129,681	3,555,006,002	3,260,882,678	3,285,526,525	3,236,002,416	3,245,018,014	3,269,205,881	3,173,374,706
Total de obligaciones de APPs en Gasto de Capital (S/.)	6,325,176,852	6,015,153,958	14,297,438,265	11,890,772,068	11,016,054,369	11,140,816,411	11,308,494,082	2,993,958,109	2,968,576,424	2,971,137,169	2,997,830,494	3,014,194,264	2,954,967,766	2,905,235,285	2,826,498,457
Presupuesto de la Entidad en Gasto Corriente (S/.)	3,242,467,238	2,181,418,109	2,312,303,196	2,451,041,368	2,598,103,871	2,753,960,103	2,919,226,510	3,094,383,280	3,260,046,277	3,476,849,054	3,685,456,997	3,906,587,597	4,140,882,852	4,369,441,823	4,652,808,333
Indicador 1 (%)	33.64%	66.36%	69.93%	67.80%	78.49%	77.49%	81.28%	108.10%	108.38%	63.70%	89.15%	82.83%	78.36%	74.43%	68.20%
Presupuesto de la Entidad en Gasto de Capital (S/.)	8,592,383,239	8,737,420,316	9,261,665,535	9,817,365,467	10,406,407,395	11,030,791,830	11,692,839,350	12,394,197,710	13,137,846,573	13,926,120,546	14,761,687,780	15,647,369,047	16,568,232,390	17,581,406,333	18,636,299,713
Indicador 2 (%)	73.51%	68.84%	154.65%	121.12%	105.66%	101.00%	96.70%	24.18%	22.60%	21.33%	20.31%	19.26%	17.82%	16.52%	15.17%

Nota 1: Dato de presupuesto de la Entidad para el año 2017 en base al PIM al 03 de agosto de 2017 y datos de presupuesto de la entidad para el período 2018-2031 proyectados en base a una tasa de crecimiento de 6% del PIA 2017 (Fuente: PIA para el gasto corriente es de S/.1,302,512,574 y para el gasto de capital es de S/.8,142,849,359).

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.







PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Informe Multianual de Inversiones en APP

## Anexo H Criterios de Elegibilidad para los Potenciales Proyectos en APP





Anexo H Criterios de Elegibilidad para los Potenciales Proyectos en APP

N°	Proyecto	Ponderación			15%	10%	20%	20%	20%	10%	5%	Puntaje ponderado	C-7	Puntaje final
		Tipo de Proyecto	Tipo de Iniciativa	Financiamiento	C-1	C-2	C-3A	C-3B	C-4	C-5	C-6			
1	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo - Izcuchaca - Mayoc - Ayacucho/Ayacucho-Andahuaylas - Puente Sahulito/Desvío Pisco - Huayllay - Ayacucho	Vial	Estatal	Cofinanciada	2	3	3	2	3	3	2	17.7	1	18.70
2	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 5: Urcos - Siquani - Calaputa y Puno - Icare-Desaguadero	Vial	Estatal	Cofinanciada	2	3	3	2	3	3	2	17.7	1	18.70
3	Anillo Vial Periférico	Vial	Privada	Cofinanciada	2	3	3	3	3	3	2	19	1	20.00
4	Autopista Internacional del Norte: Sullana - Frontera con Ecuador	Vial	Privada	Cofinanciada	2	3	3	2	3	3	2	17.7	1	18.70
5	Carretera Dr. Las Vegas - Tarma - La Merced - Villa Rica - Dr. Pto. Bermúdez - Von Humboldt / Pto. Ralher - Desvío Salpo - Puerto Ocoña	Vial	Privada	Cofinanciada	2	3	3	2	3	3	2	17.7	1	18.70
6	Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	Portuario	Privada	Autofinanciada	3	3	2	3	3	2	2	18	1	19.00
7	Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica	Ferrovio	Estatal	Cofinanciada	2	2	2	3	3	2	2	15	1	16.00
8	Línea 3 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	Ferrovio	Estatal	Cofinanciada	2	3	3	3	3	2	2	18.3	1	19.30
9	Línea 4 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	Ferrovio	Estatal	Cofinanciada	2	3	3	3	3	2	2	18.3	1	19.30
10	Mejoramiento del Servicio de Transporte Ferroviario en el Tramo Tacna-Arica	Ferrovio	Estatal	Cofinanciada	2	2	2	1	3	2	2	13.7	1	14.70
11	Tercer Grupo de Aeropuertos	Aeroportuario	Estatal	Cofinanciada	2	3	2	2	3	2	2	15.7	1	16.70
12	Prestación del Servicio de la Plataforma de Inspección en Vuelo del Sistema de Radio Ayudas a la Navegación Aérea a Nivel Nacional	Aeroportuario	Privada	Cofinanciada	2	1	1	2	2	2	2	11.7	1	12.70
13	Red de Acceso a la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica (proyectos de Cobertura Universal Sur, Cobertura Universal Centro y Cobertura Universal Norte)	Comunicaciones	Estatal	Cofinanciada	2	2	2	3	3	2	2	16.3	1	17.30
14	Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Centro Sur (Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Lima e Ica)	Comunicaciones	Estatal	Cofinanciada	1	2	2	3	2	2	2	14	1	15.00
15	Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Norte (Lambayeque, Tumbes, Piura, Cajamarca y Amazonas)	Comunicaciones	Estatal	Cofinanciada	1	2	2	3	2	2	2	14	1	15.00
16	Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Sur (Tacna, Moquegua, Puno y Arequipa)	Comunicaciones	Estatal	Cofinanciada	1	2	2	3	2	2	2	14	1	15.00
17	Operación y mantenimiento de la Red de Transporte de los proyectos regionales de la Zona Centro Norte (Junín, Ancash, Huánuco, La Libertad, Pasco y San Martín)	Comunicaciones	Estatal	Cofinanciada	1	2	2	3	2	2	2	14	1	15.00
18	Vía Expressa al Puerto del Callao y Accesos Directos Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Vial	Estatal	Cofinanciada	2	3	2	2	3	3	2	16.3	1	17.30
19	Mejoramiento y Ampliación de la Panamericana Sur: Tramo Ica - Dr. Quilca - Matarrán - Punta de Bombón - Ilo - Tacna	Vial	Estatal	Cofinanciada	3	3	2	2	3	3	2	17.3	1	18.30
20	Mejoramiento del Acceso a Lima Norte (Canta)	Vial	Estatal	Cofinanciada	2	3	3	2	3	3	2	17.7	1	18.70
21	Carretera Canta - Huayllay - Urish/Ramal Dr Yantac - Peshac	Vial	Privada	Autofinanciada	3	3	3	2	3	3	2	18.7	1	19.70
22	Corredor Transversal de la Sierra: Huaraz - Sivil - Churín - Oyón - Ambo / Ramal Río Seco - Sayán	Vial	Estatal	Cofinanciada	2	3	3	2	3	3	2	17.7	1	18.70
23	Corredor Transversal de la Selva: Dr. Cerro de Pasco - Ambo - Huánuco - Tingo María - Pucallpa	Vial	Estatal	Cofinanciada	2	3	3	2	3	3	2	17.7	1	18.70
24	Longitudinal de la Sierra, Tramo 3: Shorey - Caraz - Huaraz - Conococha - Dr. Palivica / Casma - Huaraz / Santa - Caraz	Vial	Estatal	Cofinanciada	2	3	3	2	3	3	2	17.7	1	18.70
25	Terminal Portuario Multipropósito de Ilo	Portuario	Estatal	Cofinanciada	2	3	2	3	3	2	2	17	1	18.00
26	Terminal Portuario de Chinbe	Portuario	Privada	Autofinanciada	3	3	2	3	3	2	2	18	1	19.00
27	Terminal Portuario de Iquitos	Portuario	Estatal	Cofinanciada	2	3	2	2	2	2	2	14.3	1	15.30
28	Terminal Portuario de Pucallpa	Portuario	Estatal	Cofinanciada	2	3	2	2	2	2	2	14.3	1	15.30
29	Terminal Portuario Multipropósito de Marcona	Portuario	Privada	Autofinanciada	3	3	2	3	3	2	2	18	1	19.00
30	Ferrocarril Barranca - Lima - Ica	Ferrovio	Estatal	Cofinanciada	2	2	1	3	3	2	2	15	1	16.00
31	Túnel Transandino	Ferrovio	Estatal	Cofinanciada	2	2	1	2	3	2	2	13.7	1	14.70
32	Construcción y Operación de Truck Centers en Callao, Ancon, Chilo y Coronas	Logístico	Estatal	Cofinanciada	2	2	1	3	2	2	1	13.2	1	14.20
33	Implementación del Sistema Inteligente de Transporte en la Red Vial Nacional	Sistemas Inteligentes de Transporte	Estatal	Cofinanciada	2	2	1	3	2	2	1	13.2	1	14.20
34	Centro de Evaluación para los Postulantes a la Obtención de Licencias de Conducir en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao	Transporte Terrestre	Estatal	Cofinanciada	2	1	1	2	2	2	1	11.2	1	12.20
35	Centros de Inspección Técnica Vehicular a Nivel Nacional	Transporte Terrestre	Estatal	Cofinanciada	2	1	1	2	2	2	1	11.2	1	12.20
36	Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Arequipa	Transporte Urbano	Estatal	Cofinanciada	2	2	1	3	3	2	1	14.5	1	15.50
37	Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Trujillo	Transporte Urbano	Estatal	Cofinanciada	2	2	1	3	3	2	1	14.5	1	15.50
38	Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Piura	Transporte Urbano	Estatal	Cofinanciada	2	2	1	3	3	2	1	14.5	1	15.50
39	Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Cusco	Transporte Urbano	Estatal	Cofinanciada	2	2	1	3	3	2	1	14.5	1	15.50
40	Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Chiclayo	Transporte Urbano	Estatal	Cofinanciada	2	2	1	3	3	2	1	14.5	1	15.50
41	Desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte para la Ciudad de Huancayo	Transporte Urbano	Estatal	Cofinanciada	2	2	1	3	3	2	1	14.5	1	15.50
42	Construcción y Mejoramiento de la Carretera Central Tramo: Autopista Pto. Los Angeles - Pto. Ricardo Palma (Túnel Chocalla)	Vial	Estatal	Cofinanciada	2	2	1	2	3	2	2	13.7	1	14.70

