



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2020-2023

MODIFICADO

Oficina General de Planeamiento y Presupuesto
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Noviembre 2022

Contenido

INTRODUCCIÓN.....	5
SECCIÓN PLANEAMIENTO.....	7
1. DIAGNÓSTICO	7
1.1. SECTOR TRANSPORTES	8
1.1.1. TRANSPORTE TERRESTRE	9
1.1.2. TRANSPORTE FERROVIARIO	13
1.1.3. TRANSPORTE AÉREO	15
1.1.4. TRANSPORTE ACUÁTICO	17
1.2. SECTOR COMUNICACIONES.....	19
2. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS.....	26
2.1. PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	26
2.2. PLANES DESARROLLADOS POR EL MTC EN EL SECTOR TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.....	27
2.3. PLAN ESTRATÉGICO SECTORIAL MULTIANUAL	28
2.4. PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	31
3. INDICADORES.....	35
3.1. INDICADORES DEL SECTOR TRANSPORTES	37
3.2. INDICADORES DEL SECTOR COMUNICACIONES.....	38
4. POTENCIALES PROYECTOS DE APP	39
4.1. PROYECTOS APP EN EJECUCIÓN	39
4.2. PROYECTOS PA EN EJECUCIÓN	41
4.3. SELECCIÓN DE PROYECTOS.....	42
CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD RESUMEN.....	44
PROYECTOS DE INICIATIVA PRIVADA.....	45
PROYECTOS DE INICIATIVA ESTATAL	47
PROYECTOS EN ACTIVOS.....	48
4.4. PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS	50
APLICACIÓN DE LOS CRITERIOS DE PRIORIZACION.....	53
SECCIÓN PROGRAMACIÓN.....	55
5. GESTIÓN DE RECURSOS PÚBLICOS	55
6. INDICADORES DE GASTO PRESUPUESTAL	59
ANEXOS.....	62

7.	FICHAS DE INDICADORES.....	62
8.	FICHAS DE PROYECTOS.....	96
9.	FICHAS DE CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD.....	128
	CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD TERMINAL PORTUARIO LAMBAYEQUE.....	128
	CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD TERCER GRUPO DE AEROPUERTOS.....	132
	CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD ANILLO VIAL PERIFERICO.....	136
	CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCVELICA.....	141
	CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 4.....	145
	CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE MARCONA.....	149
	CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE REDES REGIONALES.....	153
	CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE REDES DE ACCESO.....	157
10.	PROGRAMACION DE USO DE RECURSOS PUBLICOS (en S/ inc. IGV).....	161
11.	INDICADORES DE RIGIDEZ.....	168

Índice de tablas

Tabla 1:	Infraestructura vial existente, 2019 (km).....	9
Tabla 2:	RVN por tipo de superficie de rodadura y según corredor logístico (km).....	10
Tabla 3:	Inversión en Carreteras Concesionados al 2019.....	122
Tabla 4:	RED FERROVIARIA, según régimen de propiedad y empresa, 2004-2019 (km).....	133
Tabla 5:	Inversión en Ferrovías Concesionados al 2019.....	155
Tabla 6:	Pasajeros por año.....	166
Tabla 7:	Inversión en Aeropuertos Concesionados al 2019.....	177
Tabla 8:	Tráfico de Carga en TP de Uso Público, según tipo de operación, al 2019.....	188
Tabla 9:	Inversión en Puertos Concesionados al 2019.....	188
Tabla 10:	Proyectos regionales de instalación de banda ancha.....	211
Tabla 11:	Relación de planes y sus objetivos en el sector Transportes.....	277
Tabla 12:	Relación de planes y sus objetivos en el sector Comunicaciones.....	288
Tabla 13:	Acciones estratégicas PESEM 2018-2026 MTC.....	30
Tabla 14:	Acciones estratégicas PEI 2020-2026 MTC, Objetivo 1.....	322
Tabla 15:	Acciones estratégicas PEI 2020-2026 MTC, Objetivo 6.....	344
Tabla 16:	Indicadores del Plan Estratégico Sectorial Multianual 2018-2026 MTC.....	355
Tabla 17:	Indicadores del Sector Transportes.....	377
Tabla 18:	Indicadores del Sector Comunicaciones.....	388
Tabla 19:	Listado de proyectos APP sector Transportes en ejecución.....	399

Tabla 20: Listado de proyectos APP sector Comunicaciones en ejecución.....	40
Tabla 21: Listado de proyectos PA sector Comunicaciones en ejecución.....	411
Tabla 22: Proyectos seleccionados en la cartera de APP.....	444
Tabla 23: Proyectos de Iniciativa Privada.....	455
Tabla 24: Proyectos de Iniciativa Estatales.....	477
Tabla 25: Matriz de priorización de proyectos.....	50
Tabla 26: Proyectos seleccionados en la cartera de APP/PA.....	51
Tabla 27: Priorización de proyectos por APP en iniciativa pública y privada (incluye proyectos en activos)	544
Tabla 28: Reporte de los Compromisos de Uso de Recursos 2020 – 2034.....	577
Tabla 29: Gasto Presupuestado proyectado 2020 – 2034.....	588
Tabla 30: Indicador de Rigidez de Gasto Corriente.....	60
Tabla 31: Indicador de Rigidez de Gasto de Capital.....	60

Índice de gráficos

Gráfico 1: Ranking de la Infraestructura de Transportes de la Región en el Reporte de Competitividad Global 2019.....	8
Gráfico 2: Ranking de Adopción de las TIC de la Región en el Reporte de Competitividad Global 2019.....	199
Gráfico 3: Convivencia de Dispositivos Móviles en el Hogar, 2012-2018.....	222
Gráfico 4: Hogares con Acceso a Servicios Públicos de Telecomunicaciones, 2012-2018.....	222
Gráfico 5: Hogares con Acceso a Telefonía Fija según Ámbito Geográfico, 2012-2018.....	233
Gráfico 6: Personas con Acceso a Telefonía Móvil según Ámbito Geográfico, 2012-2018.....	233
Gráfico 7: Hogares con Acceso a Internet según Ámbito Geográfico, 2012-2018.....	244
Gráfico 8: Hogares con Acceso a Televisión de Paga según Ámbito Geográfico, 2012-2018.....	244

INTRODUCCIÓN

En términos generales, la estructura y el contenido de la propuesta de modificación al IMIAPP 2020-2023 del MTC, son esencialmente los mismos del aprobado a través de la Resolución Ministerial N°0858-2020-MTC/01 del 26 de noviembre del 2020, debido que la citada modificación, tiene como objeto incluir los Proyectos en Activos denominados: Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz - 2,360 MHz), Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz), y modificar el Proyecto de la Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 - 3,400 y 3,600 - 3,800 MHz)

De acuerdo al World Bank Group, una Asociación Público Privada (APP) no tiene una definición única a nivel internacional por lo que en general se la puede considerar como un acuerdo entre el sector público y el sector privado en el que se comparten, servicios o labores que son responsabilidad del sector público, y objetivos para el suministro de servicios o infraestructura pública. Agregan además, que el éxito de una APP está fuertemente asociado al análisis de los objetivos, la distribución del riesgo a largo plazo, el marco legal desarrollado y el monitoreo del servicio provisto.

En el Perú, la base del marco legal está dada por el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos y el Decreto Supremo N° 240-2018-EF, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, en adelante la Ley y el Reglamento.

El numeral 29.1 del artículo 29 del Reglamento establece:

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

Igualmente, el numeral 40.2 del artículo 40 del Reglamento establece que:

“El IMIAPP es el instrumento de gestión elaborado por cada entidad pública titular del proyecto, que tiene como finalidad identificar los potenciales proyectos de APP y PA, a fi n de

*ser incorporados al Proceso de Promoción en los siguientes tres (03) años a su elaboración.
Dicho informe tiene una vigencia de tres (03) años contados a partir de su aprobación.”*

Es en este marco, en el que se elabora y aprueba el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2020-2023.

SECCIÓN PLANEAMIENTO

1. DIAGNÓSTICO

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ejerce jurisdicción en el ámbito nacional, regional y local, como ente rector del sector Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus competencias exclusivas y compartidas que le otorga la ley, siendo competente en las siguientes materias:

Competencia Exclusiva: Aeronáutica civil; Infraestructura de transportes de alcance nacional e internacional; Servicios de transporte de alcance nacional e internacional; e Infraestructura y servicios de comunicaciones.

Competencia Compartida: Infraestructura de transportes de alcance regional y local; Servicios de transportes de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre; y, Promoción de la infraestructura de telecomunicaciones y el planeamiento de los servicios de telecomunicaciones de alcance regional.

El sector está compuesto por, (i) Pliego 036 Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (ii) Pliego 202 Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, (iii) Pliego 214 Autoridad Portuaria Nacional – APN, y (iv) Pliego 203 Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU.

A su vez el Pliego 036 está conformado presupuestalmente por cinco (05) Unidades Ejecutoras: UE 001: Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Administración General; UE 007: MTC - Provías Nacional; UE 010: MTC - Provías Descentralizado; UE 013: Proyecto Especial para la Preparación y Desarrollo de los XVIII Juegos Panamericanos 2019 y UE 014: Programa Nacional de Telecomunicaciones – PRONATEL.

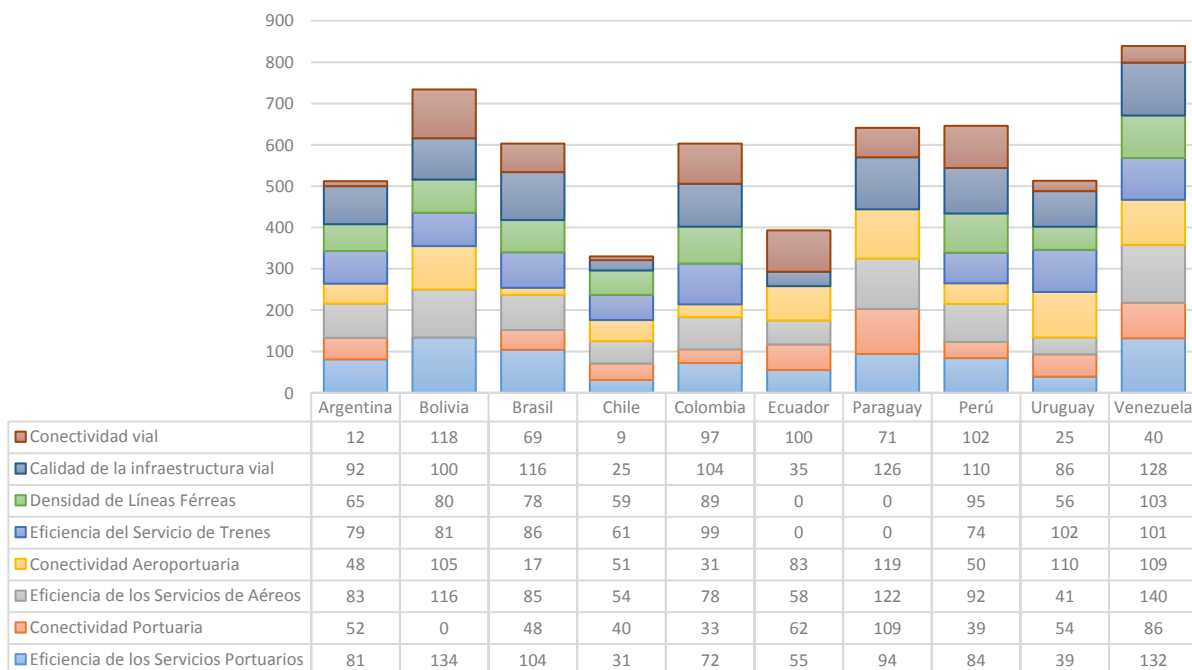
1.1.SECTOR TRANSPORTES

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

El Reporte de Competitividad Global 2019 del Foro Económico Mundial, evalúa 141 economías mundiales y coloca al Perú en el puesto 88 en el pilar general de Infraestructura dentro del cual ocupa el puesto 97 en el pilar Infraestructura de Transporte, el cual a su vez se obtiene del ranking de los sub pilares que lo componen.

Con respecto al desempeño regional, los mejores resultados se encuentran de lado de Chile, Argentina, Uruguay y Ecuador, y del otro extremo se tiene a Paraguay, Bolivia y Venezuela. El ranking no aplica en los rubros de Eficiencia del Servicio de Trenes y Densidad de Líneas Férreas para Ecuador y Paraguay, ni en Conectividad Portuaria para Bolivia.

Gráfico 1: Ranking de la Infraestructura de Transportes de la Región en el Reporte de Competitividad Global 2019



Fuente: The Global Competitiveness Report - World Economic Forum

1.1.1. TRANSPORTE TERRESTRE

La infraestructura del transporte terrestre en el Perú se configura a través de una red vial que comprende, la Red Vial Nacional, la Red Vial Departamental, y la Red Vial de Caminos Vecinales.

La Red Vial Nacional (RVN) está conformada por tres grandes ejes longitudinales y diecinueve corredores transversales, y tiene como misión vincular a las capitales de departamentos, las ciudades, y puertos marítimos como nodos del comercio exterior; constituyendo la base de todo el sistema de carreteras del país.

La Red Vial Departamental (RVD), comprende las rutas de importancia regional que articulan las capitales de departamento con las principales ciudades al interior de Región.

En tanto que, la Red Vial Vecinal (RVV) está conformada por las vías que enlazan a las capitales distritales y centros poblados importantes con la capital de la provincia.

A diciembre del 2019, la infraestructura vial estaba compuesta por 168,953.9 km, donde la RVN comprende 27,053.7 km (16 %), competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la RVD 27,639.6 km (16 %), responsabilidad de los Gobiernos regionales, y la RVV 114,260.5 km (68 %), competencia de los Gobiernos municipales. Según el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), durante el año 2019, el Gobierno nacional gastó el 94.5% de su presupuesto institucional modificado (PIM) en vías nacionales, y los Gobiernos regionales el 48.1% en vías departamentales.

Los montos de ejecución más elevados pertenecen a los departamentos de Ucayali, Lambayeque y San Martín. Las menores ejecuciones se dieron en Piura, Madre de Dios y La Libertad. Adicionalmente, en 2019 la ejecución del gasto en mantenimiento de vías nacionales ascendió a S/ 1,987 millones, lo que representó el 95.7% del presupuesto destinado y un 26.9% más respecto del año anterior. En cuanto a las vías departamentales, el gasto a nivel regional fue de S/ 138 millones, un 72.4% del PIM y un 44.3% menos que en 2018.

Tabla 1: Infraestructura vial existente, 2019 (km)

TIPO DE RODADURA	RVN	RVD	RVV	TOTAL
PAVIMENTADA	22,172.5 (82%)	4,261.3 (15%)	2,335.8 (2%)	28,769.6 (17%)
NO PAVIMENTADA	4,881.2 (18%)	23,378.3 (85%)	111,924.7 (98%)	140,184.3 (83%)
TOTAL	27,053.7	27,639.6	114,260.5	168,953.9

Fuente: GTT-31.Dic.2019

CORREDORES LOGISTICOS

En agosto del 2014, en el contexto del Programa de Mejoramiento del Nivel de Transitabilidad de la Red Vial Nacional, suscrito por el Gobierno del Perú con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones elaboró el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte - Plan de Mediano y Largo Plazo (PMLP), donde se describe el subsistema de infraestructura logística como una respuesta a los grandes corredores de transporte y logísticos. Bajo este enfoque logístico, se tiene que, a diciembre de 2019, el 87% (23,673) de la Red Vial Nacional existente está conformada por corredores logísticos de los cuales, el 86% (20,273 km) se encuentran pavimentados y el 14% (3,400 km) no pavimentado. El estado de la superficie de rodadura en estado bueno de la RVN, ha sufrido un deterioro desde el 72% en diciembre 2018 a un 68% a Julio 2019. Para la red vial pavimentada, infraestructura de mayor valor patrimonial, se observa una reducción en la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado de 87% a 82% en el mismo período de tiempo, explicado por el mal estado estructural en tramos de las carreteras a causa de deterioros superficiales como desprendimientos, baches (huecos), fisuras transversales y otros que se dieron por el paso del tiempo, incremento de tráfico y sobre peso en el pavimento que excedió la capacidad para la cual fue diseñada la vía y por tanto, ahora, se debe intervenir con mantenimiento periódico.

Tabla 2: RVN por tipo de superficie de rodadura y según corredor logístico (km)

N°	CORREDOR LOGÍSTICO	PAVIMENTADA	NO PAVIMENTADA	RVN EXISTENTE	RVN PROYECTADA	RVN TOTAL	% RVN PAVIM.
C01	Corredor Logístico 1: Chiclayo - Moyobamba - Tarapoto - Yurimaguas - Iquitos	1,942	92	2,034	126	2,160	95
C02	Corredor Logístico 2: Paíta - Piura - Dv. Olmos	474	---	474	---	474	100
C03	Corredor Logístico 3: Lima - La Oroya - Cerro de Pasco - Huánuco - Tingo María - Pucallpa	1,327	483	1,810	97	1,907	73
C04	Corredor Logístico 4: Nazca - Abancay - Cusco	2,014	118	2,133	6	2,139	94
C05	Corredor Logístico 5: Matarani - Arequipa - Juliaca - Puno - Pte. Inambari	1,361	527	1,888	---	1,888	72
C06	Corredor Logístico 6: Arequipa - Moquegua - Tacna - La Concordia (Frontera Chile)	726	51	777	---	777	93

N°	CORREDOR LOGÍSTICO	PAVIMENTADA	NO PAVIMENTADA	RVN EXISTENTE	RVN PROYECTADA	RVN TOTAL	% RVN PAVIM.
C07	Corredor Logístico 7: Matarani - Ilo - Moquegua - Desaguadero (Frontera Bolivia)	547	57	604	---	604	91
C08	Corredor Logístico 8: Cusco - Puerto Maldonado - Iñapari (Frontera Brasil)	703	---	703	---	703	100
C09	Corredor Logístico 9: Ayacucho - Pisco	1,426	197	1,623	---	1,623	88
C10	Corredor Logístico 10: Abancay - Ayacucho - Huancayo - La Oroya	1,461	247	1,707	---	1,707	86
C11	Corredor Logístico 11: Cusco - Juliaca - Puno - Desaguadero (Frontera Bolivia)	655	2	657	---	657	100
C12	Corredor Logístico 12: Tarapoto - Aucayacu - Tocache - Tingo María	457	---	457	---	457	100
C13	Corredor Logístico 13: Pativilca - Conococha - Huaraz - Carhuaz	849	89	937	35	972	91
C14	Corredor Logístico 14: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chachapoyas	579	37	616	---	616	94
C15	Corredor Logístico 15: Piura - Tumbes - Puente Internacional (Frontera Ecuador)	523	---	523	---	523	100
C16	Corredor Logístico 16: Chiclayo - Cajamarca	471	54	525	---	525	90
C17	Corredor Logístico 17: La Oroya - Tarma - La Merced - Satipo	808	412	1,220	---	1,220	66
C18	Corredor Logístico 18: Chimbote - Huacrachuco - Tocache	490	640	1,130	---	1,130	43
C19	Corredor Logístico 19: Salaverry - Trujillo - Shorey - Huamachuco	456	119	576	---	576	79
C20	Corredor Logístico 20: Dv. Quillca - Matarani - Ilo - Tacna	386	---	386	---	386	100
EE01	Eje Estructurante 1: Carretera Panamericana Norte hasta Piura	1,142	65	1,207	---	1,207	95
EE02	Eje Estructurante 2: Carretera Panamericana Sur hasta Arequipa	1,477	210	1,687	---	1,687	88
SIN	Sin corredor	1,704	1,678	3,382	1,544	4,926	50
TOTAL		21,977	5,077	27,055	1,808	28,836	81

Fuente: MTC-PVN

CONCESIONES VIALES

Con relación a la inversión privada en carreteras durante los últimos años se tiene un considerable incremento en el compromiso de inversión, tal es así que al finalizar el año 2019 se tiene adjudicado un compromiso de inversión de US\$ 4,914.6 millones y se ha logrado ejecutar el

83.99% lo cual involucra US\$ 4,127.7 millones. Las concesiones viales con un mayor avance de ejecución con relación a lo comprometido son: IIRSA Sur, Tramo 1: Marcona – Urcos; IIRSA Sur, Tramo 4: Azángaro – Inambari y Red Vial N° 5: Tramo Ancón - Huacho- Pativilca; las cuales superaron el compromiso de inversión.

Tabla 3: Inversión en Carreteras Concesionados al 2019

Carretera Concesionada	Fecha de Inicio	Plazo (años)	Compromiso de Inversión (Mill. US\$)	Ejecutado (Mill. US\$)
TOTAL			4.914,6	4.127,7
Autopista del Sol Trujillo - Sullana	2009	25	398,0	177,3
Buenos Aires - Canchaque	2007	15	38,0	37,6
IIRSA Centro - Tramo 2	2010	25	153,7	120,3
IIRSA Norte: Paita - Yurimaguas	2005	25	631,5	573,0
IIRSA Sur, Tramo 1: Marcona - Urcos	2007	25	145,4	152,0
IIRSA Sur, Tramo 2: Urcos - Inambari	2005	25	701,0	669,8
IIRSA Sur, Tramo 3: Inambari - Iñapari	2005	25	687,4	630,7
IIRSA Sur, Tramo 4: Azángaro - Inambari	2005	25	663,7	760,0
IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo - Matarani - Azángaro	2007	25	303,4	236,6
Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N	2014	25	271,0	210,2
Red vial N° 4: Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Emp.R01N	2009	25	286,2	178,0
Red Vial N° 5: Tramo Ancón - Huacho- Pativilca	2003	25	140,8	163,9
Red Vial N° 6: Pucusana - Cerro Azul - Ica	2005	30	293,9	118,6
Tramo Vial - Mocupe Cayaltí - Oyotún	2009	15	24,9	24,8
Tramo Vial - Ovalo Chancay - Huaral - Acos	2009	15	41,6	40,0
Tramo Vial Dv. Quilca - Dv. Arequipa (Repartición) - Dv. Matarani - Desvío Moquegua - Dv. Ilo - Tacna - La Concordia	2013	25	134,3	34,8

Fuente: MTC-OSITRAN 2019

1.1.2. TRANSPORTE FERROVIARIO

La evolución de la red ferroviaria en el Perú ha sufrido pocas modificaciones en el transcurso de las dos últimas décadas, estando compuesta por ocho líneas con un 87.7% en un régimen de propiedad pública y 12.3 % de propiedad privada.

Tabla 4: RED FERROVIARIA, según régimen de propiedad y empresa, 2004-2019 (km)

Régimen de propiedad	Empresa	2004	2005	2010	2013	2019
Público no Concesionado	Gobierno Regional de Tacna	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0
	MTC	128.7	128.7	128.7	128.7	128.7
Público Concesionado	Ferrovías Central Andina S.A.	590.6	496.6	489.6	489.6	489.6
	Ferrocarril Transandino S.A.	989.7	989.7	989.7	989.7	989.7
	G&M Ferrovías S.A.				20.9	33.1
Privado	Cemento Andino S.A.	13.6	13.6	13.6	13.6	13.6
	Southern Copper Corporation	217.7	217.7	217.7	217.7	217.7
	Votorantim Metais	7.3	7.3	7.3	7.3	7.3
Total		2,007.6	1,913.6	1206.6	1,927.5	1,939.7

Fuente: DGCF-MTC.2019

FERROCARRILES PÚBLICOS NO CONCESIONADOS

El ferrocarril Tacna-Arica es el ferrocarril más antiguo en servicio. Sus operaciones fueron suspendidas el 2012, y nuevamente en servicio desde el 2016 siendo la única vía ferroviaria internacional del Perú. Brinda diariamente un servicio de pasajeros entre las ciudades de Tacna y Arica en dos turnos y actualmente se encuentra a la espera que se reabran las fronteras entre Perú y Chile debido a la emergencia sanitaria por el COVID-19.

El MTC administra el ferrocarril Huancayo-Huancavelica el cual es uno de los ferrocarriles con mayor altitud del mundo, entre 2,819 msnm en su punto más bajo, en la Estación Mariscal Cáceres y 3,680 msnm en su punto más alto, en la Estación Huancavelica. Cuenta con un total de 7 estaciones, 19 paraderos, 15 puentes, 38 túneles, 37 pasos a nivel y conecta 6 distritos de la Región Junín y 8 de la Región Huancavelica. Su superestructura y subestructura están sujetas al deterioro y deformación por acción de las cargas estáticas y dinámicas provenientes de los vehículos

ferroviarios en circulación, y debido a las precipitaciones pluviales y fenómenos climáticos típicos de esta región del país.

FERROCARRILES PÚBLICOS CONCESIONADOS

Los ferrocarriles concesionados conforman el 78.0% de la red ferroviaria nacional, de los cuales destaca el Ferrocarril Transandino, con cerca de 1,000 Km el cual recorre los departamentos de Arequipa, Puno y Cusco; en tanto el Ferrocarril Central Andino transcurre por los departamentos de Lima, Pasco y Junín. En el caso de los ferrocarriles concesionados al finalizar el 2019 se alcanzó una ejecución de US\$ 134 millones.

LÍNEA 1 DEL METRO DE LIMA Y CALLAO

La línea 1 del Metro de Lima es la primera línea del metro de Lima y Callao y la única actualmente operativa y atraviesa un total de 26 estaciones 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. En materia de ejecución de inversiones, en el año 2013 el Concesionario alcanzó un cumplimiento del 100% en la ejecución de sus compromisos de inversión establecidos en el Contrato de Concesión, los cuales ascendían a USD 202,5 millones e incluían el diseño, construcción y equipamiento del Taller de Mantenimiento Mayor y en la adquisición de 19 trenes para la operación del tramo I y II. Sin embargo, en 2016 debido al crecimiento de la demanda, mediante la Adenda N° 4 asumió compromisos adicionales de inversión por un monto de USD 469 millones destinados a la adquisición de 20 trenes de cinco coches cada uno y 39 coches adicionales, la ampliación de las cinco estaciones de mayor afluencia y otras obras complementarios, dicha ejecución fue culminada, dentro de los plazos acordados, en octubre de 2019. Al cierre del año, habían sido reconocidas por el Regulador al 97,4%, lográndose culminar el procedimiento de reconocimiento del 100% de inversiones a principios de 2020¹.

LÍNEA 2 DEL METRO DE LIMA Y CALLAO

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

¹ Informe de Desempeño 2019; Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, (OSITRAN, 2020).

En cuanto a los montos de inversión comprometidos en las líneas 1 y 2 del Tren Eléctrico se tiene un compromiso de inversión de US\$ 6,018.2 millones, habiéndose ejecutado hasta finales del 2019 la suma de US\$ 2,273.8 millones.

LÍNEA 3 y 4 DEL METRO DE LIMA Y CALLAO

Las líneas 3 y 4 conforman la red básica del metro de Lima y Callao aprobado por Decreto Supremo N° 059-2010-MTC y considera los siguientes trazos:

- 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.

Durante el año 2020 se cuenta con los estudios viables de las líneas 3 y 4; mientras que para el año 2021 el MTC ha priorizado en su presupuesto un monto de 442.41 millones para la ejecución de la línea 3 y 241.22 millones para la ejecución de la línea 4.

Tabla 5: Inversión en Ferrovías Concesionados al 2019

Ferrovía Concesionada	Fecha de Inicio	Plazo (años)	Compromiso de Inversión (Mill. US\$)	Ejecutado (Mill. US\$)
TOTAL			6.018,2	2.408,6
Ferrocarril del Centro	1999	40	FRA II	57,0
Ferrocarril del Sur y Sur Oriente	1999	35	FRA II	77,8
Tren Eléctrico - Línea 1	2011	30	202,5	202,5
Tren Eléctrico - Línea 1 - Adenda 4	2011	30	469,2	457,1
Tren Eléctrico - Línea 2	2014	35	5.346,5	1.614,2

Fuente: MTC-OSITRAN 2019

1.1.3. TRANSPORTE AÉREO

Según información estadística de MTC el Perú cuenta con 127 aeródromos, de los cuales, 68 son de propiedad pública y 59 son de propiedad privada. Respecto a los aeródromos públicos, el

Estado ha otorgado 18 aeródromos en concesión, de los cuales 10 son internacionales y 8 nacionales comprometiendo una inversión de US\$ 2,548.5 millones, que incluye las inversiones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con un compromiso de US\$ 2,261.5 millones.

Tabla 6: Pasajeros por año

Año	Pasajeros Internacionales	Pasajeros nacionales	Total pasajeros	Variación
2011	6,755,146	6,170,193	12,925,339	---
2012	7,562,208	7,221,404	14,783,612	14%
2013	8,162,798	8,290,068	16,452,866	11%
2014	8,485,293	8,950,165	17,435,458	6%
2015	9,026,142	10,005,244	19,031,386	9%
2016	9,964,184	10,794,031	20,758,215	9%
2017	10,954,522	11,708,298	22,662,820	9%
2018	11,861,434	12,710,665	24,572,099	8%
2019	12,371,102	13,828,188	26,199,290	7%
2020	2,550,249	3,067,324	5,617,573	---

Fuente: DGAC-MTC

De enero a marzo del 2020, el tráfico aéreo de pasajeros a nivel nacional ascendió a 3,067, 324, lo que representó un incremento de 0.4% respecto a similar período del 2019, cuando se movilizaron 3, 053,984 pasajeros.

AEROPUERTOS CONCESIONADOS

El OSITRAN supervisa y regula 18 aeropuertos concesionados ubicados en distintas ciudades del territorio peruano. 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\$ 2,261.5 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). Asimismo, 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. El compromiso de inversión en este sector asciende a US\$ 2,548.5 millones, de los cuales la inversión más importante corresponde al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. El aeropuerto de Chinchero Cusco recibirá 2.5 millones de visitantes una vez que entre en operaciones.

Tabla 7: Inversión en Aeropuertos Concesionados al 2019

Aeropuerto Concesionado	Fecha de Inicio	Plazo (años)	Compromiso de Inversión (Mill. US\$)	Ejecutado (Mill. US\$)
TOTAL			2.548,5	534,1
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	2001	30	2.261,5	350,0
Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	2006	25	207,7	118,3
Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	2011	25	79,2	65,8

Fuente: MTC-OSITRAN 2019

1.1.4. TRANSPORTE ACUÁTICO

El Perú cuenta con una infraestructura portuaria total de 108 terminales y/o embarcaderos, de los cuales 55 son de titularidad pública y 53 privados; asimismo, de la infraestructura pública 17 se encuentran en concesionados.

Los Terminales Portuarios de uso público y privado movilizaron en su conjunto al finalizar el año 2019 un volumen de 52,772 miles de TM. del total de carga movilizada, se observó que los tipos de operación son los siguientes: descarga (51.23%), embarque (37.32%), cabotaje (1.28%), transbordo (9.66%) y tránsito (0.51%).

Tabla 8: Tráfico de Carga en TP de Uso Público, según tipo de operación, al 2019

TIPO DE OPERACIÓN	2019	%
TOTAL	52,772	100
Descarga	27,033	51.23
Embarque	19,695	37.32
Cabotaje	676	1.28
Transbordo	5,096	9.66
Tránsito	272	0.51

Fuente: OE- MTC

PUERTOS CONCESIONADOS

A nivel nacional existen 8 terminales portuarios concesionados, con un compromiso de inversión total de US\$ 2,803.8 millones, al año 2019 se han ejecutado un total de US\$ 1,595.2 millones.

En el 2019 se ejecutaron US\$ 11.6 millones en obras en el terminal portuario multipropósito de Salaverry, entre lo más importante se tiene el mantenimiento general de las instalaciones y el dragado inicial del puerto.

La siguiente tabla muestra los terminales portuarios concesionados.

Tabla 9: Inversión en Puertos Concesionados al 2019

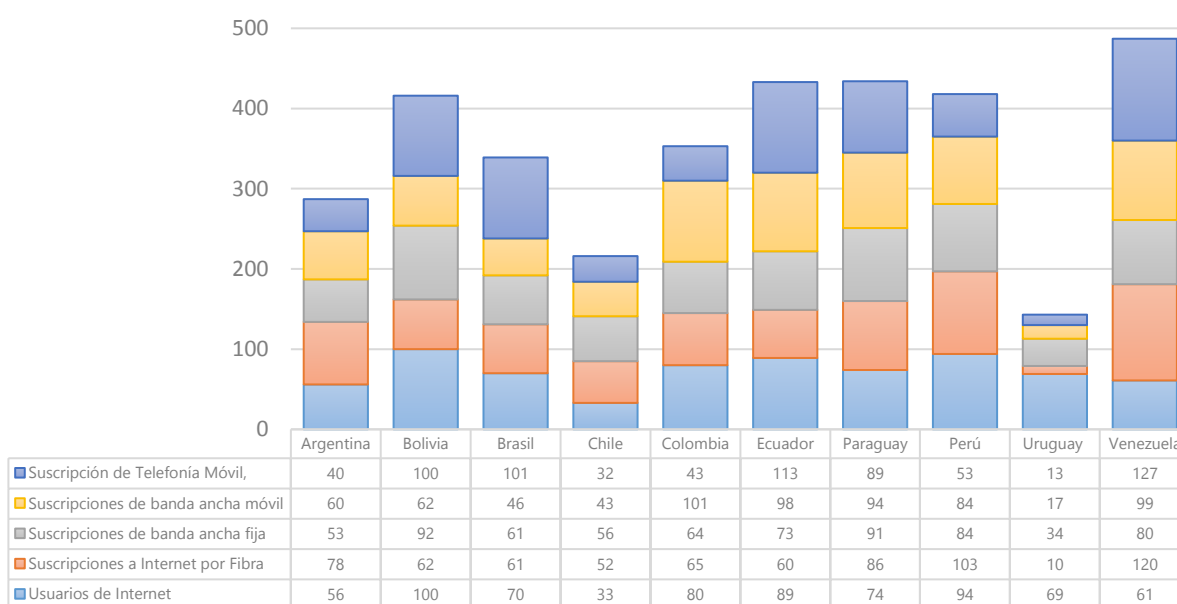
Puerto Concesionado	Fecha de Inicio	Plazo (años)	Compromiso de Inversión (Mill. US\$)	Ejecutado (Mill. US\$)
TOTAL			2.803,8	1.595,2
Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao	2006	30	627,4	372,7
Terminal Muelle Norte Callao	2011	30	895,6	421,3
Terminal de Embarque de Concentrados de Mineral en el Callao	2011	20	113,2	113,2
Terminal Portuario de Matarani	1999	30	282,0	283,9
Terminal Portuario de Paita	2009	30	311,6	221,4
Terminal Portuario de Yurimaguas	2011	30	54,6	36,1
Terminal Portuario General San Martín - Pisco	2014	30	249,1	135,1
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	2018	30	270,2	11,6

Fuente: MTC-OSITRAN 2019

1.2.SECTOR COMUNICACIONES

Este rubro también es abordado por el Reporte de Competitividad Global 2019 del Foro Económico Mundial, donde encontramos al Perú en el puesto 98 del pilar de Adopción de las Tecnologías de la Información y Comunicaciones.

Gráfico 2: Ranking de Adopción de las TIC de la Región en el Reporte de Competitividad Global 2019



Fuente: The Global Competitiveness Report - World Economic Forum

El 23 de julio de 2010, se aprueba el Decreto Supremo N° 034-2010-MTC, que establece como política nacional la implementación de una red dorsal de fibra óptica para facilitar a la población el acceso a internet de banda ancha y promover la competencia en la prestación de este servicio.

En julio del 2012 se aprueba la Ley N° 29904, Ley de promoción de la banda ancha y construcción de la red dorsal nacional de fibra óptica, cuyo propósito 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.

Mediante Decreto Supremo N° 014- 2013- MTC, se aprobó el Reglamento de la Ley N° 29904, Ley de Promoción de la Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica.

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

La Secretaria Técnica del Fondo de Inversión en Telecomunicaciones (hoy Programa Nacional de Telecomunicaciones - PRONATEL) conformó una cartera de 21 proyectos de alcance regional, denominados " Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social", 15 de los cuales se encuentran en fase de implementación y 6 de ellos fueron adjudicados en diciembre de 2018. Dichos proyectos tienen como objeto incrementar el acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos y localidades de las regiones beneficiarias.

El diseño del proyecto y el contrato de concesión tenían las siguientes condiciones principales:

- Su objeto es la construcción, operación y mantenimiento de la RDNFO.
- El plazo de la concesión es de 20 años, con posibilidad de renovación por un periodo similar.
- Contempla el pago de un Retribución por Inversión (RPI), que consiste en el pago trimestral que recibe el Concesionario para retribuir la inversión en que ha incurrido; así como una Retribución por Operación y Mantenimiento (RPMO), como pago que realiza el Concedente (MTC) al Concesionario por la operación y mantenimiento de la RDNFO.
- Prevé una tarifa Única a nivel nacional de US\$ 23.00 (sin IGV) por un (1) Mbps, aplicable durante los primeros cinco años de operación, sujeta a revisión tarifaria.
- No se prevé la posibilidad de realizar descuentos de ningún tipo (ni por tiempo de contratación del servicio, capacidad contratada o cualquier otro).

Por otro lado, la Secretaria Técnica del FITEL (hoy PRONATEL) conformó una cartera de 21 proyectos de alcance regional, denominados " Instalación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social", que tienen como objeto incrementar el acceso a los servicios de telecomunicaciones en los distritos y localidades de las regiones beneficiarias. Dichos proyectos comprenden la construcción de redes de transporte de Banda Ancha con alcance a nivel de

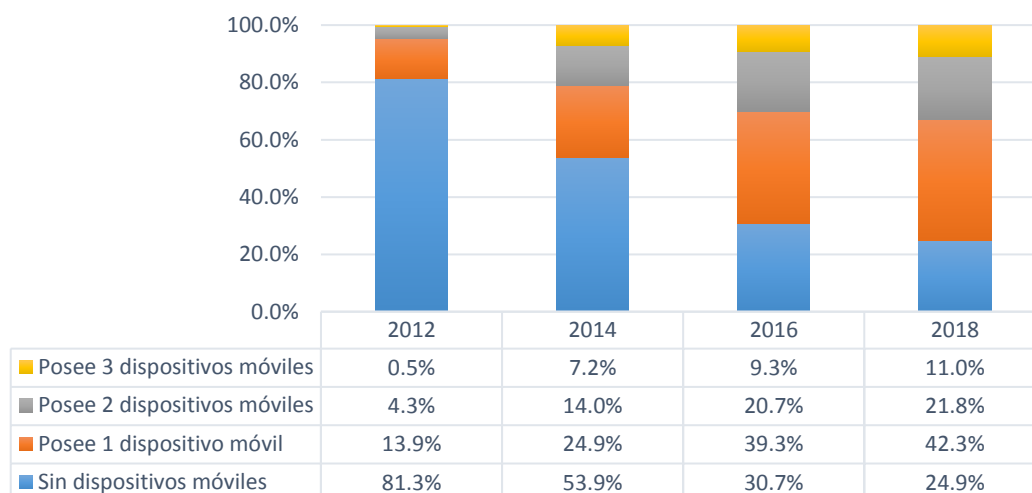
capitales de distrito, partiendo de los nodos de distribución a ser instalados por la RDNFO, así como la implementación de una red de acceso inalámbrico para el acceso a servicios de Banda Ancha a localidades rurales.

Tabla 10: Proyectos regionales de instalación de banda ancha

Grupo	Regiones	Estado	Fecha proyectada de inicio de operaciones
Primer Grupo	Lambayeque	– Adjudicados en 2015 – En implementación	2019- III
	Huancavelica		
	Apurímac		
	Ayacucho		Contrato de financiamiento fue resuelto
	Tumbes		
	Piura		
	Cajamarca		
Cusco	2019- 1V		
Segundo Grupo	Lima	– Adjudicados en 2018 – En implementación	2019- 1V
	Ica		2020- I
	Junín		
	Amazonas		
	Puno		2019- IV
	Tacna		
Moquegua			
Tercer Grupo	Ancash	– Adjudicados en diciembre de 2018	2021- 11
	Arequipa		
	Huánuco		
	La Libertad		
	Pasco		
San Martín			

Fuente: Informe N° 0084-2018- MTC/ 24- DEYP

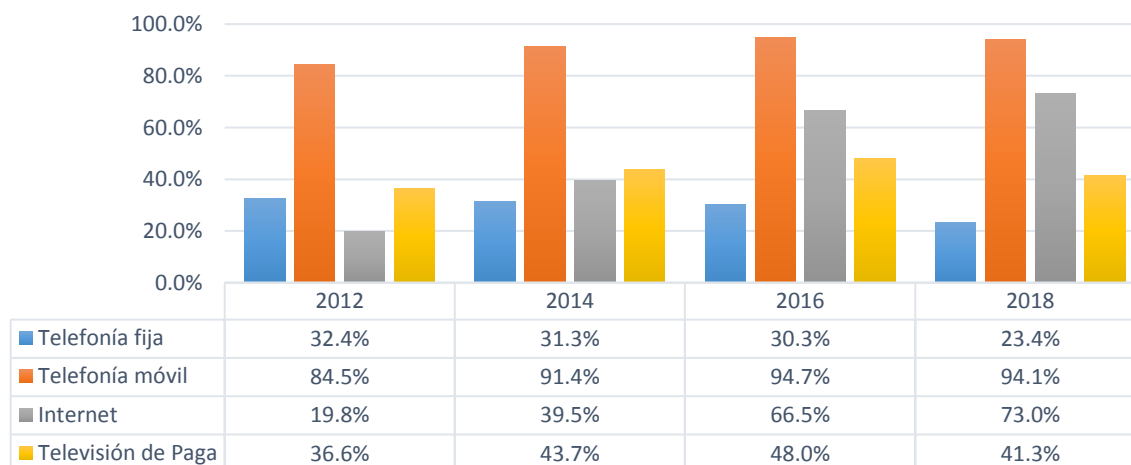
Con una tasa de crecimiento poblacional del 1,01%, al año 2018 Perú alcanzó los 32.5 millones de habitantes. Lima metropolitana representa aproximadamente el 42% del Perú Urbano y alrededor del 78% de la población se concentra en áreas urbanas. De los 25 departamentos, 12 concentran el 80% de la población total del país.

Gráfico 3: Convivencia de Dispositivos Móviles en el Hogar, 2012-2018


Nota: Sobre la base del total de hogares. Los dispositivos móviles considerados son smartphone, laptop (portátil) y tablet. La tenencia del teléfono móvil en el hogar se mide solo para las personas cuya edad es a partir de los 12 años. Asimismo, se consideró como Smartphone a cualquier teléfono móvil que puede acceder a Internet vía Wifi o red móvil.

Fuente: OSIPTEL -Encuesta Residencial de Servicios de Telecomunicaciones (ERESTEL), 2012-2018.

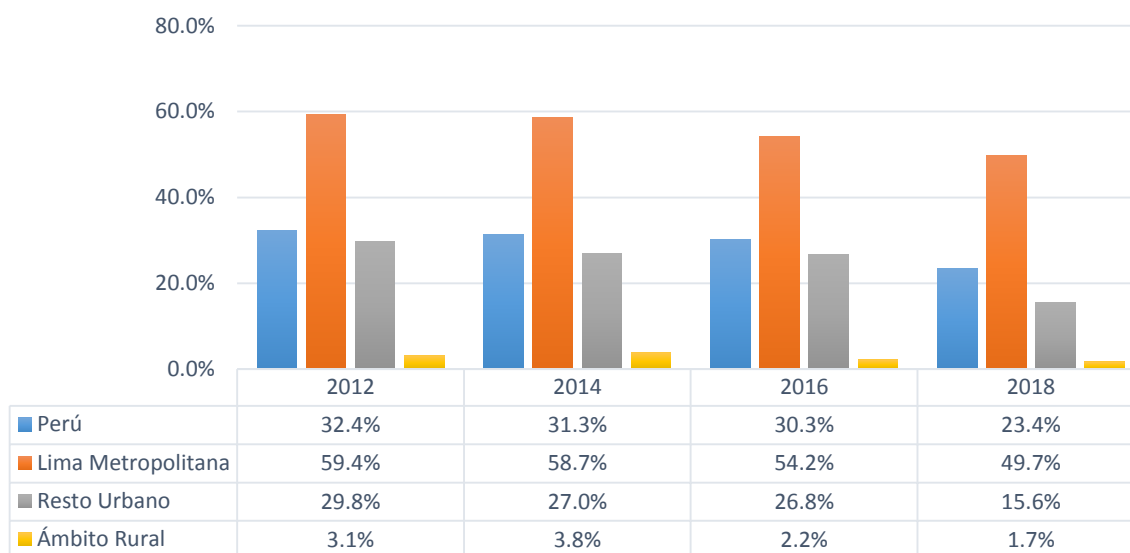
Elaboración: OGPP - MTC.

Gráfico 4: Hogares con Acceso a Servicios Públicos de Telecomunicaciones, 2012-2018


Nota: Sobre la base del total de hogares. La tenencia del teléfono móvil en el hogar se mide para las edades a partir de los 12 años.

Fuente: OSIPTEL-Encuesta Residencial de Servicios de Telecomunicaciones (ERESTEL), 2012-2018.

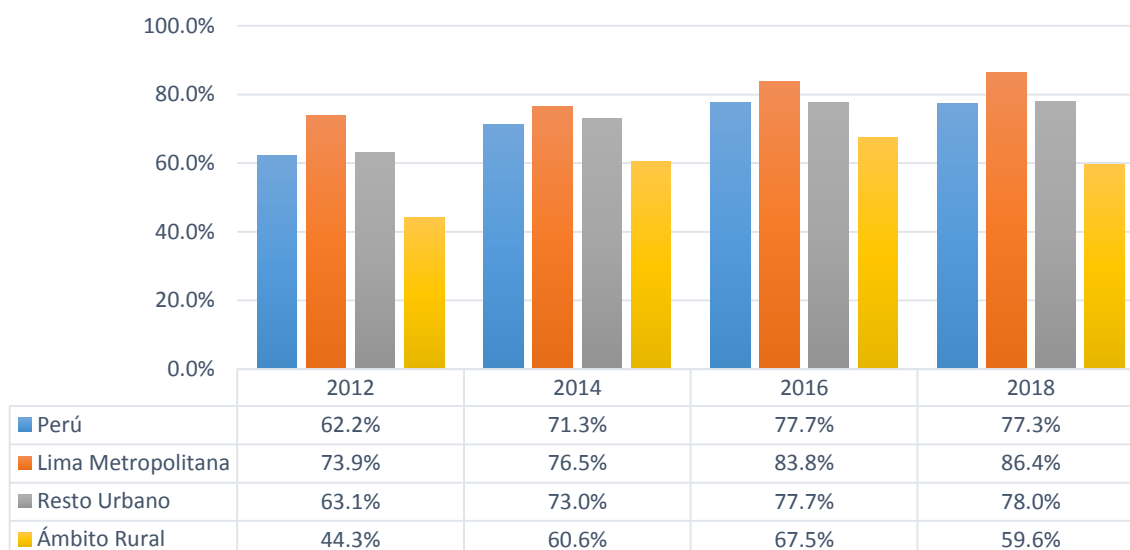
Elaboración: OGPP - MTC

Gráfico 5: Hogares con Acceso a Telefonía Fija según Ámbito Geográfico, 2012-2018

Nota: Sobre la base del total de hogares.

Fuente: OSIPTEL - Encuesta Residencial de Servicios de Telecomunicaciones (ERESTEL), 2012-2018.

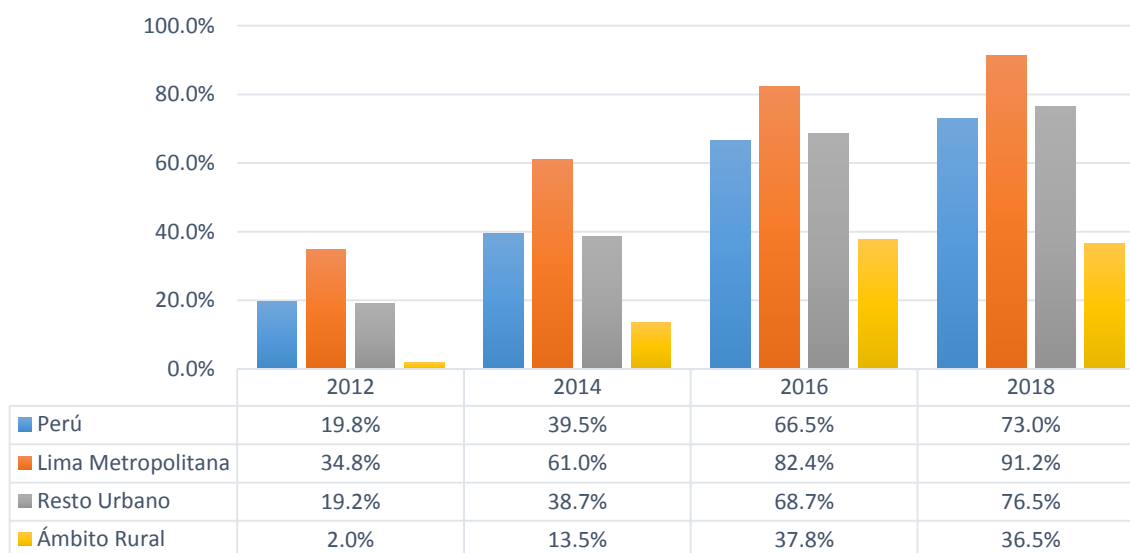
Elaboración: OGPP - MTC

Gráfico 6: Personas con Acceso a Telefonía Móvil según Ámbito Geográfico, 2012-2018

Nota: Pregunta realizada a todas las personas de 12 años de edad a más.

Fuente: OSIPTEL-Encuesta Residencial de Servicios de Telecomunicaciones (ERESTEL), 2012-2018.

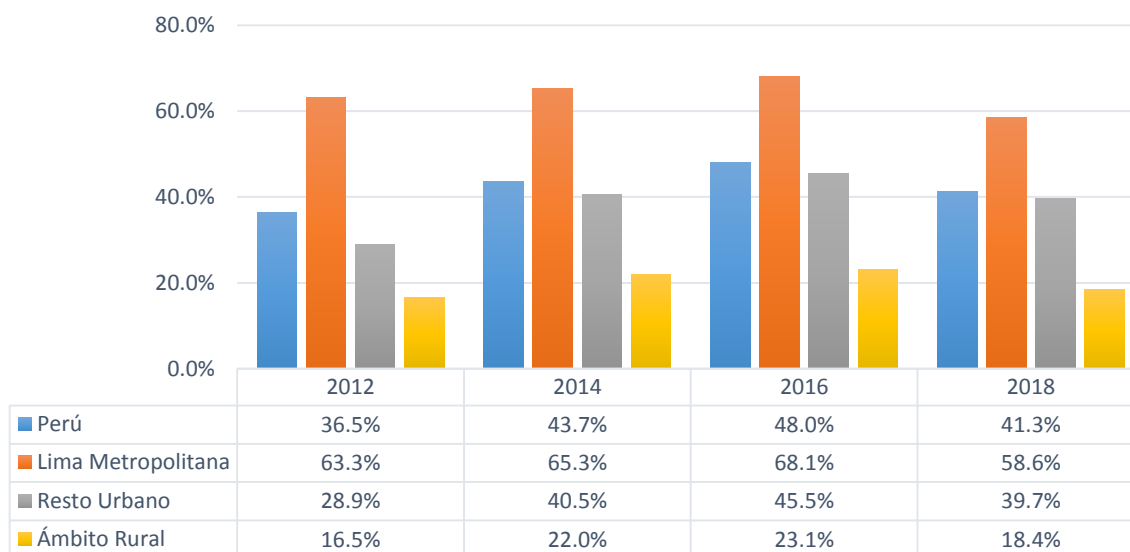
Elaboración: OGPP - MTC

Gráfico 7: Hogares con Acceso a Internet según Ámbito Geográfico, 2012-2018

Nota: Sobre la base del total de hogares.

Fuente: OSIPTEL - Encuesta Residencial de Servicios de Telecomunicaciones (ERESTEL), 2012-2018.

Elaboración: OGPP - MTC

Gráfico 8: Hogares con Acceso a Televisión de Paga según Ámbito Geográfico, 2012-2018

Nota: Sobre la base del total de hogares.

Fuente: OSIPTEL - Encuesta Residencial de Servicios de Telecomunicaciones (ERESTEL), 2012-2018.

Elaboración: OGPP - MTC

El estudio realizado por el Banco Mundial en diciembre de 2018, "*Acuerdo de Cooperación Técnica Reformas para la Expansión de Servicios e Infraestructura de Banda Ancha a Zonas Remotas y Rurales. Diagnóstico del estado actual del mercado de banda ancha y posicionamiento de la red dorsal nacional de fibra óptica (RDNFO) en el mercado*"; presentó las siguientes conclusiones:

"Si bien los objetivos y el enfoque del gobierno alrededor de 2012 con el desarrollo de la RDNFO se consideraron globalmente como una práctica novedosa e internacional, los resultados al día de hoy no han cumplido con las expectativas del gobierno. La capacidad contratada actual de la RDNFO es del 10 por ciento. Las razones de este déficit obedecen tanto a condiciones de mercado como a limitaciones propias:

- 1) Despliegue no previsto por parte de todas las empresas grandes que ofrecen servicios de minorista en el país, Telefónica, Claro y Bitel y una empresa que ofrece servicios de portador.*
- 2) Competidores integrados verticalmente.*
- 3) Servicio que recibe subsidio en donde las decisiones que se toman no necesariamente están basadas en costos.*
- 4) La oferta de Azteca es inflexible con un precio fijo sin variables de descuento y con un producto único.*
- 5) En base a la Ley de Banda Ancha Azteca no tiene posibilidad de vender a operadores internacionales ya que solo puede vender a aquellos que tengan licencia en Perú, lo cual le cierra la ventana a poder ofrecer servicios a países como Bolivia, país sin salida al mar, que necesita acceso a cable submarinos a través de otros países.*
- 6) Por último, el retraso en proyectos como REDNACE y proyectos Regionales ha hecho que parte de la capacidad que Azteca esperaba vender para estos servicios no se haya podido producir.*
- 7) Los operadores que quieren contratar con Azteca deben llevar a cabo una Serie de procedimientos administrativos extra que no deben realizar con otros como es necesidad de envío de una carta de fianza cada vez que se quiere contratar.*

Aun existiendo estos limitantes provenientes del propio mercado, y del contrato de concesión, en base al estudio de la demanda y de aquellos operadores que contratan en la actualidad a Azteca para el servicio portador, la tarifa de US\$ 27 todavía sigue siendo competitiva para volúmenes medianos de capacidad; sin embargo, esta situación puede cambiar en cualquier momento porque en muchas ciudades intermedias existe abundante capacidad disponible de varios operadores. En lo que se refiere a capacidades mayores las tarifas competitivas pueden estar en el rango de los US\$ 15 hasta US\$ 20 pero con tendencia a la baja.

El análisis realizado estima que el servicio que puede ser atractivo brindar sobre la RDNFO es el de VPN o intranet para que un operador entrante preste servicios al sector corporativo sin grandes inversiones en equipamiento y utilizando las facilidades provistas por la RDNFO. "

2. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

2.1. PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

El objetivo principal del Plan Nacional de Infraestructura (PNIC) es proporcionar una hoja de ruta para que el Estado peruano pueda incrementar la productividad y la competitividad mediante el cierre de brechas de 363 mil millones de soles. En este sentido, los objetivos establecidos en el PNIC son:

1. Desarrollar el mercado interno: lo cual involucra fomentar el desarrollo de una red de infraestructura que responda a las necesidades productivas presentes y futuras, para consolidar el potencial de los distintos sectores del mercado interno y tener incidencia directa sobre los niveles de productividad del país.
2. Fomentar el acceso al mercado externo: que priorizará la infraestructura que permita mejorar la competitividad del Perú en los mercados internacionales y asegurar un crecimiento sostenible en el largo plazo y con menores costos; atrayendo la inversión extranjera en ciencia, tecnología y de mejores insumos para la industria local.
3. Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos: a través del impulso de la inversión en infraestructura que cubra las necesidades básicas y que mejore la calidad de vida de los ciudadanos. Así, se construirá el capital humano del país, crucial en el largo plazo.

De esta manera es importante vincular el Plan Nacional de Infraestructura con el Informe Multianual de inversiones en asociaciones público privadas; por cuanto en el indicado Plan se han priorizado diecinueve (19) proyectos de APP del sector transportes y comunicaciones por un monto aproximado de 56,321 millones de soles, los cuales están destinados a cubrir una brecha de corto plazo de 35,900 millones de soles y una brecha de largo plazo que asciende a 160,958 millones de soles en proyectos de carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, puertos y telecomunicaciones.

2.2. PLANES DESARROLLADOS POR EL MTC EN EL SECTOR TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

La importancia de identificar los objetivos en el IMIAPP radica principalmente en que se vincula la ejecución del desarrollo de una APP con los grandes objetivos institucionales de cada entidad, lo que permite cerrar el ciclo de la planificación.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es el organismo del Estado Peruano que tiene como una de sus principales funciones, la de planear la política nacional y sectorial bajo su competencia aplicable a todos los niveles de gobierno. En este sentido se ha formulado un conjunto de planes, los mismos que deben ser vinculados a los proyectos del IMIAPP; la siguiente tabla muestra los planes y sus objetivos en el sector transportes.

Tabla 11: Relación de planes y sus objetivos en el sector Transportes

Plan	Objetivo
Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (2016)	Establecer lineamientos de política y la estrategia de desarrollo del sistema ferroviario en el país en el mediano y largo plazo En este sentido se busca proponer acciones orientadas a impulsar el desarrollo ordenado de la infraestructura y de los servicios de transporte ferroviario, a fin de atender necesidades de transporte de carga y pasajeros del país.
Plan Nacional de Desarrollo Portuario (2012)	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	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)	Planificar e implementar una red intermodal y logística sostenible, económicamente eficiente y ambientalmente armónica que mejore la competitividad de las empresas peruanas. Así una serie de planes estratégicos orientados a mejorar la competitividad del sector aeronáutico, con la finalidad de que el medio aéreo permita satisfacer las necesidades de conectividad del territorio nacional y las del exportador y turísticos.

Plan	Objetivo
Planes maestros aeroportuarios	Brindar un estudio de planificación general del aeropuerto y su entorno de influencia, estableciendo los parámetros fundamentales y el trazado integral que permita aprovechar al máximo sus posibilidades. Asimismo, definir las capacidades necesarias en cuento 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.

Fuente: MTC

Tabla 12: Relación de planes y sus objetivos en el sector Comunicaciones

Plan	Objetivo
Plan Nacional de Banda Ancha	Lograr que el país cuente con infraestructura de telecomunicaciones adecuada que permita brindar servicios de Banda Ancha de calidad; a su vez impulsar la demanda del uso de estos servicios, a través de la modernización del marco institucional orientado al entorno convergente de las TIC.
Ley N° 29904 Ley de Promoción de la Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica	Impulsar el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en todo el territorio nacional, tanto en la oferta como en la demanda por este servicio, promoviendo el despliegue de infraestructura, servicios contenidos, aplicaciones y habilidades digitales, como medio que favorece y facilita la inclusión social, el desarrollo socioeconómico, la competitividad, la seguridad del país y la transformación organizacional hacia una sociedad de la información y el conocimiento.
Plan Maestro para la Implementación de la Televisión Digital Terrestre en el Perú	Establecer medidas y acciones necesarias para la transición de la televisión analógica hacia la digital

Fuente: MTC

2.3. PLAN ESTRATÉGICO SECTORIAL MULTIANUAL

El Plan Estratégico Sectorial Multianual del Sector Transportes y Comunicaciones PESEM 2018-2026 aprobado mediante Resolución Ministerial N° 183-2022-MTC/01, fue elaborado en concordancia con lo dispuesto por las orientaciones establecidas del CEPLAN, se enmarca en la Política General de Gobierno, el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional y considera, en su enfoque, las recomendaciones de la OCDE y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

El PESEM 2018 – 2026 del MTC contó con la participación de los representantes de los Órganos de Línea y de los Despachos Viceministeriales, Proyectos Especiales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como con representantes de los Organismos Públicos Adscritos y Empresas del Estado adscritas en el Sector.

El PESEM del MTC establece cuatro Objetivos Estratégicos y nueve Acciones Estratégicas; a continuación, se describen aquellos objetivos y acciones estratégicas de largo plazo que se vinculan con el cierre de brechas de infraestructura pública y de servicios públicos.

OBJETIVO 1 Reducir los tiempos y costos logísticos en el sistema de transporte

El objetivo se enfoca en el desarrollo de la Red Vial Nacional y de las redes viales descentralizadas para contribuir a mejorar la competitividad y productividad del país en general y de las regiones en particular. Las mejoras hacia la optimización de las redes viales propiciarán menores costos de operación vehicular y la reducción de los costos logísticos de las principales cadenas desde el lugar de producción hasta el puerto o paso de frontera más cercano. Adicionalmente, los esfuerzos del sector se concentrarán en el fomento y planeamiento de la competitividad nacional e internacional de los servicios portuarios y aeroportuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional. De la misma manera, se potenciará la modernización de las infraestructuras y la conectividad de modo de ser atractivos para las líneas navieras, mediante la adecuación de la oferta y la calidad de los servicios, así como sus precios, a la demanda, incrementando las conexiones marítimas y fluviales y mejorar la accesibilidad terrestre; asimismo, se promoverá la inversión eficiente en el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, mediante la formulación y actualización de planes maestros, de conformidad con los estándares internacionales, la base de criterios de seguridad, eficiencia y demanda de mercado.

Los modos de transporte terrestre se desarrollarán complementariamente dentro de un sistema de transporte multimodal que se articule óptimamente en un marco de políticas de competencia adecuado. En general el sistema de transporte contribuirá a mejorar la competitividad y productividad, propiciando el menor costo de transacción (costos asociados a deficiencias de calidad del servicio, de infraestructura, de gestión y de transferencia entre modos); aprovechando las condiciones productivas, geográficas y naturales del territorio; potenciando los modos existentes (previa verificación de su eficiencia a través de estudios técnicos que así lo demuestren) y trabajará bajo el concepto de multi modalidad de los desplazamientos.

Asimismo, las acciones estratégicas para el logro de estos objetivos son las siguientes:

Tabla 13: Acciones estratégicas PESEM 2018-2026 MTC

Acción Estratégica		Indicador
AE.01.01	Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.	Porcentaje de variación del índice medio vehicular en la Red Vial Nacional producto de las intervenciones del Sector.
		Índice de conectividad física en las regiones.
		Reducción de tiempo (horas) en el transporte terrestre de mercancías vías nacionales.
AE.01.02	Incrementar la calidad de los servicios de transporte.	Porcentaje de tiempo no operacional imputables al administrador portuario concesionado.
		Porcentaje de viajes de pasajeros atendidos por el transporte urbano público masivo.

Fuente: PESEM 2018-2026 MTC

OBJETIVO 3: Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional

El objetivo pretende lograr que el país cuente con una oferta de servicios de comunicaciones adecuada, lo que incluye disponer de una infraestructura de telecomunicaciones con cobertura nacional que permita brindar servicios de comunicaciones a los usuarios en condiciones de competencia, con calidad y tarifas asequibles, de forma que se mejoren las condiciones para el desarrollo de la Sociedad de la Información y la inclusión digital de la población de menores recursos.

Este objetivo está orientado a promover el despliegue de redes de fibra óptica, mediante la implementación de los 21 Proyectos Regionales y los 3 Proyectos Selva, toda vez que permite ampliar la cobertura de los servicios de comunicaciones (ejemplo: internet, telefonía, entre otros) e incrementar el uso y la asequibilidad de los servicios digitales a nivel nacional, a fin de generar desarrollo social y competitividad sobre la población y los sectores público y privado.

Asimismo, las acciones estratégicas para el logro de estos objetivos son las siguientes:

- Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.
- Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.
- Promover la asequibilidad de los servicios de telecomunicaciones a nivel nacional.

2.4. PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de su Ley de creación – Ley N° 29370, ejerce competencia de manera exclusiva en las materias de aeronáutica civil, infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional e internacional, y de infraestructura y servicios de comunicaciones. El MTC es competente de manera compartida con los gobiernos regionales y locales, en las materias de infraestructura y servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre, así como en la promoción de la infraestructura de telecomunicaciones y el planeamiento de los servicios de telecomunicaciones de alcance regional.

En este marco se emite la Resolución Ministerial N° 0307-2022-MTC/01 que aprueba el Plan Estratégico Institucional, PEI 2020 – 2026 del MTC, el cual cuenta con diez (10) objetivos estratégicos institucionales y treinta y dos (32) acciones estratégicas institucionales.

Los siguientes objetivos se encuentran vinculados con el cierre de brechas de infraestructura pública y de servicios públicos a las APP.

OBJETIVO 1: Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.

En infraestructura de transporte se privilegia el enfoque multimodal, entendido como la articulación entre los diferentes modos de transporte (terrestre, acuático y aéreo), de manera integral, es decir física y sistémicamente conectados. En este entendido, la Red de Carreteras del país está conformada aproximadamente por 175,053 Kilómetros.

En lo referente a la Red Vial Nacional el objetivo se orienta a avanzar en la Carretera Panamericana con el mejoramiento de la Doble Vía y a garantizar el mantenimiento permanente, esto a través de contratos de concesión y la modalidad de contratos por niveles de servicio. En dicho contexto se ha asumido la pavimentación del 96.2% (en asfalto, cemento y solución básica) de la red vial nacional, creciendo en más de 37 puntos porcentuales en la red pavimentada respecto a la línea base; así mismo, se busca incrementar el número de puentes (definitivos) con diseño de carga que permita atender la exigencia de tráfico actual (> 48 Ton) e instalación de puentes modulares para reemplazar los puentes artesanales (estructura de madera, palos, cepa de rieles y otros) inapropiados para la seguridad vial.

En cuanto a la red ferroviaria del país el objetivo para el año 2023, se prevé mejorar las características de la red ferroviaria concesionada, en lo referente a la modernización de la operatividad, construcción de infraestructura que elimine desarrollos antieconómicos, de tal forma de elevar los niveles de competitividad en el transporte de carga y de pasajeros; también avanzar en los estudios para la construcción de trenes de cercanías.

Así también la infraestructura aeroportuaria está constituida por 128 aeródromos, de los cuales 67 aeródromos son de propiedad pública y 61 aeródromos de propiedad privada. De la infraestructura pública, 19 aeródromos están concesionados, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y los aeropuertos regionales y provinciales que conforman el I y II Grupo de aeropuertos concesionados, 29 aeródromos están a cargo de CORPAC S.A. y 19 aeródromos a cargo de los Gobiernos Subnacionales y otras entidades.

Asimismo, se tiene proyectado importantes avances en las concesiones aeroportuarias, como la culminación de la segunda pista de aterrizaje e inicio de la construcción del terminal de pasajeros del Aeropuerto internacional Jorge Chávez; e intervenciones en el I y II Grupo de Aeropuertos concesionados, asimismo, se prevé la culminación del proceso de concesión del III Grupo de Aeropuertos Regionales, el inicio de la ejecución del proyecto del Aeropuerto de Chincheros y trabajos de rehabilitación en los aeródromos de la Amazonía.

En el Transporte Acuático, específicamente en lo referente a la infraestructura, se realizarán las inversiones en mejora y modernización de los terminales portuarios y se ha priorizado mejorar las condiciones de navegabilidad en el transporte fluvial y de esa manera propiciar el desarrollo de la Amazonía.

Finalmente, se propiciará mecanismos de promoción de plataformas logísticas, para ello se identificarán y se elaborarán Estudios de Preinversión de las Instalaciones del Sistema de Plataformas Logísticas que consideran diversas modalidades de infraestructura como Antepuertos y Truck Center.

El objetivo se logrará a través de las siguientes acciones estratégicas y sus respectivos indicadores:

Tabla 14: Acciones estratégicas PEI 2020-2026 MTC, Objetivo 1

Acción Estratégica Institucional		Indicador
AEI.01.01	Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios	Porcentaje de la red vial nacional pavimentada.
		Porcentaje de la red vial nacional pavimentada en buen estado.

Acción Estratégica Institucional		Indicador
	para los usuarios de la Red Vial Nacional.	
AEI.01.02	Inversiones y mantenimiento para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Departamentales y Vecinales.	Porcentaje de la Red Vial Departamental con adecuados niveles de servicios por intervención del MTC
		Porcentaje de la Red Vial Vecinal con adecuados niveles de servicios por intervención del MTC.
AEI.01.03	Red ferroviaria nacional en buen estado para los usuarios.	Porcentaje de KM de infraestructura intervenida de la red pública ferroviaria.
AEI.01.04	Infraestructura aeroportuaria de carácter nacional en buen estado para los usuarios.	Porcentaje de avance de intervenciones de mejoramiento y rehabilitación de aeropuertos del I grupo de Aeropuertos concesionados.
AEI.01.05	Infraestructura acuática de carácter nacional en buen estado para los usuarios.	Porcentaje de kilómetros de vía fluvial navegable en buen estado.
AEI.01.06	Mecanismos de promoción de plataformas logísticas para el transporte de mercancías en beneficio del país.	Porcentaje de estudios de Preinversión viabilizados de las Instalaciones del Sistema de Plataformas Logísticas.

Fuente: PEI 2020-2026 MTC

OBJETIVO 6: Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.

Este objetivo está orientado a promover la expansión de la cobertura de los servicios de comunicaciones, así como mejorar la gestión del espectro radioeléctrico, mediante la implementación de los proyectos regionales de banda ancha, proyectos de selva, el cumplimiento de los compromisos contractuales de las empresas operadoras, así como el reordenamiento de las bandas de espectro radioeléctrico y los concursos de las bandas de frecuencias 2.3 GHz y AWS, los cuales fueron incorporados al procesos de promoción de la inversión privada en febrero 2019, entre otras estrategias.

Asimismo, se busca incorporar y facilitar el acceso que tiene la población a los servicios básicos postales y la identificación de los territorios en los que el operador designado SERPOST SA requiere brindar el servicio postal básico.

Para ello se han establecido las siguientes acciones estratégicas y sus respectivos indicadores:

Tabla 15: Acciones estratégicas PEI 2020-2026 MTC, Objetivo 6

Acción Estratégica Institucional		Indicador
AEI.06.01	Servicios de comunicaciones de amplia cobertura a nivel nacional.	Porcentaje de distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica.
		Porcentaje de distritos con cobertura de los servicios postales.
AEI.01.02	Espectro radioeléctrico utilizado eficientemente para incrementar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.	Porcentaje de espectro radioeléctrico subutilizado.
		Porcentaje de distritos con planes de canalización para Televisión Digital Terrestre (TDT).
AEI.06.03	Fiscalización eficaz de servicios de comunicaciones a nivel nacional.	Porcentaje de KM de infraestructura intervenida de la red pública ferroviaria.

3. INDICADORES

PLAN ESTRATÉGICO SECTORIAL MULTIANUAL – PESEM 2018-2026 MTC

El Plan Estratégico Sectorial Multianual 2018-2026 está orientado hacia el crecimiento económico equitativo, competitivo y sostenible, propiciando la conectividad física y digital e impulsando directamente el desarrollo de todos los modos de transportes y en las comunicaciones, fomentando la competitividad basada en las potencialidades de desarrollo sostenible de cada territorio, articula y orienta el esfuerzo al interior del Ministerio, de todas las direcciones generales, proyectos especiales, empresas y organismos públicos que comprende el Sector y también a los gobiernos regionales y locales, en una sola línea y estrategia de trabajo.

Tabla 16: Indicadores del Plan Estratégico Sectorial Multianual 2018-2026 MTC

Objetivo Estratégico 1: OES 01 Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transportes		
Indicador: 1.1 Índice de competitividad de la infraestructura de la red vial del país		
Acción Estratégica		Indicador
AE 01.01	Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país	Porcentaje de variación del índice medio vehicular en la Red Vial Nacional producto de las intervenciones del Sector
		Índice de conectividad física en las regiones
		Reducción de tiempo (horas) en el transporte terrestre de mercancías vías nacionales
AE 01.02	Incrementar la calidad de los servicios de transporte	Porcentaje de tiempo no operacional imputables al administrador portuario concesionario
		Porcentaje de viajes de pasajeros atendidos por el transporte urbano público masivo
Objetivo Estratégico 2: OES 02 Mejorar la seguridad y calidad ambiental en el sistema de transportes y comunicaciones		
Indicador: 2.1 Tasa de fallecidos en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes		
Indicador: 2.2 Reducción de las emisiones de CO2 producto de la implementación de medidas de mitigación del sector		
Acción Estratégica		Indicador

AE 02.01	Fiscalizar la Circulación Terrestre en ciudades con más de 400,000 habitantes y en la Red Vial Nacional	Porcentaje de vehículos de transporte terrestre de competencia nacional que registran infracciones por medio electrónico (exceso de velocidad, entre otros)
		Porcentaje de ciudades calificadas como Metrópolis Regionales y Nacionales con centros de IITS instalados y funcionando
AE 02.02	Impulsar la renovación del parque automotor	Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte de personas con más de 15 años

Objetivo Estratégico 3: OES 03 Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel Nacional

Indicador: 3.1 Índice de desarrollo de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC)

Acción Estratégica		Indicador
AE 03.01	Incrementar la cobertura de los servicios de telecomunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de localidades con población mayor a 100 habitantes con cobertura del servicio de internet de banda ancha
		Porcentaje de distritos con cobertura del servicio de TDT
		Porcentaje de distritos con cobertura de los servicios postales
AE 03.02	Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de uso del servicio de internet
AE 03.03	Promover la asequibilidad de los servicios de telecomunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de hogares que no contratan el servicio de internet fijo debido a que considera tarifas altas

Objetivo Estratégico 4: OES 04 Fortalecer la gobernanza, descentralización y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones

Indicador: 4.1 Grado de satisfacción y confianza de los ciudadanos en las instituciones del sector transportes y comunicaciones

Acción Estratégica		Indicador
AE 04.01	Mejorar la gobernanza del sector	% de inversiones del Gobierno Nacional vinculada a los corredores logísticos
AE 04.02	Mejorar la articulación territorial de los Programas Presupuestales.	Porcentaje de participación del presupuesto de los gobiernos regionales y locales en los programas presupuestales

Fuente: OPLACT-OGPP

3.1.INDICADORES DEL SECTOR TRANSPORTES

Tabla 17: Indicadores del Sector Transportes

N°	Indicador	Alineamiento con las Acciones Estratégicas del PESEM
Transporte Terrestre		
1	Índice de calidad de infraestructura vial	AE 01.01
2	Porcentaje de la Red Vial Nacional Pavimentada	AE 01.01
3	Porcentaje de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado	AE 01.01
4	Carreteras transversales pavimentadas conectadas a los puertos nacionales	AE 01.01
5	Porcentaje de carreteras concesionadas	AE 01.01
6	Porcentaje de carreteras de doble calzada en la Longitudinal de la Costa	AE 01.01
7	Porcentaje de Centros de Servicios al Transportista (Truck Centers) construidos	AE 01.02
Transporte Ferroviario		
8	Índice de calidad de infraestructura ferroviaria	AE 01.01
9	Costo de transporte de carga por km	AE 01.01
10	Tiempo promedio de Viaje por km	AE 01.01
11	Índice de disponibilidad promedio del servicio – Línea 1	AE 01.02
12	Ejecución Presupuestal-Línea 2	AE 01.01
Transporte Aéreo		
13	Índice de calidad de infraestructura aeroportuaria	AE 01.01
14	Porcentaje de aeropuertos concesionados operativos y con mantenimiento del área de movimiento	AE 01.02
Transporte Acuático		
15	Índice de calidad de infraestructura portuaria	AE 01.01
16	Porcentaje de instalaciones portuarias certificadas en PBIP y seguridad portuaria respecto al total de IP	AE 01.02

N°	Indicador	Alineamiento con las Acciones Estratégicas del PESEM
17	Porcentaje de km de hidrovía planificada no intervenida	AE 01.01
18	Reducción del tiempo de espera de naves en puertos	AE 01.02
19	Puertos mejorados y modernizados con acceso a corredores logísticos	AE 01.01

Fuente: MTC

3.2. INDICADORES DEL SECTOR COMUNICACIONES

Tabla 18: Indicadores del Sector Comunicaciones

N°	Indicador	Alineamiento con las Acciones Estratégicas del PESEM
Telefonía Móvil		
20	Porcentaje de la población con acceso a telefonía móvil	AE 03.01
21	Porcentaje de localidades con cobertura de telefonía móvil	AE 03.01
22	Tarifa promedio de una llamada de teléfono móvil prepago como porcentaje del ingreso promedio nacional	AE 03.03
23	Tarifa promedio de un plan post pago de telefonía móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional	AE 03.03
Internet		
24	Hogares con acceso a internet (fijo y móvil)	AE 03.01
25	Penetración de la banda ancha móvil	AE 03.01
26	Penetración de la banda ancha fija	AE 03.01
27	Población que usa internet	AE 03.02
28	Porcentaje de localidades con cobertura de internet fija y móvil	AE 03.01

N°	Indicador	Alineamiento con las Acciones Estratégicas del PESEM
29	Porcentaje de localidades con cobertura de internet móvil	AE 03.01
30	Tarifa promedio del servicio de internet fijo como porcentaje del ingreso promedio nacional	AE 03.03
31	Tarifa promedio del servicio de internet móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional	AE 03.03
32	Velocidad de conexión promedio (Mbps)	AE 03.02
TV de paga		
33	Hogares con acceso a TV de paga	AE 03.01
34	Tarifa promedio de un Paquete de TV de paga con al menos 60 canales de video	AE 03.03

Fuente: MTC

4. POTENCIALES PROYECTOS DE APP

4.1. PROYECTOS APP EN EJECUCIÓN

Tabla 19: Listado de proyectos APP sector Transportes en ejecución

N°	Nombre del proyecto APP
1	Autopista del Sol Trujillo — Sullana
2	Empalme 1B Buenos Aires — Canchaque
3	Tramo vial — Dv. Quilca — Dv. Arequipa (repartición) Dv. Matarani desvió Moquegua Dv. II° — Tacna — la concordia
4	Hidro vía Amazónica: Ríos Marañón y Amazonas
5	Tramo vial — Ovalo chancay — Huaral — Acos
6	IIRSA Centro — Tramo 2

N°	Nombre del proyecto APP
7	IIRSA Norte: Paita — Yurimaguas
8	IIRSA Sur, Tramo 1: Marcona — Urcos
9	IIRSA Sur, Tramo 2: Urcos — Inambari
10	IIRSA Sur, Tramo 3: Inambari —Iñapari
11	IIRSA Sur, Tramo 4: Azángaro – Inambari
12	IIRSA Sur, Tramo 5: II° — Matarani – Azángaro
13	Línea 2 y ramal Av. Faucett- Av. Gambeta de la Red básica del metro de Lima y Callao
14	Longitudinal de la sierra Tramo 2: Ciudad de Dios — Cajamarca.
15	Mocupe Cayalti
16	Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - zona sur
17	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma
18	Primer grupo de Aeropuertos Regionales
19	Red vial N° 4: Pativilca — Santa — Trujillo y Puerto Salaverry — Emp. RO1N
20	Red vial N° 5: tramo Ancón — Huacho-Pativilca
21	Red vial N° 6: Pucusana — Cerro azul — Ica
22	Segundo grupo de Aeropuertos Regionales
23	Sistema Eléctrico de transporte masivo de Lima y Callao (Línea 1)
24	Terminal Portuario de Paita
25	Terminal Portuario General San Martín – Pisco Fase I
26	Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry
27	Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao
28	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales – Callao
29	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
30	PACRI Panamericana Sur, Ica - Frontera con Chile
31	Ferrocarril del Centro

Fuente: MTC

Tabla 20: Listado de proyectos APP sector Comunicaciones en ejecución

N°	Nombre del Proyecto APP
1	Contrato de concesión única para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones y asignación del bloque b de la banda 1710-1770 MHz y 2110-2170 MHz a nivel nacional

N°	Nombre del Proyecto APP
2	Contrato de concesión única para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones y asignación del bloque a de la banda 1710-1770 MHz y 2110-2170 MHz a nivel nacional
3	Contrato de concesión única para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones y asignación del bloque a de la banda 698- 806 MHz a nivel nacional
4	Contrato de concesión única para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones y asignación del bloque b de la banda 698- 806 MHz a nivel nacional
5	Contrato de concesión única para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones y asignación del bloque c de la banda 698- 806 MHz a nivel nacional
6	Contrato de concesión única para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones y asignación de las bandas 899-915 MHz y 944-960 MHz en la provincia de lima y provincia constitucional del callao y las bandas 902-915 MHz y 947-960 MHz, en el resto del país
7	Contrato de concesión única para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones y asignación de frecuencia en 25 MHz de la banda c de 1900 MHz comprendida entre los rangos 1897,5 – 1910 MHz y 1977,5 – 1990 MHz, a nivel nacional

Fuente: MTC

4.2. PROYECTOS PA EN EJECUCIÓN

Tabla 21: Listado de proyectos PA sector Comunicaciones en ejecución

N°	Nombre del Proyecto PA
1	Conectividad integral en banda ancha para el desarrollo social de la zona norte del país - región Lambayeque
2	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Cusco
3	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Tacna
4	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Moquegua
5	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Lima
6	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Puno
7	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Junín
8	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Ica
9	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Amazonas
10	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Pasco
11	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Huánuco

N°	Nombre del Proyecto PA
12	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Áncash
13	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Arequipa
14	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región San Martín
15	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región la libertad
16	Integración amazónica Loreto – San Martín a la red terrestre de telecomunicaciones
17	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)
18	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Huancavelica
19	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Apurímac
20	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Ayacucho

Fuente: MTC

4.3. SELECCIÓN DE PROYECTOS

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 párrafo b) del numeral 4.1 de los Lineamientos para la elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Publico Privadas para el año 2017; lo cual coadyuvará a determinar de forma temprana si el proyecto tiene potencial para ser desarrollado bajo la modalidad de APP, e identificar necesidades de información o análisis adicional a realizarse durante la fase de formulación. Los criterios de elegibilidad son los siguientes:

- Nivel de transferencia de riesgos (C-1)
- Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio (C-2)
- 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)
- Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP (C-4)
- Competencia por el mercado (C-5)
- Fortaleza Institucional como factor asociado al éxito del proyecto (C-6)
- 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: 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 la siguiente cartera de APP.

De los proyectos analizados 03 proyectos que están en fases avanzadas del proceso de promoción ya cuentan con Informe de Evaluación, en los cuales se han realizado las evaluaciones de valor por dinero aplicando los criterios de elegibilidad; obteniendo estos proyectos un puntaje mayor a 11.50; los proyectos son: Ferrocarril Huancayo Huancavelica, Anillo Vial Periférico y Nuevo Terminal Portuario San Juan Marcona.

Para el caso del Proyecto de Terminal Portuario de Lambayeque, Tercer Grupo de aeropuertos y Longitudinal de la Sierra Tramo 4, se pretende iniciar el proceso de promoción en los próximos tres años, se realizó una evaluación preliminar sobre los beneficios de desarrollar los proyectos bajo la modalidad de Asociación Público Privada, la misma que se sustentaría durante la elaboración del Informe de Evaluación.

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD RESUMEN

Tabla 22: Proyectos seleccionados en la cartera de APP

N°	Proyecto	Tipo de proyecto	Iniciativa	Financiamiento	C-1 (15%)	C-2 (10%)	C-3A (20%)	C-3B (20%)	C-4 (20%)	C-5 (15%)	C-6 (15%)	Puntaje ponderado	C-7 (0 – 1)	Puntaje final
1	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4	Vial	Estatal	Cofinanciada	2	3	3	2	3	2	2	17.00	0	17.00
2	Anillo Vial Periférico	Vial	Privada	Cofinanciada	3	3	3	2	3	2	2	18.00	1	19.00
3	Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica	Ferrovionario	Estatal	Cofinanciada	2	3	3	2	2	2	2	15.70	0	15.70
4	Tercer Grupo de Aeropuertos	Aeroportuario	Estatal	Cofinanciada	2	3	2	2	3	2	2	15.70	1	16.70
5	Terminal Portuario Multipropósito de Marcona	Portuario	Privada	Autofinanciada	3	3	1	3	3	2	2	16.70	1	17.70
6	Terminal Portuario de Lambayeque	Portuario	Estatal	Autofinanciada	3	3	1	3	3	2	2	16.70	1	17.70
7	Operación y Mantenimiento de Redes Regionales	Telecomunicaciones	Estatal	Cofinanciada	2	3	1	3	3	2	2	15.70	0	15.70
8	Operación y Mantenimiento de Redes de Acceso	Telecomunicaciones	Estatal	Cofinanciada	1	3	1	3	2	2	2	13.3	0	13.3

PROYECTOS DE INICIATIVA PRIVADA

Tabla 23: Proyectos de Iniciativa Privada

Proyecto Iniciativa Privada	Número de documento de aprobación de la opinión de relevancia
Anillo Vial Periférico	Oficio N° 432-2013-MMLGMM / Oficio N° 0103-2013MTC/1
<p>Diagnóstico sobre la provisión actual de la infraestructura o servicio público identificando las características de la demanda y la oferta existente en términos de cobertura y calidad</p> <p>Demanda:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento urbano Comas, Independencia San Juan de Lurigancho, Ate. • Crecimiento de tráfico en las vías de acceso de la ciudad (Panamericana Norte, Carretera Central y Panamericana Sur). • La ubicación de los grandes generadores de carga puertos, mercados, y aeropuerto, influye en el incremento de tráfico de Callao y Lima. • El parque vehicular creció en promedio 7% por año y 14%, el parque transporte de carga en los últimos 10 años. <p>Oferta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La capacidad de la Vía de Evitamiento está agotada. • El funcionamiento de la red vial actual es poco eficiente por la falta de coordinación entre las redes semaforicas, y por la estructura vial, que originan niveles de congestión altos y niveles de servicios bajos. • La velocidad de circulación es menor a 20 km/h en hora punta de la red vial. - Mantenimiento vial es deficiente, que es generado por el volumen de tráfico. • Existe altos índices de accidente de tránsito en las vías periféricas de la ciudad, por lo que se requiere mejorar la señalización de las vías, del diseño urbano y vial. <p>Análisis preliminar para la definición de los Niveles de Servicios esperados</p>	

El concesionario estará obligado de operar y mantener la infraestructura vial, luego de culminar las obras, cumpliendo con los niveles de servicio que se establezcan en el contrato de concesión y que serán evaluados por el Regulador. Los parámetros a cumplir por el concesionario serán para autopista de primera clase, adaptados a la naturaleza urbana de la vía. En caso, el concesionario incumpla con los niveles de servicio pagará penalidades (leve o grave), definidos en el contrato de concesión.

Los elementos que deberán cumplir con los niveles de servicio son los siguientes:

Superficie de rodadura (concreto asfáltico o tratamiento superficial)

- Berma

- Drenajes
- Señalización horizontal
- Señalización vertical
- Dispositivos de seguridad vial
- Derecho de vía
- Puentes, viaductos y puentes peatonales
- Superficie de rodadura y bermas (concreto hidráulico)
- Túnel (revestimiento y drenaje, señalización, instalaciones)
- Operaciones (tiempo de espera, atención al usuario, atención de accidentes e incidentes)
- Muros
- Alumbrado exterior
- Edificios y estaciones de peaje
- ITS y Centro de Control

Costo Total de Inversión (CTI) referencial

PEN 5,002 millones

Proyecto Iniciativa Privada

Número de documento de aprobación de la opinión de relevancia

Terminal Portuario San Juan Marcona

Oficio N° 497-2017MTC/01

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

Demanda:

La demanda está conformada por la carga de Hierro, Cobre, Zinc de diversos proyectos mineros de la zona de influencia del proyecto:

- Proyecto de Pampa de Pongo
- Mina Marcona o Mina de Los Chancas
- Mina de Anubia
- Mina de Trapiche
- Mina Justa
- Hierro Apurímac
- Mina Las Bambas
- Otros.

Oferta:

Los terminales portuarios por donde se exportan minerales en granel, lump de hierro y mercancía en general son los siguientes:

- Terminal Portuario de Callao
- Terminal Portuario de Ilo
- Terminal Portuario de Paracas (antes Terminal Portuario General San Martín)
- Terminal Portuario de Matarani
- Instalación Portuaria de San Nicolás
- Otras instalaciones privadas: Southern Perú Copper Corporation, entre otros.

- Cabe precisar que, estos terminales portuarios o son de uso privado o su ubicación es fuera del ámbito de influencia.

Análisis preliminar para la definición de los Niveles de Servicios esperados

Para el análisis preliminar para definir los niveles de servicio se consideró dos aspectos principales: El tiempo de servicio (tasa de descarga) y tiempo de espera (congestión).

Costo Total de Inversión (CTI) referencial

PEN 2,134.62 millones

PROYECTOS DE INICIATIVA ESTATAL

Tabla 24: Proyectos de Iniciativa Estatales

N°	Proyecto Iniciativa Estatal	Costo estimado de operación y mantenimiento (S/)
1	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4	118 millones
2	Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica	29.9 millones
3	Tercer Grupo de Aeropuertos	2 millones
4	Terminal Portuario de Lambayeque	26 millones
5	Operación y Mantenimiento de Redes Regionales	140.67 millones
6	Operación y Mantenimiento de Redes de Acceso	52.27 millones

PROYECTOS EN ACTIVOS

De acuerdo al marco normativo de las APP, artículos del 49 al 51 del Decreto Legislativo N° 1362, los Proyectos en activos son una modalidad de participación de la Iniciativa Privada promovida por Entidades públicas con facultad de disposición de activos y Entidades públicas titulares de proyectos (Ministerios, Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales, Entidad pública habilitada mediante ley expresa). Está a cargo del OPIP respectivo y recae sobre activos presentes y futuros de titularidad de las entidades públicas mencionadas.

La disposición de activos, implica la transferencia total o parcial de inmuebles, la permuta de inmuebles, la cesión en uso, el arrendamiento, usufructo, superficie u otras modalidades permitidas por ley. Los contratos de PA no pueden comprometer recursos públicos ni trasladar riesgos al Estado, salvo ley expresa².

Por lo cual, mediante un PA, una entidad de Gobierno promueve la participación del sector privado mediante la ejecución de un determinado proyecto de inversión, que involucra un recurso, activo o proyecto de titularidad pública, por el cual, el inversionista privado, asume la totalidad de la inversión y en su caso los costos de operación y mantenimiento, asumiendo éste, la totalidad de los riesgos del proyecto.

Por tanto, en un PA el Estado no aporta cofinanciamiento, recursos públicos dinerarios, ni garantías, y el inversionista privado recupera su inversión a través de los mecanismos de ingresos contemplados en su proyecto a través de la explotación del mismo.

De acuerdo con el artículo 57 del Texto Único Ordenado de la Ley de Telecomunicaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 013-93-TCC, el espectro radioeléctrico es un recurso natural de dimensiones limitadas que forma parte del patrimonio de la Nación. Asimismo, los artículos 58 y 75 del Texto Único Ordenado de la Ley de Telecomunicaciones establecen que es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones el encargado de la administración, asignación de frecuencias y control de espectro radioeléctrico. El artículo 204 del Reglamento General de la Ley de Telecomunicaciones, aprobado mediante Decreto Supremo N° 020-2007-MTC, establece que el uso del espectro radioeléctrico requiere de una concesión o autorización del servicio de telecomunicaciones correspondiente.

Se concluye así, que el espectro radioeléctrico es un recurso natural que forma parte del patrimonio de la Nación, respecto del cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene las competencias para la atribución del derecho de explotación mediante una concesión o autorización del servicio de telecomunicaciones.

Se precisa que no resultan aplicables las disposiciones establecidas en el numeral 44.8 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, en tanto están referidas a los proyectos que han sido estructurados como APP.

En este sentido, se propone la inclusión de cinco (5) Proyectos en Activos:

- Proyecto N° 1: Bandas 1,750-1,780 MHz y 2,150-2,180 MHz
- Proyecto N° 2: Banda 2,300 – 2,330 MHz
- Proyecto N° 3: Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz)

² Numeral 49.3 del Decreto Legislativo N° 1362, que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

- Proyecto N° 4: Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz – 2,360 MHz)
- Proyecto N° 5: Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz)

Los proyectos “Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz)”; “Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz – 2,360 MHz)” y “Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz)” se encuentran en la fase de Planeamiento y Programación acorde a lo señalado en el numeral 143.1 del artículo 143 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 240-2018-EF.

Así mismo, los proyectos “Bandas 1,750-1,780 MHz y 2,150-2,180 MHz” y “Banda 2,300 – 2,330 MHz” se encuentran en fase de Estructuración.

4.4. 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 los indicadores más importantes son la Vinculación con los planes nacionales o planes estratégicos sectoriales y el Avance de los proyectos en las fases de APP, seguido del Impacto en la capacidad presupuestal del Sector (temporalidad), y la 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 priorización de proyectos

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 publico	15 %
Generación de sinergia con proyectos existente	10 %
TOTAL	100 %

- 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.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha identificado los proyectos a incluir en el Informe Multianual, los mismos que se encuentran en proceso de promoción o pretenden iniciar en los próximos 03 años.

De los proyectos identificados, se tiene 08 proyectos que se pretenden ejecutar vía Asociación Público Privada y 05 Proyectos en Activos.

Tabla 26: Proyectos seleccionados en la cartera de APP/PA

N°	Nombre del proyecto APP	Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto en soles nominales, incluido IGV (Mill soles)	Origen	Modalidad
1	Anillo Vial Periférico de la Ciudad de Lima y Callao	5,002	Iniciativa Privada	APP
2	Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona	2,134.62	Iniciativa Privada	APP
3	Ferrocarril Huancayo – Huancavelica	2,609.03	Iniciativa Estatal	APP
4	Terminal Portuario de Lambayeque	1,540	Iniciativa Estatal	APP

N°	Nombre del proyecto APP	Monto estimado de la inversión o monto estimado del proyecto en soles nominales, incluido IGV (Mill soles)	Origen	Modalidad
5	Tercer Grupo de Aeropuertos	2,560	Iniciativa Estatal	APP
6	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4	3,333	Iniciativa Estatal	APP
7	Bandas 1,750 – 1,780 MHz y 2,150 – 2,180 MHz	384.3*	Iniciativa Estatal	PA
8	Banda 2,300 – 2,330 MHz	252.4*	Iniciativa Estatal	PA
9	Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz)	305.0*	Iniciativa Estatal	PA
10	Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz – 2,360 MHz)	238.0*	Iniciativa Estatal	PA
11	Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz)	5,138.0*	Iniciativa Estatal	PA
12	Operación y Mantenimiento de Redes Regionales	No aplica	Iniciativa Estatal	APP
13	Operación y Mantenimiento de Redes de Acceso	No aplica	Iniciativa Estatal	APP

* Tipo de cambio: 1\$ = S/ 3.50

*Elaboración: OGPP-MTC

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.

APLICACIÓN DE LOS CRITERIOS DE PRIORIZACION

	Proyecto	Vinculación con los planes nacionales o planes estratégicos sectoriales	Impacto en la capacidad presupuestal del Sector (temporalidad)	Avance de los proyectos en las fases de APP	Demanda de recursos publico	Generación de sinergia con proyectos existente	Total
N°	Peso ponderado	30%	15%	30%	15%	10%	100%
1	Anillo Vial Periférico de la Ciudad de Lima y Callao	10	2	6	7	10	7.15
2	Ferrocarril Huancayo – Huancavelica	8	2	8	10	5	7.10
3	Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona	8	10	4	8	8	7.10
4	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4	9	6	4	10	7	7.00
5	Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz)	7	10	4	10	7	7.00
6	Bandas 1,750 – 1,780 MHz y 2,150 – 2,180 MHz	7	6	6	10	7	7.00
7	Tercer Grupo de Aeropuertos	9	8	2	10	10	7.00
8	Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz)	8	8	4	10	7	7.00
9	Terminal Portuario de Lambayeque	9	10	2	9	8	6.95
10	Banda 2,300 – 2,330 MHz	5	10	6	10	6	6.90
11	Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz – 2,360 MHz)	5	10	6	10	6	6.90
12	Operación y Mantenimiento de Redes de Acceso	2	6	10	10	8	6.80
13	Operación y Mantenimiento de Redes Regionales	2	6	10	10	7	6.70

Tabla 27: Priorización de proyectos por APP en iniciativa pública y privada (incluye proyectos en activos)

Grupo	N°	Proyecto	Tipo de Proyecto
Grupo 1 2020	1	Anillo Vial Periférico de la Ciudad de Lima y Callao	Vial
	2	Ferrocarril Huancayo – Huancavelica	Ferroviario
	3	Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona	Portuario
Grupo 2 2021- 2022	4	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4	Vial
	5	Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz)	Comunicaciones
	6	Bandas 1,750 – 1,780 MHz y 2,150 – 2,180 MHz	Comunicaciones
	7	Tercer Grupo de Aeropuerto	Aeroportuario
	8	Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz)	Comunicaciones
	9	Terminal Portuario de Lambayeque	Portuario
	10	Banda 2,300 – 2,330 MHz	Comunicaciones
Grupo 3 2023	11	Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz – 2,360 MHz)	Comunicaciones
	12	Operación y Mantenimiento de Redes de Acceso	Comunicaciones
	13	Operación y Mantenimiento de Redes Regionales	Comunicaciones

SECCIÓN PROGRAMACIÓN

La modificación del IMIAPP 2020-2023 tiene como objeto incluir los Proyectos en Activos denominados: Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz - 2,360 MHz), Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz), y modificar el Proyecto de la Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 - 3,400 MHz y 3,600 - 3,800 MHz).

Al respecto, es importante precisar que mediante Memorando N° 1352-2022-MTC/27 de fecha 17 de agosto de 2022, la Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones (DGPPC), en su calidad de órgano de línea responsable de la propuesta de inclusión de los proyectos en activos considerado en la modificación del IMIAPP 2020-2023, señala lo siguiente:

- Los Proyectos en Activos mencionados no demandarán ningún compromiso de pago que utilice recursos públicos o desembolsos por parte de ninguna entidad pública, ni empresa estatal y que todos los costos que se tengan durante su desarrollo será responsabilidad del Inversionista.
- En caso ocurriera alguna situación de contingencia en los Proyectos en Activos mencionados, que afecte los recursos del MTC, en calidad de Concedente, estos recursos serán asumidos con cargo al presupuesto aprobado del Pliego o Asignación Presupuestaria Multianual (APM), según corresponda, sin demandar recursos al Tesoro Público.

Adicionalmente, en lo que corresponde a la Capacidad Presupuestal, en el numeral 4.3 del INFORME N°0654-2022-MTC/09.03 de fecha 22 de julio de 2022, la Oficina de Presupuesto del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, señala lo siguiente:

- Los Proyectos en activos Bandas 2.3 GHz (2330 MHz - 2360 MHz), Banda de Frecuencias 26 GHz (25,9 GHz –26,7 GHz) y la modificación del proyecto en activo de la Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3300 - 3400 MHz y 3600 - 3800 MHz), no comprometen recursos públicos, ni trasladan riesgos al Estado, según lo señalado en el en el numeral 49.3 del artículo 49 del Decreto Legislativo N°1362; por lo que, la propuesta de inclusión de dichos proyectos al IMIAPP 2020 - 2023 del MTC, no modifica los compromisos presupuestales ni los supuestos previstos en la elaboración de la Ficha de Capacidad Presupuestal 2021- 2030 que sustentó el IMIAPP 2020-2023 inicial del Pliego MTC.

5. GESTIÓN DE RECURSOS PÚBLICOS

El Objetivo de la programación multianual de las inversiones en APP y PA es reportar los compromisos de gastos sobre la base de una política fiscal sostenible de mediano plazo, coadyuvando a la eficiencia en la asignación de los recursos públicos destinados a los compromisos derivados de los proyectos APP y PA, de acuerdo con las prioridades de gasto que las entidades proponen ejecutar en el marco de su presupuesto anual y respetando los límites de gasto agregados establecidos en las proyecciones del Marco Macroeconómico Multianual (MMM)

Para efectos de este IMIAPP se reportará sobre el uso de recursos públicos por motivos de compromisos firmes y contingentes cuantificables, tanto en gasto corriente como en gasto de capital de:

- Iniciativas estatales cofinanciadas en Proceso de Promoción o que serán incorporados al Proceso de Promoción en los próximos tres (03) años indicando individualmente cada proyecto.
- Iniciativas privadas cofinanciadas con opinión de relevancia indicando individualmente cada proyecto.
- Contratos suscritos bajo la modalidad de APP, indicando individualmente cada proyecto.
- Compromisos generados por la ejecución de proyectos bajo la modalidad de Proyectos en Activos.

La programación multianual no implica el compromiso definitivo de la asignación de recursos que cubran su demanda, toda vez que dicha programación es de carácter referencial y es ajustada como resultado de los cambios en el escenario macro fiscal y normatividad vigente.

De lo anterior expuesto se presenta la programación de los compromisos de los proyectos de APP y PA, tanto para gasto corriente como para gasto de capital.

Tabla 28: Reporte de los Compromisos de Uso de Recursos 2020 – 2034

Año	Gasto Corriente comprometido (S/ MLL)	Gasto de Capital comprometido (S/ MLL)
2018	886.01	2,461.63
2019	1,328.74	2,294.13
2020	737.25	2,902.97
2021	677.17	3,003.32
2022	512.36	3,515.41
2023	513.06	4,097.02
2024	1,660.25	4,289.54
2025	1,574.33	3,908.45
2026	1,732.06	3,937.87
2027	1,814.16	3,784.63
2028	1,858.25	3,058.86
2029	1,836.28	2,491.88
2030	1,904.65	1,784.08
2031	1,833.08	3,126.82
2032	1,390.17	2,483.31
2033	1,278.07	2,507.27
2034	1,127.70	2,184.22

Elaboración propia

Con respecto a la proyección total de gasto Corriente y gasto de Capital se ha tenido en cuenta los siguientes criterios:

- Año Fiscal 2020: Para el año 2020, se ha tomado en cuenta el PIM registrado al 31 de julio, así como la proyección de ejecución de gasto al cierre del año.
- Período 2021 al 2023: Los ingresos considerados para dicho período, para todas las fuentes de financiamiento considerados en la Ficha de Capacidad Presupuestaria, corresponde a la propuesta del Proyecto de Ley de Presupuesto para el Año Fiscal 2021 y así como la APM informada para los años 2022 y 2023, en lo que respecta a la fuente de Financiamiento de ROOC y Donaciones y Transferencias. En lo que respecta a las fuentes Recursos Ordinarios para los años 2022 y 2023 se incrementó el monto informado en la APM (consensuado con

MEF) a fin de poder financiar los proyectos que se ejecutarán bajo la modalidad de Gobierno a Gobierno.

- Período 2024 al 2034: la proyección de la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios (RO), se considera la tasa de crecimiento de 4.2%, tomando como año el 2023. Esta variable se enmarca en lo establecido en el Marco Macroeconómico Multianual (MMM) 2021 – 2024, aprobada el 26 de agosto de 2020.
- Para la fuente de financiamiento Recursos por Operaciones Oficiales de Crédito (ROOC) en la proyección se ha considerado los préstamos previstos concertar con entidades crediticias como CAF, BID, BIRF y la propuesta del Proyecto de Ley de Presupuesto para el Año Fiscal 2021 y la APM informada para los años 2022-2023, a partir del 2024 se considera lo informado por la DGTP.
- La proyección de la fuente de financiamiento Recursos Directamente Recaudados (RDR) considera principalmente la recaudación por los siguientes conceptos: derecho por uso del Espectro Radioeléctrico - Canon por Telecomunicaciones, derechos de concesión de servicios públicos, autorizaciones de radiodifusión, radiocomunicación privada y radio aficionados, tasas por servicio público y de radiodifusión, trámite por tránsito vehicular, peajes; para el año 2021 se considera la propuesta del Proyecto de Ley de Presupuesto para el Año Fiscal 2021, para los años 2022 – 2023 se considera la APM informada y a partir del año 2024 se considera la programación del Pliego, que contempla la ejecución de ingresos del Viceministerio de Comunicaciones (VMC) y los recursos transferidos a PRONATEL.

Tabla 29: Gasto Presupuestado proyectado 2020 – 2034

Año	Gasto Corriente presupuestado (S/ MILL)	Gasto de Capital presupuestado (S/ MILL)
2018	3,080.41	7,168.84
2019	4,106.72	7,486.97
2020	3,412.28	6,265.78
2021	3,976.49	7,242.82
2022	2,254.56	9,313.36
2023	2,254.56	10,854.66
2024	3,494.68	7,858.85

Año	Gasto Corriente presupuestado (S/ MILL)	Gasto de Capital presupuestado (S/ MILL)
2025	3,499.76	8,257.67
2026	3,753.04	8,476.21
2027	3,935.47	8,242.41
2028	4,084.90	8,604.03
2029	4,173.54	8,579.92
2030	4,358.05	8,916.33
2031	4,541.08	9,290.81
2032	4,731.81	9,681.02
2033	4,930.55	10,087.63
2034	5,137.63	10,511.31

Elaboración propia

6. INDICADORES DE GASTO PRESUPUESTAL

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

Se han construido 02 indicadores referenciales anuales de rigidez presupuestal para un horizonte de 15 años.

- (1) Indicador referencial de rigidez de gasto corriente por Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos

Tabla 30: Indicador de Rigidez de Gasto Corriente

Año	Gasto Corriente comprometido (S/ MILL)	Gasto Corriente presupuestado (S/ MILL)	Indicador de rigidez del gasto corriente
2018	886.01	3,080.41	29%
2019	1,328.74	4,106.72	32%
2020	737.25	3,412.28	22%
2021	677.17	3,976.49	17%
2022	512.36	2,254.56	23%
2023	513.06	2,254.56	23%
2024	1,660.25	3,494.68	48%
2025	1,574.33	3,499.76	45%
2026	1,732.06	3,753.04	46%
2027	1,814.16	3,935.47	46%
2028	1,858.25	4,084.90	45%
2029	1,836.28	4,173.54	44%
2030	1,904.65	4,358.05	44%
2031	1,833.08	4,541.08	40%
2032	1,390.17	4,731.81	29%
2033	1,278.07	4,930.55	26%
2034	1,127.70	5,137.63	22%

Elaboración propia

(2) Indicador referencia de rigidez de gasto de capital por Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

Tabla 31: Indicador de Rigidez de Gasto de Capital

Año	Gasto Capital comprometido (S/ MILL)	Gasto Capital presupuestado (S/ MILL)	Indicador de rigidez del gasto capital
2018	2,461.63	7,168.84	34%
2019	2,294.13	7,486.97	31%
2020	2,902.97	6,265.78	46%
2021	3,003.32	7,242.82	41%
2022	3,515.41	9,313.36	38%

Año	Gasto Capital comprometido (S/ MILL)	Gasto Capital presupuestado (S/ MILL)	Indicador de rigidez del gasto capital
2023	4,097.02	10,854.66	38%
2024	4,289.54	7,858.85	55%
2025	3,908.45	8,257.67	47%
2026	3,937.87	8,476.21	46%
2027	3,784.63	8,242.41	46%
2028	3,058.86	8,604.03	36%
2029	2,491.88	8,579.92	29%
2030	1,784.08	8,916.33	20%
2031	3,126.82	9,290.81	34%
2032	2,483.31	9,681.02	26%
2033	2,507.27	10,087.63	25%
2034	2,184.22	10,511.31	21%

Elaboración propia

ANEXOS

7. FICHAS DE INDICADORES

1 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE

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

2 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE

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

Limitaciones y supuestos empleados

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

Precisiones técnicas

Evaluación funcional; determinación de parámetros relacionados con el servicio que el camino brinda en determinado momento al usuario, fundamentalmente referidos a confort y seguridad.

Los parámetros funcionales están en general ligados a la condición superficial del pavimento.

Evaluación estructural; Estimación aproximada de la capacidad del pavimento para seguir comportándose adecuadamente durante un cierto período de tiempo, y consecuentemente las necesidades y oportunidades respecto a la ejecución de obras de rehabilitación.

Método de cálculo

Indicador = $(A/B * 100)$

A= Kilómetros de la Red Vial Nacional pavimentada

B= Kilómetros totales de la red nacional

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

3 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE

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

El valor del indicador es un cálculo aproximado, que tiene como base el stock de red en buen estado el cual tiene como Fuente de información el inventario vial básico aprobado por Resolución Ministerial 518-201 I-MTC/02. A esta línea base, se añade los tramos con mantenimiento periódico y obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento (incluye pavimento a nivel de solución básica) terminados durante el año Sólo se toma en cuenta la cantidad neta de carretera en buen estado, es decir sólo aquellos tramos que pasan de regular o mal estado o buen estado en el sistema de información geográfica de PVN.

Precisiones técnicas

Evaluación funcional: determinación de parámetros relacionados con el servicio que el camino brinda en determinado momento al usuario, fundamentalmente referidos a confort y seguridad.

Los parámetros funcionales están en general ligados a la condición superficial del pavimento.

Evaluación estructural: Estimación aproximada de la capacidad del pavimento para seguir comportándose adecuadamente durante un cierto período de tiempo, y consecuentemente las necesidades y oportunidades respecto a la ejecución de obras de rehabilitación.

Método de cálculo

Indicador = $(A/B * 100)$

A= Kilómetros de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado

B= Kilómetros totales de la red vial nacional pavimentada

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

4 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE

Nombre del indicador	Porcentaje de carreteras transversales pavimentadas conectadas a los puertos nacionales
Definición	El indicador busca medir la cantidad de carreteras transversales pavimentadas conectadas a puertos nacionales del total de conexiones viales existentes conectadas a puertos.
Dimensión de desempeño	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 transversales pavimentadas conectadas a puertos nacionales B= Kilómetros totales de carreteras transversales conectadas a puertos	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OGPP - Provías Nacional
Base de datos	Inventario Vial Básico o Calificado, información sobre obras de mantenimiento periódico y construcción con asfalto, rehabilitación y mejoramiento (expresado en kilómetros) programadas terminar en los próximos años. Base de datos del sistema de Información geográfica.

5 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE

Nombre del indicador	Porcentaje de carreteras concesionadas
Definición	El indicador busca medir la proporción de carreteras concesionadas respecto al total de la red vial nacional.
Dimensión de desempeño	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 concesionadas B= Kilómetros totales de la red vial nacional	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OGPP-Concesiones en transporte
Base de datos	Reportes de gestión. Base de datos del sistema de información geográfica.

6 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE	
Nombre del indicador	Porcentaje de carreteras de doble calzada en la Longitudinal de la Costa
Definición	El indicador busca medir la proporción de la red vial nacional con doble calzada en las rutas PE-IS y PE-1N respecto al total de la vía Panamericana.
Dimensión de desempeño	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	Anual
Fuente de datos	Inventario vial básico o calificado. Base de datos del sistema de información geográfica.
Base de datos	DGPPT-OGPP

7 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE TERRESTRE

Nombre del indicador	Porcentaje de centros de servicios al transportista, (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	Anual
Fuente de datos	OGPP / Concesiones en transporte
Base de datos	Reportes de gestión y avance de obra

8 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE FERROVIARIO

Nombre del indicador	Índice de calidad de infraestructura de ferroviaria (Foro Económico Mundial)
Definición	Este indicador busca medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre las instalaciones ferroviarias de su país.
Dimensión de desempeño	Calidad
Unidad de medida	Ubicación en ranking
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 ferroviario es considerado muy poco desarrollado) a 7 (el sistema ferroviario es considerado extenso y eficiente entre los mejores referentes mundiales).	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OGPP (World Economic Forum)
Base de datos	Tablas de indicadores de desarrollo mundial-WEF.

9 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE FERROVIARIO

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

10 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE FERROVIARIO

Nombre del indicador	Tiempo promedio de viaje por kilómetro
Definición	Es el tiempo que una mercancía o pasajero demora para moverse en el sistema ferroviario.
Dimensión de desempeño	Eficacia
Unidad de medida	Hora / km
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
Precisiones técnicas	
Ninguna	
Método de cálculo	
Indicador = $(A/B * 100)$ A= Tiempo total de viaje B= Kilómetros totales recorridos	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	DGPPT - OGPP - Operadores - OSITRAN
Base de datos	Registros administrados por DGPPT y OGPP (Oficina de Estadísticas) del MTC.

11 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE FERROVIARIO

Nombre del indicador	Índice de disponibilidad promedio del servicio – Línea 1
Definición	El Indicador muestra el porcentaje de tiempo de servicio efectivamente prestado respecto al tiempo de servicio programado. Tiene en cuenta el tiempo de servicio de todos los trenes prestados y programados.
Dimensión de desempeño	Eficacia
Unidad de medida	Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

Se toma como supuesto la correcta identificación de los tiempos de viajes de las carreras (trenes y los tiempos de las interrupciones de los recorridos parciales o totales).

El cálculo del índice se realiza por medias móviles de 2 meses (caso Línea 1). Los cálculos de disponibilidad son realizados por el Concesionario de La Línea 1. Usando Macros en M.S. Excel.

Precisiones técnicas

Línea 1:

- Indica el porcentaje de tiempo de servicio efectivamente prestado respecto al tiempo de servicio programado.
- Valor mínimo de la Disponibilidad: 95%
- Se calculará por medias móviles de 2 meses
- 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).
- El tiempo de servicio efectivo: Tiempo Total (en horas/minutos) resultante de la diferencia entre el tiempo de servicio programado y la suma de los tiempos (horas/minutos) de las interrupciones de los recorridos parciales o totales de los trenes, que suceden durante los periodos de explotación normal.

Método de cálculo

Línea 1: $Ds = \text{Tiempo de servicio efectivo} / \text{tiempo de servicio programado}$

$$Ds = \frac{\sum \frac{Ve}{Vp}}{T} \times 100$$

Ve : Viajes diarios unitarios efectuados

Vp : Viajes diarios unitarios programados

T : Número total de días de operación programados en el período de medición

Frecuencia	Mensual
Fuente de datos	Concesionario - Informe de operación
Base de datos	Sistema de gestión del tráfico EBI Screen Línea 1 Los datos son extraídos del sistema y trabajos en macros en Excel por el Concesionario.

12 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE FERROVIARIO

Nombre del indicador	Ejecución presupuestal Línea 2
Definición	El indicador busca medir el monto de ejecución presupuestal sobre el presupuesto institucional modificado asignado a este Proyecto
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= Presupuesto ejecutado en el período presupuestal correspondiente a la Línea 2 del Metro de Lima B= Presupuesto institucional modificado asignado para el proyecto Línea 2 del Metro de Lima	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OGPP
Base de datos	Presupuesto anual del sector

13 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE AÉREO

Nombre del indicador	Índice de calidad de infraestructura aeroportuaria (Foro Económico Mundial)
Definición	Este indicador busca medir la percepción de los ejecutivos de negocios sobre las instalaciones aeroportuarias de su país.
Dimensión de desempeño	Calidad
Unidad de medida	Ubicación en ranking
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
Precisiones técnicas	
Ninguna	
Método de cálculo	
El Foro Económico Mundial realiza una encuesta de opinión a ejecutivos, considerando la empresa y el sector de actividad. Las puntuaciones van de 1 (la infraestructura aeroportuaria es considerada muy poco desarrollada) a 7 (la infraestructura aeroportuaria es considerada extensa y eficiente entre los mejores referentes mundiales).	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OGPP) (World Economic Forum)
Base de datos	Tablas de indicadores de desarrollo mundial-WEF
Alineamiento	PESEM y Programa Presupuestal 138

14 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE AÉREO

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	Anual
Fuente de datos	DRP / DGAC
Base de datos	Hoja de cálculo administrada por la DRP / DGAC

15 FICHA DEL INDICADOR DE 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	Anual
Fuente de datos	OGPP (World Economic Forum)
Base de datos	Tablas de indicadores de desarrollo mundial - WEF

16 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE ACUÁTICO

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 normatividad vigente, los terminales portuarios son certificados en los siguientes ternas</p> <ul style="list-style-type: none"> – Certificación en Protección Portuaria (Código PBIP) – Certificación en Seguridad Portuaria <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
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información está disponible en forma periódica (semestral)	
Precisiones técnicas	
Manuales de operaciones de los equipos y sistemas que constituyen la infraestructura portuaria	
Método de cálculo	
<p>Indicador = $(A/B * 100)$</p> <p>A= N° de terminales portuarios certificados</p> <p>B= N° total de terminales</p>	
Frecuencia	Semestral
Fuente de datos	APN
Base de datos	Base de datos de Certificaciones y Auditorías

17 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE ACUÁTICO

Nombre del indicador	Porcentaje de Km de hidrovías planificadas no intervenidas
Definición	Red hidrovial que se encuentran intervenidas
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= $1 - (A/B)$ A= Kilómetros de hidrovía planificada no intervenida B= Kilómetros de hidrovía planificada	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	DGPPT
Base de datos	Monitoreo de los ríos pertenecientes a la hidrovía

18 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE ACUÁTICO

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 espere se incrementan cuando no existe disponibilidad de infraestructura portuaria y se optimizan cuando los niveles de ocupabilidad no superan el 70%
Dimensión de desempeño	Eficacia
Unidad de medida	Ubicación en el ranking
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).	
Precisiones técnicas	
Ninguna	
Método de cálculo	
<i>(hora de inicio de operaciones - hora de llegada al puerto de arribo)</i>	
Frecuencia	Mensual
Fuente de datos	APN
Base de datos	Registros administrativos / Base de datos del área de REDNAVES

19 FICHA DEL INDICADOR DE TRANSPORTE ACUÁTICO

Nombre del indicador	Puertos mejorados y modernizados con acceso a corredores logísticos
Definición	El indicador busca medir la cantidad de puertos mejorados y modernizados del total de los principales puertos asociados a los corredores logísticos
Dimensión de desempeño	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	
N° de puertos mejorados y modernizados	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	APN-DGPPT
Base de datos	Reportes de gestión

20 FICHA DEL INDICADOR DE 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
Limitaciones y supuestos empleados	

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

Método de cálculo

$$\frac{\text{Número de líneas de telefonía móvil}}{\text{Población total}} \times 100$$

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

Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL, INEI
Base de datos	Encuesta Residencial de Hogares ERESTEL - OSIPTEL Encuesta nacional de hogares ENAHO – INEI

21 FICHA DEL INDICADOR DE TELEFONÍA MÓVIL

Nombre del indicador	Porcentaje de localidades con cobertura de telefonía móvil
Definición	Este indicador revela el nivel de cobertura del servicio de telefonía móvil de todo el país.
Dimensión de desempeño	Cobertura
Servicio	Telefonía móvil
Unidad de medida	Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

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.

Método de cálculo

$$\frac{\text{Número de distritos que cuentan con cobertura de telefonía móvil}}{\text{Número total de distritos}} \times 100$$

Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	MTC – DGPRC
Base de datos	Información reportada por las empresas operadoras del MTC

22 FICHA DEL INDICADOR DE TELEFONÍA MÓVIL

Nombre del indicador	Tarifa promedio de una llamada de teléfono móvil prepago como porcentaje del ingreso promedio nacional
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

$$\frac{\sum_{(i)=1}^N \text{Tarifa de llamada}(i) \times \text{Ponderación}(i)}{\text{Ingreso promedio mensual}} \times 100$$

i = para cada empresa analizada

Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	MTC – DGPRC
Base de datos	Información reportada por las empresas operadoras del MTC

23 FICHA DEL INDICADOR DE TELEFONÍA MÓVIL

Nombre del indicador	Tarifa promedio de un plan post pago de telefonía móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional
Definición	Muestra el costo de un plan de telefonía móvil post pago que cuente con al menos 60 minutos libres para llamar a otro operador, como porcentaje del ingreso promedio mensual de la población
Dimensión de desempeño	Asequibilidad
Servicio	Telefonía Móvil
Unidad de medida	Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

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

Método de cálculo

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

i = para cada empresa analizada

La pregunta realizada es: ¿Cuánto fue su ingreso total en el año anterior, incluyendo horas extras, Bonificaciones, pago por concepto de refrigerio, movilidad, comisiones: etc.?

Nivel de desagregación: Nacional y por ámbito geográfico

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL - INEI
Base de datos	Oferta Comercial Residencial, OSIPTEL Encuesta Nacional de Hogares ENAHO, INEI

24 FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET

Nombre del indicador	Hogares con acceso a internet (fijo y móvil)
Definición	Muestra el nivel de adopción del servicio de internet en los hogares
Dimensión de desempeño	Acceso
Unidad de medida	Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

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

Precisiones técnicas**Método de cálculo**

$$\frac{N^{\circ} \text{ de hogares con acceso a internet}}{N^{\circ} \text{ de hogares totales}} \times 100$$

La pregunta realizada es: ¿Su hogar cuenta con acceso a internet?

Nivel de desagregación: Nacional y por ámbito geográfico

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL
Base de datos	Encuesta residencial de hogares (ERESTEL) OSIPTEL

25 FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET

Nombre del indicador	Penetración de la banda ancha móvil
Definición	Muestra el nivel de adopción del servicio de banda ancha móvil por parte de la población
Dimensión de desempeño	Acceso
Unidad de medida	Porcentaje
Limitaciones y supuestos empleados	
Se asume que una línea es de banda ancha móvil cuando tiene una velocidad de 2G, 3G o 4G	
Precisiones técnicas	

Método de cálculo

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

Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL
Base de datos	Encuesta residencial de hogares (ERESTEL) OSIPTEL

26 FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET

Nombre del indicador	Penetración de la banda ancha fija
Definición	Muestra el nivel de adopción del servicio de banda ancha fija por parte de la población
Dimensión de desempeño	Acceso
Unidad de medida	Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

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

Precisiones técnicas**Método de cálculo**

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

Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL
Base de datos	Encuesta residencial de hogares (ERESTEL) OSIPTEL

27 FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET

Nombre del indicador	Población que usa internet
Definición	Muestra el nivel de uso del servicio de internet por parte de la población
Dimensión de desempeño	Uso
Unidad de medida	Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

Se considera a la población de doce años de edad o más

Precisiones técnicas**Método de cálculo**

$$\frac{N^{\circ} \text{ de personas que usan internet}}{\text{Población total}} \times 100$$

La pregunta realizada es: ¿Usted usa internet?

Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL
Base de datos	Encuesta residencial de Servicios de telecomunicaciones (ERESTEL) OSIPTEL

28 FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET

Nombre del indicador	Localidades con cobertura de internet fija y móvil
Definición	Muestra el nivel de cobertura del acceso a internet en los centros poblados con un mínimo de 100 habitantes a nivel nacional
Dimensión de desempeño	Cobertura
Unidad de medida	Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

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

Precisiones técnicas**Método de cálculo**

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

La pregunta realizada es: ¿Su hogar cuenta con acceso a internet?

Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL, INEI
Base de datos	Encuesta Nacional de Programas Estratégicos (ENAPRES) OSIPTEL

29 FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET

Nombre del indicador	Localidades con cobertura de internet móvil
Definición	Muestra el nivel de cobertura del servicio de internet móvil en los centros poblados con un mínimo de 100 habitantes a nivel nacional
Dimensión de desempeño	Cobertura
Unidad de medida	Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

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

Precisiones técnicas**Método de cálculo**

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

Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	MTC - DGPRC
Base de datos	Reporte de empresas operadoras al MTC. Reporte de cobertura móvil de voz y datos en centros poblados urbanos y rurales

30 FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET

Nombre del indicador	Tarifa promedio del servicio de internet fijo como porcentaje del ingreso promedio nacional
Definición	Muestra el costo de la tarifa promedio de una conexión de internet fijo con una velocidad de 3 Mbps como porcentaje del ingreso promedio
Dimensión de desempeño	Asequibilidad
Unidad de medida	Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

Se asume que la tarifa corresponde al costo de un plan mensual de internet fijo con una velocidad de descarga de 3 Mbps. La ponderación se realiza en base a las cuotas del mercado, considerándose las cifras para las dos principales empresas. Finalmente, el ingreso considerado es aquel proveniente del trabajo.

Precisiones técnicas**Método de cálculo**

$$\frac{\sum_{(i)=1}^N \text{Tarifa del costo mensual}(i) \times \text{Ponderación}(i)}{\text{Ingreso promedio mensual}} \times 100$$

Donde (i) = cada empresa analizada

Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL - INEI
Base de datos	Oferta Comercial Residencial OSIPTEL Encuesta Nacional de hogares ENAHO - INEI

31 FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET

Nombre del indicador	Tarifa promedio del servicio de internet móvil como porcentaje del ingreso promedio nacional
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
Unidad de medida	Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

Se asume que la tarifa corresponde al costo de un plan mensual de internet fijo con una velocidad de descarga de 3 Mbps. La ponderación se realiza en base a las cuotas del mercado, considerándose las cifras para las dos principales empresas. Finalmente, el ingreso considerado es aquel proveniente del trabajo.

Precisiones técnicas**Método de cálculo**

$$\frac{\sum_{(i)=1}^N \text{Tarifa del costo mensual}(i) \times \text{Ponderación}(i)}{\text{Ingreso promedio mensual}} \times 100$$

Donde (i) = cada empresa analizada

Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL - INEI
Base de datos	Oferta Comercial Residencial OSIPTEL Encuesta Nacional de Hogares ENAHO - INEI

32 FICHA DEL INDICADOR DE INTERNET

Nombre del indicador	Velocidad de conexión promedio (Mbps)
Definición	Muestra la velocidad de conexión promedio a internet (fijo y móvil) a nivel nacional
Dimensión de desempeño	Velocidad
Unidad de medida	Mbps
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual)	
Precisiones técnicas	
Método de cálculo	
Elaborado por Akamai	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	Akamai
Base de datos	Reporte trimestral Akamai's State of the Internet Report

33 FICHA DEL INDICADOR DE TV PAGA

Nombre del indicador	Hogares con acceso a TV de paga
Definición	Muestra el nivel de adopción del servicio de TV Paga en los hogares
Dimensión de desempeño	Acceso
Unidad de medida	Porcentaje
Limitaciones y supuestos empleados	
No se ha identificado limitaciones. Se asume que la información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual)	
Precisiones técnicas	
Método de cálculo	
$\frac{N^{\circ} \text{ de hogares con acceso a TV de paga}}{N^{\circ} \text{ de hogares totales}} \times 100$	
Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL
Base de datos	Encuesta Residencial de Hogares OSIPTEL

34 FICHA DEL INDICADOR DE TV PAGA

Nombre del indicador	Tarifa promedio de un Paquete de TV de paga con al menos 60 canales de video
Definición	Muestra el costo de la tarifa de un paquete de Tv de Paga como porcentaje del ingreso
Dimensión de desempeño	Acceso
Unidad de medida	Porcentaje

Limitaciones y supuestos empleados

Se asume que la tarifa corresponde al costo de un plan mensual de un paquete de TV de Paga con al menos 60 canales de video. La ponderación se realiza en base a las cuotas del mercado publicadas por OSIPTEL en 2014, considerándose las cifras para las tres principales empresas operadoras. Finalmente, el ingreso considerado es una estimación.

Precisiones técnicas**Método de cálculo**

$$\frac{\sum_{(i)=1}^N \frac{\text{Tarifa del paquete de TV de paga}(i) \times \text{Ponderación}(i)}{\text{Ingreso promedio mensual}}}{\text{Ingreso promedio mensual}} \times 100$$

Donde (i) = cada empresa analizada

Nivel de desagregación: Nacional

Frecuencia	Anual
Fuente de datos	OSIPTEL
Base de datos	Encuesta Nacional de Hogares ERESTEL-OSIPTEL

8. FICHAS DE PROYECTOS

Proyecto N° 01: Anillo Vial Periférico

Nombre del Proyecto	Anillo Vial Periférico
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Privada
Clasificación	Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto incluye el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento. Busca implementar una autopista de 34.7 Km. de longitud, desde la intersección con la Avenida Elmer Faucett con la Av. Canta Callao hasta la Av. Circunvalación, permitiendo optimizar las conexiones entre los distritos de las zonas norte y este con el resto del área metropolitana.</p> <p>Adicionalmente, se solicitó en tramo adicional que va desde la intersección Canta Callao con el Óvalo Naranjal, hasta el km 18 de la Av. Túpac Amaru.</p> <p>La modalidad contractual es concesión por un plazo de 30 años. El ámbito de influencia del proyecto es Lima y la provincia constitucional de Callao.</p>	
Principales componentes	<p>Obras propuestas:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tramo I: Longitud de 8.7 km, se colocarán 5 Intercambiadores viales, 2 puentes, 6 Pasos a Desnivel, 3 Viaductos. Se iniciará la construcción en Junio 2019 y terminarán en Junio del 2021. – Tramo II: Longitud de 15.1 km, se colocarán 1 Intercambiador vial, 11 puentes, 6 pasos a Desnivel, 1 Viaducto. Se iniciará la construcción en Enero 2020 y terminarán en Junio del 2022. – Tramo III: Longitud de 11.0 km, se colocarán 6 Intercambiadores viales, 3 puentes, 7 pasos a Desnivel, 8 Viaductos. Se iniciará la construcción en Junio 2019 y terminarán en Junio del 2021. – Vía expresa con 3 carriles por sentido y 34.7 km de longitud. – Túneles de 4 km de longitud de dobles y triple carril. – Velocidad de diseño de 80 km/h – 120 km/h. – Gestión de peajes (Telepeajes). – Gestión de sistemas ITS (PMV, CCTV, telefonía de emergencia SOS)
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p>Entre las principales actividades de operación y mantenimiento se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Pago de remuneración a personal de peaje – Mantenimiento rutinario – Mantenimiento mayor
Monto estimado de inversión	S/ 5,002 Millones (inc. IGV)

Nombre del Proyecto	Anillo Vial Periférico
Fuentes de Ingreso	Los ingresos a través de peaje por tramo (3 tramos) propuesto por el Proponente, es una tarifa media de s/. 2.50 (veh. Liviano o eje) más IGV.
Costos estimados de operación y mantenimiento	---
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El MEF dio la viabilidad al Estudio de Preinversión de la Iniciativa Privada Cofinanciada (IPC). Actualmente se encuentra en fase de Estructuración, por lo que ya se superó la fase de aplicación de criterios de elegibilidad.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	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 de Lima Norte.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	

El proyecto se encuentra enmarcado en las políticas nacionales: Acuerdo Nacional, Plan Bicentenario al 2021, Plan Nacional de Sector 2012-2016, Plan Nacional de Competitividad y Productividad.

Proyecto N° 02: Ferrocarril Huancayo - Huancavelica

Nombre del Proyecto	Ferrocarril Huancayo - Huancavelica
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada

Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

El objetivo del proyecto es promover el desarrollo económico y garantizar el tránsito de personas y cargas a través de un servicio ferroviario seguro y confortable en la zona de influencia del tramo Huancayo-Huancavelica. El área de influencia está compuesta por zonas rurales, de comunidades campesinas, que dependen del ferrocarril como medio de transporte y comercialización de sus productos desde y hacia los centros económicos regionales.

El proyecto consiste en la ejecución de las obras de rehabilitación necesarias a lo largo de la vía (128.7km) y su subsecuente fase de operación y mantenimiento. El futuro concesionario estará a cargo de la ingeniería de detalle, ejecución de obras de rehabilitación y de la provisión del material rodante, para posteriormente brindar el servicio de transporte ferroviario y mantenimiento a la infraestructura y material rodante. El plazo propuesto para la concesión es de 30 años.

El proyecto beneficiaría a 250,000 habitantes, y, a partir del 2044, se espera que se alcancen los 1.2 millones de pasajeros transportados por año.

Principales componentes	Rehabilitación de la infraestructura ferroviaria, implementación de defensas ribereñas e implementación de taludes, renovación de 15 puentes ferroviarios, reforzamiento de 38 túneles, rehabilitación de obras de drenaje, implementación de puesto de control de operaciones, sistema de señalización y telecomunicaciones y señalética, adquisición de material rodante.			
Principales actividades de operación y mantenimiento	Mantenimiento de la infraestructura y del material rodante.			
Monto estimado de inversión	S/ 2,609.3 Millones			
Fuentes de Ingreso	Cofinanciamiento total, con tarifas que reducen dicho cofinanciamiento (Tarifas de pasajero, Tarifa para carga, Cargo de acceso, Tarifas de Material Rodante).			
Costos estimados de operación y mantenimiento	Según los costos de viabilidad del proyecto, los costos estimados de operación y mantenimiento son los siguientes:			
	Año 1	3,190,383	Año 16	63,259,909
	Año 2	4,726,317	Año 17	29,093,485
	Año 3	5,127,131	Año 18	29,093,485
	Año 4	11,860,902	Año 19	29,093,485
	Año 5	21,331,175	Año 20	29,093,485
	Año 6	33,543,667	Año 21	29,093,485
	Año 7	33,543,667	Año 22	29,093,485

Nombre del Proyecto	Ferrocarril Huancayo - Huancavelica			
	Año 8	33,834,826	Año 23	29,093,485
	Año 9	34,125,984	Año 24	29,093,485
	Año 10	33,543,667	Año 25	29,093,485
	Año 11	33,543,667	Año 26	29,093,485
	Año 12	34,125,984	Año 27	29,093,485
	Año 13	33,543,667	Año 28	29,093,485
	Año 14	33,543,667	Año 29	29,093,485
	Año 15	34,125,984	Año 30	71,655,385
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	<p>Promedio anual del costo de operación y mantenimiento S/ 29.9 Millones</p> <p>Los estudios preinversión del proyecto están concluidos; el MTC otorgó la viabilidad al Proyecto y lo registró en el Banco de Inversiones del Invierte.Pe. y se comunicó a PROINVERSION.</p> <p>Actualmente, el proyecto se encuentra en la fase de transacción, es decir, ya se realizaron la evaluación por criterio de elegibilidad.</p>			
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	<p>El proyecto se complementarían con el Ferrocarril Central, permitiendo el traslado por vía férrea en la ruta Lima-Huancayo-Huancavelica.</p>			
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.

Proyecto N° 03: Nuevo Terminal Portuario de Marcona

Nombre del Proyecto	Nuevo Terminal Portuario de Marcona
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Privada
Clasificación	Autofinanciada

Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

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.

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.

La modalidad contractual es concesión por 30 años.

Principales componentes

Fase 1:

Estas obras comprenden las demoliciones, movimientos de tierra, obras viales y pavimentaciones, construcción del puente de acceso y los muelles 1A, 1B y 2A, servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento, alumbrado, red eléctrica y red telefónica.

Además, se construirá los edificios comunes para la administración y seguridad del puerto, como talleres, estación de bomberos, almacenes, depuradora, desaladora y tanques para almacenamiento de agua. También se construirán 02 canchas para almacenamiento de hierro de capacidad 2 millones de Ton, almacén para concentrados de cobre de 75,000 ton de capacidad y 12 tanques para diésel (D=24m y h=10 m).

Fase 2:

Esta fase se desarrollaría cuando entren en funcionamiento los proyectos de cobre en exploración en Apurímac.

Fase 2A: Cuando supera los 750,000 tn/año de concentrados de cobre se ampliará la superficie de almacenamiento hasta una capacidad de 180,000 tn.

Fase 2B: Cuando se supera los 1.5 millones de tn de concentrado de cobre y/o comienza la demanda de ácido sulfúrico, para esto será necesario habilitar un nuevo amarradero con su relleno y dragado, además de construir 12 tanques de almacenamiento (45,000 tn capacidad) con su red de tuberías. También se instalaría un brazo articulado de 1,000 tn/h de capacidad.

Fase 3:

Esta fase está diseñada para satisfacer la máxima demanda del escenario optimista: 51 millones de tn de hierro, exportación de 2.7 millones de tn de concentrado de cobre, importación de 918 mil tn de ácido sulfúrico, importación de 577 mil tn de diésel y exportación/importación de exportación de 415 mil tn de carga general de contenedores o fraccionada. Esta fase se subdivide en Fase 3A, Fase 3B y Fase 3C.

Nombre del Proyecto	Nuevo Terminal Portuario de Marcona
Principales actividades de operación y mantenimiento	La operación y mantenimiento, incluye principalmente: <ul style="list-style-type: none"> – Pago de remuneraciones. – Pago de suministros – Mantenimiento de infraestructura
Monto estimado de inversión	S/ 2,134.62 Millones
Fuentes de Ingreso	Cobro de tarifas
Costos estimados de operación y mantenimiento	No corresponde
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Se emitió conformidad del Informe de Evaluación, el cual incluye la aplicación de criterios de elegibilidad.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El presente proyecto es complementario a las concesiones del Terminal Muelle Sur a cargo de DP World, del Terminal Norte a cargo de APM Terminales y del Terminal Portuario de San Martín a cargo de Terminal Portuario de Paracas S.A.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	

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.

Proyecto N° 04 Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4

Nombre del Proyecto	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo – Izcuchaca – Mayocc – Ayacucho/ Ayacucho – Andahuaylas – Puente Sahuinto/ Desvío Pisco – Huaytará - Ayacucho
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>Este proyecto forma parte de la Carretera Longitudinal de la Sierra, cuyos 3,497 km atraviesan doce departamentos (Puno, Cusco, Ayacucho, Apurímac, Huánuco, Pasco, Áncash, Junín, Huancavelica, Cajamarca, La Libertad y Piura) y permiten conectar a más de 13 millones de peruanos.</p> <p>El Tramo 4 de la Carretera Longitudinal de la Sierra permitirá conectar las ciudades de Huancayo, Izcuchaca, Mayocc, Ayacucho, Andahuaylas y Pisco. El proyecto tiene como zonas de influencia los departamentos de Junín, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac e Ica, los cuales cuentan con una población aproximada de 3.8 millones.</p> <p>El proyecto consiste en la ejecución de obras de mejoramiento y rehabilitación, mantenimiento periódico inicial, y posterior mantenimiento y operación de 971 km.</p> <p>El plazo propuesto para la concesión es de 25 años.</p>	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento periódico inicial de los tramos Mayocc-Ayacucho, Ayacucho-Pte. Sahuinto y Puente Sahuinto y desvío Pisco – Huaytará - Ayacucho (793.77 km). • Mejoramiento de tramo Huancayo – Izcuchaca (62 km). (en evaluación)
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/ 3,333 Millones
Fuentes de Ingreso	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.
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 118 Millones anual (promedio)
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El estudio de preinversión del tramo Huancayo – Izcuchaca fue declarado viable el 19/06/2020. (en evaluación)
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	El proyecto complementa otros tramos de la Carretera Longitudinal de la Sierra, la cual es parte de la Red Vial Nacional. Asimismo, se conecta con la carretera IIRSA Sur.

Nombre del Proyecto**Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo – Izcuchaca – Mayoc – Ayacucho/ Ayacucho – Andahuaylas – Puente Sahuinto/ Desvío Pisco – Huaytará - Ayacucho****Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales**

El proyecto forma parte de la Carretera Longitudinal de la Sierra, una de los principales ejes viales del Perú, que conecta las principales ciudades de la Sierra del país. Por esta razón el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte prioriza su intervención en el corto plazo (2011-2016). Asimismo forma parte de los proyectos priorizados en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad.

Proyecto N° 05: Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz)

Nombre del Proyecto	Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz)
Modalidad	Proyecto en Activos bajo la modalidad de subasta (en fase de Planeamiento y Programación)
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	No aplica
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>La Banda 3.5 GHz, la cual forma parte del espectro radioeléctrico nacional, es una banda de frecuencia del espectro radioeléctrico que serán asignadas a nivel nacional y que tiene como fin permitir la transmisión de información por parte de uno o más operadores de telecomunicaciones.</p> <p>Los beneficiarios son los usuarios finales de los servicios de telecomunicaciones, que brinde el operador adjudicatario de la buena pro, dentro del área de concesión. Es decir, que se deben considerar como beneficiarios aquellos que, dentro del marco normativo actual, utilicen el servicio de telecomunicaciones brindado a través de la Banda 3.5 GHz.</p>	
Principales componentes	<p>La banda 3.5 GHz tienen un alto potencial para ser usada para el desarrollo de redes móviles para la provisión de Internet de banda ancha en el país; Generación como 5G, o superiores. De esta manera, se permitirá a los operadores de servicios móviles contar con más cantidad de espectro radioeléctrico, que se convierte en mejores servicios y mayor satisfacción de los usuarios.</p> <p>La materialización del concurso y la consiguiente provisión de tales servicios en estas bandas impactará, tanto directa como indirectamente, en la reducción de la brecha digital, la calidad de vida de sus usuarios, así como en la productividad y competitividad del conjunto social.</p> <p>Los servicios que se prestarían como consecuencia de la implementación del proyecto son servicios públicos de telecomunicaciones y, en particular, servicios IMT³.</p> <p>La provisión de estos servicios permitirá el acceso a una mejor tecnología coadyuvando el cierre de brechas digital en relación con las personas conectadas a los mismos (v.g. acceso a Internet) respecto de las no conectadas. En ese sentido, se mejorará la calidad de vida de los usuarios permitiendo, mediante diversas formas de comunicación, realizar de forma más eficiente sus actividades cotidianas y productivas.</p>
Principales actividades de operación y mantenimiento	No corresponde
Monto estimado de inversión	De la evaluación respecto de la asignación de la banda 3.5 GHz se ha estimado preliminarmente con los bloques liberados entre el rango de frecuencia 3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz y la liberación y/o reordenamiento en el proceso de la Licitación Pública para el rango de frecuencia de 3,400 – 3,600 MHz, del rango total se estima poner a disposición de operadores 300 MHz el cual está valorizado en S/. 5,138 millones de soles (US\$ 1,468 millones), este monto preliminar, será usado para cubrir los compromisos de inversión por parte de los adjudicatarios del concurso público. No obstante, resulta posible que, en el marco del proceso de promoción realizado por el Organismo Promotor de la Inversión Privada, pueda variar el mencionado monto a través del encargo de obligaciones a los operadores o mediante un factor de competencia, entre otros.

³ IMT - Telecomunicaciones Móviles Internacionales

Nombre del Proyecto	Banda de Frecuencias 3.5 GHz (3,300 – 3,400 MHz y 3,600 – 3,800 MHz)
Costos estimados de operación y mantenimiento	No corresponde
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Planeamiento y Programación
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	No corresponde
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	

La asignación de la Banda 3 300 – 3 400 MHz y 3600-3800 MHz y el proceso de liberación y/o reordenamiento del rango de la banda 3,400 – 3,600 MHz coincide con las políticas sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, contenidas en el Plan Estratégico Sectorial Multianual del Sector Transportes y Comunicaciones — PESEM 2018-2026.

De forma específica, es coherente con los ejes 2 y 4 de la Política del Sector Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a lo siguiente:

Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026

"3.2 Principales ejes de Política en el Sector Transportes y Comunicaciones

(...) 2.- Impulsar el desarrollo digital y disponibilidad para toda la población

(...) 4.- Contribuir al desarrollo regional, fortalecer la gobernanza y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones. (...)"

Asimismo, se encuentra alineado con los Objetivos y Acciones Sectoriales 03 y 04 del PESEM 2018- 2026, de acuerdo a lo siguiente:

Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026

"4.- Objetivos, Acciones y Ruta Estratégica Sectoriales de Transportes y Comunicaciones.

(...) 4.3 Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 03 Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional.

(...) 4.4 Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 04 Fortalecer la gobernanza, descentralización y modernización del Sector

Proyecto N° 06: Bandas 1,750-1,780 MHz y 2,150-2,180 MHz

Nombre del Proyecto	Bandas 1,750-1,780 MHz y 2,150-2,180 MHz
Modalidad	Proyecto en Activos (en Fase de Estructuración)
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	No aplica

Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

Las Bandas 1750 - 1780 MHz y 2150 - 2180 MHz son bandas de frecuencia del espectro radioeléctrico que serán asignadas a nivel nacional y que tienen como fin permitir la transmisión de información por parte de uno o más operadores de telecomunicaciones.

Los beneficiarios son los todos los usuarios finales de los servicios de telecomunicaciones que brinde el operador de telecomunicaciones adjudicatario de la buena pro, dentro del área de concesión. Es decir, que se deben considerar como beneficiarios aquellos que, dentro del marco normativo actual, utilicen el servicio de telecomunicaciones brindado a través de las Bandas 1750 - 1780 MHz y 2150 - 2180 MHz.

Cabe señalar, que se prevé que los beneficios de los compromisos de inversión sean al menos 660 mil usuarios.

Principales componentes	Incluye compromisos de inversión, los cuales son: <ul style="list-style-type: none"> – Red de Acceso: Estaciones Base 4G (Voz y datos), en los departamentos de Cajamarca, Piura, Tumbes y Loreto. – Conectividad entre estaciones de peaje y pesaje, y su Centro de Control y Monitoreo. – Conectividad al Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM) y Zona Selva del país.
Principales actividades de operación y mantenimiento	No corresponde
Monto estimado de inversión	Compromisos Preliminares de Inversión: S/ 384.3 Millones (US\$ 109.8 millones) Nota: este monto no incluye la valorización del componente "Conectividad al VRAEM y Zona Selva del país", el cual será realizado por PROINVERSION en la etapa de estructuración
Costos estimados de operación y mantenimiento	No corresponde
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto se encuentra en etapa de Estructuración, dado que fue incorporado por PROINVERSION al proceso de promoción de la inversión privada mediante Acuerdo CD PROINVERSION N° 96-2-2020-CD de fecha 05 de febrero de 2020.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	No corresponde
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	

Nombre del Proyecto**Bandas 1,750-1,780 MHz y 2,150-2,180 MHz**

La asignación de las Bandas 1750 - 1780 MHz y 2150 - 2180 MHz coincide con las políticas sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, contenidas en el Plan Estratégico Sectorial Multianual del Sector Transportes y Comunicaciones — PESEM 2018-2026.

De forma específica, es coherente con los ejes 2 y 4 de la Política del Sector Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a lo siguiente:

Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026

"3.2 Principales ejes de Política en el Sector Transportes y Comunicaciones

(...) 2.- Impulsar el desarrollo digital y disponibilidad para toda la población

(...) 4.- Contribuir al desarrollo regional, fortalecer la gobernanza y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones. (...)"

Asimismo, se encuentra alineado con los Objetivos y Acciones Sectoriales 03 y 04 del PESEM 2018- 2026, de acuerdo a lo siguiente:

Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026

"4.- Objetivos, Acciones y Ruta Estratégica Sectoriales de Transportes y Comunicaciones.

(...) 4.3 Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 03 Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional.

(...) 4.4 Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 04 Fortalecer la gobernanza, descentralización y modernización del Sector

Proyecto N° 07: Tercer Grupo de Aeropuertos

Nombre del Proyecto	Tercer Grupo de Aeropuertos
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada

Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

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

El proyecto consiste en la operación y el mantenimiento de los aeropuertos de Jaén, Huánuco, 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.

Principales componentes

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.

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

- El Aeropuerto de Jauja posee una pista de aterrizaje y/o despegue de 2,810 m de largo por 45 m de ancho, comprendida en una franja de 2,930 m de largo por 100 m de ancho. El aeropuerto se encuentra en condiciones operativas.
- El Aeropuerto de Jaén dispone de una pista de aterrizaje de 2400 m de largo por 45 m de ancho pavimentado con losas de concreto (los primeros 300 m del umbral de pista sur) y el resto con asfalto en caliente (2,100 m); la pista se encuentra en condiciones operativas.
- El Aeropuerto de Huánuco cuenta con una pista de 2,500 m de largo por 30 m de ancho, con una superficie de rodadura a nivel asfalto en caliente.
- El Aeropuerto de Ilo cuenta con una pista de 2,500 m de largo por 45 m de ancho, con una superficie de rodadura a nivel asfalto en caliente.
- El Aeropuerto de Rioja cuenta con una pista de 1,880 m de largo por 30 m de ancho, con superficie de rodadura a tratamiento asfáltico.
- El Aeropuerto de Chimbote cuenta con una pista de 1,800 m de largo por 30 m de ancho, con una superficie asfáltica en caliente.
- El Aeropuerto de Yurimaguas cuenta con una pista de 1,800 m de largo por 30 m de ancho, con superficie asfáltica en caliente.
- El Aeropuerto de Tingo María cuenta con una pista de 2,100 m de largo por 30 m de ancho, a nivel de afirmado.

Nombre del Proyecto	Tercer Grupo de Aeropuertos								
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"> – Mantenimiento rutinario – Mantenimiento periódico – Mantenimiento correctivo <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 los estudios de Preinversión del proyecto de concesión.</p>								
Monto estimado de inversión	S/ 2,560 Millones								
Fuentes de Ingreso	<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>								
Costos estimados de operación y mantenimiento	S/ 2 Millones anual (promedio)								
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto se encuentra en la elaboración de los Términos de Referencia, para los estudios a nivel de Preinversión para los ocho aeropuertos.								
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	<p>El Tercer Grupo de Aeropuertos permitirá completar la red de aeropuertos nacionales 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Primer Grupo de Aeropuertos: Concesionado a la empresa Aeropuertos del Perú (AdP), en el 2006 por un plazo de 25 años, bajo modalidad de Asociación Público Privada Cofinanciada. Conformado por doce (12) aeropuertos: <table border="1" data-bbox="630 1566 1360 1810"> <thead> <tr> <th>Nombre del Aeropuerto</th> <th>Ciudad</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aeropuerto Capitán FAP. Pedro Canga Rodríguez</td> <td>Tumbes</td> </tr> <tr> <td>Aeropuerto Capitán FAP. Víctor Montes Arias</td> <td>Talara</td> </tr> <tr> <td>Aeropuerto Capitán FAP. Guillermo Concha Ibérico</td> <td>Piura</td> </tr> </tbody> </table>	Nombre del Aeropuerto	Ciudad	Aeropuerto Capitán FAP. Pedro Canga Rodríguez	Tumbes	Aeropuerto Capitán FAP. Víctor Montes Arias	Talara	Aeropuerto Capitán FAP. Guillermo Concha Ibérico	Piura
Nombre del Aeropuerto	Ciudad								
Aeropuerto Capitán FAP. Pedro Canga Rodríguez	Tumbes								
Aeropuerto Capitán FAP. Víctor Montes Arias	Talara								
Aeropuerto Capitán FAP. Guillermo Concha Ibérico	Piura								

Nombre del Proyecto	Tercer Grupo de Aeropuertos																
	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															
	<ul style="list-style-type: none"> – 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: 																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="610 1073 1146 1104">Nombre del Aeropuerto</th> <th data-bbox="1154 1073 1406 1104">Ciudad</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="610 1136 1146 1167">Aeropuerto Alférez Alfredo Rodríguez Ballón</td> <td data-bbox="1154 1136 1406 1167">Arequipa</td> </tr> <tr> <td data-bbox="610 1188 1146 1251">Aeropuerto Coronel FAP. Alfredo Mendivil Duarte</td> <td data-bbox="1154 1188 1406 1251">Ayacucho</td> </tr> <tr> <td data-bbox="610 1262 1146 1293">Aeropuerto Inca Manco Cápac</td> <td data-bbox="1154 1262 1406 1293">Juliaca</td> </tr> <tr> <td data-bbox="610 1304 1146 1335">Aeropuerto Padre Aldamiz</td> <td data-bbox="1154 1304 1406 1335">Puerto Maldonado</td> </tr> <tr> <td data-bbox="610 1346 1146 1409">Aeropuerto Coronel. FAP. Carlos Ciriani Santa Rosa</td> <td data-bbox="1154 1346 1406 1409">Tacna</td> </tr> <tr> <td data-bbox="610 1419 1146 1451">Aeropuerto Alférez Alfredo Rodríguez Ballón</td> <td data-bbox="1154 1419 1406 1451">Arequipa</td> </tr> </tbody> </table>			Nombre del Aeropuerto	Ciudad	Aeropuerto Alférez Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa	Aeropuerto Coronel FAP. Alfredo Mendivil Duarte	Ayacucho	Aeropuerto Inca Manco Cápac	Juliaca	Aeropuerto Padre Aldamiz	Puerto Maldonado	Aeropuerto Coronel. FAP. Carlos Ciriani Santa Rosa	Tacna	Aeropuerto Alférez Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa
	Nombre del Aeropuerto	Ciudad															
Aeropuerto Alférez Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa																
Aeropuerto Coronel FAP. Alfredo Mendivil Duarte	Ayacucho																
Aeropuerto Inca Manco Cápac	Juliaca																
Aeropuerto Padre Aldamiz	Puerto Maldonado																
Aeropuerto Coronel. FAP. Carlos Ciriani Santa Rosa	Tacna																
Aeropuerto Alférez Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa																
<p>Asimismo, también se complementa con los Estudios vigentes de los siguientes Aeropuertos: Jauja, Jaén y Yurimaguas, en la modalidad de obra pública.</p>																	
<ul style="list-style-type: none"> – “Rehabilitación y Mejoramiento de los Pavimentos y Edificio de Pasajeros del Aeropuerto de Jauja” Código único de inversiones 2253500 y Código SNIP 295564 																	
<ul style="list-style-type: none"> – “Reparación De Pista De Aterrizaje, Plataforma De Aeronaves, Calle De Rodaje, Margen De Pista De Aterrizaje, Franja De Pista De Aterrizaje, Sistema De Drenaje Y Cerco; En El(La) Aeródromo De Yurimaguas Distrito De Yurimaguas, Provincia Alto Amazonas, Departamento Loreto” Código único de inversiones 2391564. 																	

Nombre del Proyecto	Tercer Grupo de Aeropuertos
	<p>“Reparación De Pista De Aterrizaje, Plataforma De Aeronaves Y Área De Seguridad De Extremo De Pista - Resa; Construcción De Terminal De Pasajeros, Parque O Playa De Estacionamiento De Vehículos Del Terminal De Pasajeros, Infraestructura De Servicio De Salvamento Y Extinción De Incendios (SEI), Cerco Perimétrico, Vía Perimetral Y Sistema De Drenaje; en el Aeropuerto De Jaén Distrito De Bellavista, Provincia Jaén, Departamento Cajamarca” Código único de inversiones 2388821.</p>

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 Transportes” y en el “Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad”.

Proyecto N° 08: Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz)

Nombre del Proyecto	Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz)
Modalidad	Proyecto en Activos bajo la modalidad de subasta (en fase de Planeamiento y Programación)
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	No aplica
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>La Banda 25,9 – 26,7GHz, la cual perteneciente al espectro radioeléctrico nacional, es una banda de frecuencias de ondas milimétricas que será asignada a nivel nacional y que tiene como fin permitir la transmisión de información por parte de uno o más operadores de telecomunicaciones.</p> <p>Los beneficiarios son los usuarios finales de los servicios de telecomunicaciones, que brinde el operador adjudicatario de la buena pro, dentro del área de concesión. Es decir, que se deben considerar como beneficiarios aquellos que, dentro del marco normativo actual, utilicen el servicio de telecomunicaciones brindado a través de la Banda 25,9 – 26,7 GHz.</p>	
Principales componentes	<p>La banda 25,9 – 26,7 GHz tiene la mayor capacidad para el despliegue inicial del 5G. De esta manera, se permitirá a los operadores de servicios móviles contar con más cantidad de espectro radioeléctrico, que se convierte en mejores servicios y mayor satisfacción de los usuarios.</p> <p>La combinación de 5G y bandas de ondas milimétricas da lugar a un nuevo nivel de desempeño móvil con velocidades ultra altas y latencias bajas. El uso de este rango en redes móviles es una oportunidad para ofrecer niveles de rendimiento que no habían sido posibles antes. Y es algo que solo el ecosistema móvil puede ofrecer. En el proceso, áreas como la banda ancha fija, la automatización industrial, la atención médica, los sistemas de transporte inteligentes, la realidad virtual y otros pueden ayudar a mejorar la prosperidad económica.</p> <p>La materialización del concurso y la consiguiente provisión de tales servicios en esta banda impactará, tanto directa como indirectamente, en la reducción de la brecha digital, la calidad de vida de sus usuarios, así como en la productividad y competitividad del conjunto social.</p> <p>Los servicios que se prestarían como consecuencia de la implementación del proyecto son servicios públicos de telecomunicaciones y, en particular, IMT⁴.</p>
Principales actividades de operación y mantenimiento	No corresponde
Monto estimado de inversión	De la evaluación respecto de la asignación de la banda 25,9 – 26,7 GHz se ha estimado preliminarmente que la valorización de la banda será aproximadamente S/. 305 millones de soles (US\$ 87 millones), y que dicho monto preliminar será usado para cubrir los compromisos de inversión por parte de los adjudicatarios del concurso público. No obstante, resulta posible que, en el marco del proceso de promoción realizado por el Organismo Promotor de la Inversión Privada, se establezca un monto a través del encargo de obligaciones a los operadores o mediante un factor de competencia, entre otros.
Costos estimados de operación y mantenimiento	No corresponde

⁴ IMT - Telecomunicaciones Móviles Internacionales

Nombre del Proyecto	Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz)
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Planeamiento y Programación.
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	No corresponde

Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales

La asignación de las Banda 25,9 – 26,7 GHz coincide con las políticas sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, contenidas en el Plan Estratégico Sectorial Multianual del Sector Transportes y Comunicaciones — PESEM 2018-2026.

De forma específica, es coherente con los ejes 2 y 4 de la Política del Sector Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a lo siguiente:

Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026

"3.2 Principales ejes de Política en el Sector Transportes y Comunicaciones

(...) 2.- Impulsar el desarrollo digital y disponibilidad para toda la población

(...) 4.- Contribuir al desarrollo regional, fortalecer la gobernanza y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones. (...)"

Asimismo, se encuentra alineado con los Objetivos y Acciones Sectoriales 03 y 04 del PESEM 2018- 2026, de acuerdo a lo siguiente:

Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026

"4.- Objetivos, Acciones y Ruta Estratégica Sectoriales de Transportes y Comunicaciones.

(...) 4.3 Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 03 Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional.

(...) 4.4 Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 04 Fortalecer la gobernanza, descentralización y modernización del Sector

Proyecto N° 09: Terminal Portuario de Lambayeque

Nombre del Proyecto	Terminal Portuario de Lambayeque
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Autofinanciada

Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

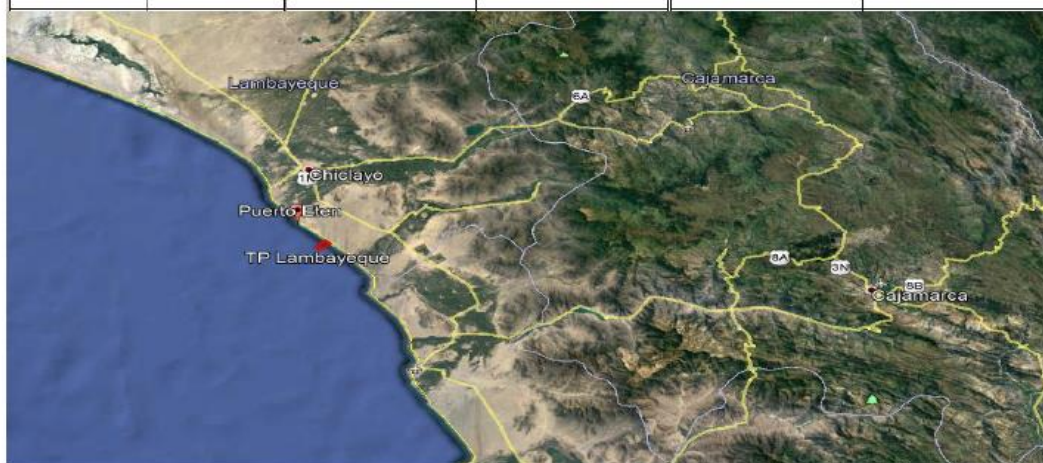
El objetivo del Proyecto es el otorgamiento de una concesión para el diseño, financiamiento, construcción, conservación, explotación y transferencia del Terminal Portuario de Lambayeque, el plazo de la concesión estará dado por la recuperación de las inversiones según los "gatillos" activados de conformidad a la modelación financiera que se ha estructurado para un plazo de 30 años.

El Terminal, de acuerdo con el Artículo 6° de la LSPN, se clasifica como:

- Titularidad pública
- Uso Público
- Multipropósito por fases
- Marítimo, en atención a su ubicación geográfica
- Alcance Nacional por cuanto cumple con todos los requisitos considerados por el Artículo 21 del Reglamento de la LSPN para dicho fin.

El proyecto estará ubicado en la provincia de Eten, en el departamento de Lambayeque, a 7 kilómetros al Sur del denominado Puerto Eten, en las coordenadas siguientes:

3-ETEN-ADP	1	633.156,27	9.225.563,73	7°0'16,82"	79°47'40,22"
	2	630.606,52	9.222.935,90	7°1'42,59"	79°49'3,1"
	3	631.946,01	9.221.732,89	7°2'21,65"	79°48'19,34"
	4	634.507,28	9.224.277,76	7°0'58,58"	79°46'56,09"



Para el desarrollo de un terminal portuario en la Región Lambayeque los departamentos a considerar como posible área de influencia son aquellos cuya economía resultaría beneficiada por la proximidad del Terminal. En este sentido

Nombre del Proyecto

Terminal Portuario de Lambayeque

en principio se tuvo en cuenta los departamentos de Amazonas, Cajamarca, La Libertad, Lambayeque, Loreto, Piura y San Martín.

Área de influencia del futuro TP de Lambayeque (Escenario o Base)

Departamento de Lambayeque	Departamento de Amazonas	Departamento de Cajamarca	Departamento de San Martín	Departamento de La Libertad
Chiclayo Ferrenafe Lamayeque	Bagua Bongara Chachapoyas Condorcanqui Luya Rodríguez de Mendoza Utcubamba	Cajamarca Celendín Chota Cutervo Hualgayoc Jaen San Miguel San Pablo Santa Cruz	El Dorado Lamas Moyobamba Rioja San Martín	Chepen

Fuente: C 7.3.2 BENEFICIOS DEL PROYECTO

Beneficios del proyecto:

La motivación principal del presente proyecto de Asociación Público-Privada en la modalidad de Concesión DBFOT (Design, Build, Finance, Operate and Transfer), se encuentra fundamentada en la de facilitar el desarrollo de Lambayeque y su área de influencia. Esta importante y pujante, región del país que ha venido presentado un desarrollo acelerado y sostenible, para lo cual será necesario proveerlo de infraestructura portuaria que la optimización de los procesos que conlleven competitividad y eficiencia.

Beneficiarios directos:

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

Beneficiarios indirectos:

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

Principales componentes

El Proyecto consiste en la construcción de un pantalán de 220 m de longitud para la proyección base, sin protección frente al oleaje. Incluye un puente o viaducto, de unos 2.1 kilómetros de longitud, para su conexión a tierra, con una faja tubular de embarque para transferir el producto desde la zona de acopio en tierra hasta la instalación de carga y un vial de servicio. El Cargador de Barco "Shiploader" permitirá las operaciones de embarque del concentrado al carguero atracado en el muelle, con una capacidad mínima de 1,500 TPH.

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

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

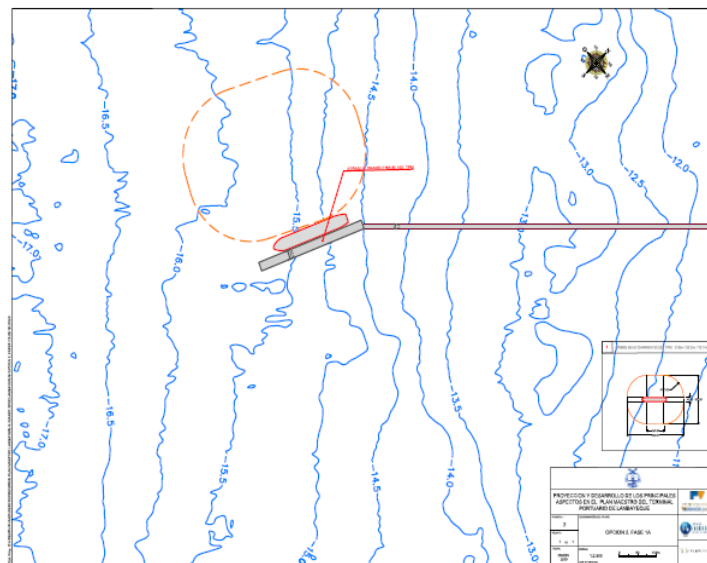
Nombre del Proyecto **Terminal Portuario de Lambayeque**

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

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

Fuente: Consorcio Lambayequeport

Figura: Descripción en planta de la Fase 1 (Ilustrativo)



Fuente: Consorcio Lambayequeport

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

Para el movimiento de contenedores y MGNC se dispondrán de 01 grúa móvil con capacidad para 18 movimientos/hora y 02 grúa STS con capacidad para 25 movimientos/hora, con lo que conservarían margen suficiente para atender a otras mercancías. En la siguiente Figura se muestra el desarrollo de la Fase 2.

Nombre del Proyecto	Terminal Portuario de Lambayeque																						
	<table border="1" data-bbox="594 331 1299 636"> <thead> <tr> <th>ÁREA/EQUIPO</th> <th>2ª FASE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Antepuerto</td> <td>6,000 m²</td> </tr> <tr> <td>Caseta de entrada con balanza</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Caseta de salida con balanza</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Superficie patio</td> <td>12 Ha</td> </tr> <tr> <td>Reach stackers</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Empty Container Handler</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Grúa móvil</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Grúa STS</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Terminal tractor</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Container chasis trailer</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="584 638 1008 661">Fuente: Consorcio Lambayequeport</p> <p data-bbox="578 705 1382 732">Resumen de superficies y equipamientos para movimiento de contenedores:</p>	ÁREA/EQUIPO	2ª FASE	Antepuerto	6,000 m ²	Caseta de entrada con balanza	4	Caseta de salida con balanza	3	Superficie patio	12 Ha	Reach stackers	7	Empty Container Handler	5	Grúa móvil	1	Grúa STS	3	Terminal tractor	7	Container chasis trailer	11
ÁREA/EQUIPO	2ª FASE																						
Antepuerto	6,000 m ²																						
Caseta de entrada con balanza	4																						
Caseta de salida con balanza	3																						
Superficie patio	12 Ha																						
Reach stackers	7																						
Empty Container Handler	5																						
Grúa móvil	1																						
Grúa STS	3																						
Terminal tractor	7																						
Container chasis trailer	11																						
Principales actividades de operación y mantenimiento	<p data-bbox="578 831 1421 890">Las principales actividades de operación y mantenimiento del proyecto durante todo el periodo de concesión son las siguientes:</p> <ul data-bbox="578 892 1138 1016" style="list-style-type: none"> - Mantenimiento de infraestructura y equipamiento. - Mantenimiento de profundidad (obras de dragado). - Pago de planilla a personal operativo. - Pago de servicios de energía, telefonía, internet y agua potable. 																						
Monto estimado de inversión	<p data-bbox="578 1037 1289 1064">Total: S/ 1,540,276,361 incluido IGV, dividido en las siguientes fases:</p> <ul data-bbox="578 1066 1019 1125" style="list-style-type: none"> - Fase 1: S/437, 330,562 incluido IGV. - Fase 2: S/1, 102, 945,799 incluido IGV. 																						
Fuentes de Ingreso	<p data-bbox="578 1148 1421 1272">Las estimaciones de los ingresos se han desarrollado en base a las tarifas estimadas, para ello se utilizó la metodología de benchmarking de terminales portuarios de similares características. Estas tarifas estarán relacionadas a los servicios portuarios que se prestarán en el Terminal Portuario, los cuales serán:</p> <ul data-bbox="578 1274 829 1398" style="list-style-type: none"> - Servicios generales - Servicios estándar - Servicios especiales - Servicios conexos 																						
Costos estimados de operación y mantenimiento	<p data-bbox="578 1421 1421 1732">Los costos de operación se expresan en soles incluido el IGV e incluyen "principalmente los costos de la energía para la operación de la faja de transporte del concentrado de mineral, así como los gastos de planilla asociada a su operación." Los costos de mantenimiento incluyen "principalmente el costo de materiales asociados a las actividades de mantenimiento preventivo y menores, la planilla del equipo de mantenimiento y dragados periódicos para mantener la profundidad". Los gastos de administración incluían entre otros: los seguros, certificaciones, el personal administrativo, los gatos generales, el pago de la Tasa Reguladora a OSITRAN equivalente al 1% de los ingresos netos de IGV, así como la retribución por la concesión".</p>																						

Nombre del Proyecto	Terminal Portuario de Lambayeque																																																								
	<table border="1" data-bbox="727 375 1321 936"> <thead> <tr> <th colspan="4" data-bbox="727 375 1321 453">Operación y Mantenimiento (S/ con IGV)</th> </tr> <tr> <th data-bbox="727 453 878 489">Año</th> <th data-bbox="878 453 1029 489">Costo</th> <th data-bbox="1029 453 1180 489">Año</th> <th data-bbox="1180 453 1321 489">Costo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2023</td><td>19,800,883</td><td>2035</td><td>29,258,147</td></tr> <tr><td>2024</td><td>20,165,730</td><td>2036</td><td>29,793,549</td></tr> <tr><td>2025</td><td>24,422,209</td><td>2037</td><td>30,339,111</td></tr> <tr><td>2026</td><td>24,866,049</td><td>2038</td><td>30,895,031</td></tr> <tr><td>2027</td><td>25,318,275</td><td>2039</td><td>31,461,511</td></tr> <tr><td>2028</td><td>25,779,049</td><td>2040</td><td>24,053,106</td></tr> <tr><td>2029</td><td>26,248,537</td><td>2041</td><td>24,505,637</td></tr> <tr><td>2030</td><td>26,726,908</td><td>2042</td><td>24,966,904</td></tr> <tr><td>2031</td><td>27,214,334</td><td>2043</td><td>25,437,078</td></tr> <tr><td>2032</td><td>27,710,990</td><td>2044</td><td>25,916,336</td></tr> <tr><td>2033</td><td>28,217,055</td><td>2045</td><td>21,517,271</td></tr> <tr><td>2034</td><td>28,732,712</td><td>2046</td><td>21,931,756</td></tr> </tbody> </table> <p data-bbox="574 999 959 1031">S/ 26 Millones anual (promedio)</p>	Operación y Mantenimiento (S/ con IGV)				Año	Costo	Año	Costo	2023	19,800,883	2035	29,258,147	2024	20,165,730	2036	29,793,549	2025	24,422,209	2037	30,339,111	2026	24,866,049	2038	30,895,031	2027	25,318,275	2039	31,461,511	2028	25,779,049	2040	24,053,106	2029	26,248,537	2041	24,505,637	2030	26,726,908	2042	24,966,904	2031	27,214,334	2043	25,437,078	2032	27,710,990	2044	25,916,336	2033	28,217,055	2045	21,517,271	2034	28,732,712	2046	21,931,756
Operación y Mantenimiento (S/ con IGV)																																																									
Año	Costo	Año	Costo																																																						
2023	19,800,883	2035	29,258,147																																																						
2024	20,165,730	2036	29,793,549																																																						
2025	24,422,209	2037	30,339,111																																																						
2026	24,866,049	2038	30,895,031																																																						
2027	25,318,275	2039	31,461,511																																																						
2028	25,779,049	2040	24,053,106																																																						
2029	26,248,537	2041	24,505,637																																																						
2030	26,726,908	2042	24,966,904																																																						
2031	27,214,334	2043	25,437,078																																																						
2032	27,710,990	2044	25,916,336																																																						
2033	28,217,055	2045	21,517,271																																																						
2034	28,732,712	2046	21,931,756																																																						
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	<p data-bbox="574 1094 1422 1257">El proyecto se encuentra en la Fase de Planeamiento y Programación. Se cuenta con un plan maestro aprobado y se espera a la aprobación del Informe Multianual de Inversiones del sector a efectos de encargar el estudio de evaluación a Proinversión y en caso este resulte viable, se inicie el proceso de promoción.</p>																																																								
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	<p data-bbox="574 1283 1422 1562">Este proyecto se complementa con el desarrollo de los corredores logísticos del área de influencia. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC ha identificado una serie de Corredores Logísticos que, junto con el Eje Estructurante Litoral (EE1), articulan el territorio a la hora de la distribución física de las mercancías desde las áreas de producción o consumo hasta los nodos de exportación o distribución. En el caso del área de influencia del TP de Lambayeque, se han identificado 4 corredores logísticos y 1 eje estructurante, en los cuales se desarrollan proyectos bajo la modalidad de APP y de inversión pública:</p> <ul data-bbox="574 1566 1422 1755" style="list-style-type: none"> - Corredor Logístico 1 (C1): Chiclayo – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas – Iquitos (que contiene a la IIRSA Norte y al TP Yurimaguas) - Corredor Logístico 2 (C2): Paita – Piura – Dv. Olmos - Corredor Logístico 14 (C14): Ciudad de Dios – Cajamarca – Chachapoyas - Corredor Logístico 16 (C 16): Chiclayo – Cajamarca; y, del - Eje Estructurante 1 (EE1), en el tramo Piura – Chiclayo – Trujillo. 																																																								
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales																																																									

Nombre del Proyecto

Terminal Portuario de Lambayeque

TIPO/TEMA	TÍTULO/REFERENCIA
Marco Legal Del SPN	<ul style="list-style-type: none"> • PNDP
Marco Legal del SPN	<ul style="list-style-type: none"> • PML - Plan Maestro del TP de Lambayeque (2014) • Plan Maestro del TP de Paita (2008) • Plan Maestro del TP de Salaverry (2009)
Planes y Actividad Económica	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de Desarrollo Regional Concertado de Lambayeque 2011-2021 • Prospectiva territorial de Lambayeque al 2030 • Plan Estratégico Institucional del Gobierno Regional de Lambayeque 2015-2018 • Plan Operativo Institucional de Lambayeque 2017 • Plan Regional de Exportaciones. PERX Lambayeque 2025

Proyecto N° 10: Banda 2,300 – 2,330 MHz

Nombre del Proyecto	Banda 2,300 – 2,330 MHz
Modalidad	Proyecto en Activos (en Fase de Estructuración)
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	No aplica
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>La Banda 2300 — 2330 MHz es una banda de frecuencia del espectro radioeléctrico que serán asignadas a nivel nacional y que tiene como fin permitir la transmisión de información por parte de uno o más operadores de telecomunicaciones.</p> <p>Los beneficiarios son los todos los usuarios finales de los servicios de telecomunicaciones que brinde el operador de telecomunicaciones adjudicatario de la buena pro, dentro del área de concesión. Es decir, que se deben considerar como beneficiarios aquellos que dentro del marco normativo actual, utilicen el servicio de telecomunicaciones brindado a través de las Banda 2300 — 2330 MHz.</p> <p>Cabe señalar, que se prevé que los beneficios de los compromisos de inversión sean al menos sean 104 mil usuarios.</p>	
Principales componentes	<p>Incluye compromisos de inversión, los cuales son:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Conectividad a entidades Públicas – Norte y Sur del País. – Centro de Acceso Digital (CAD) – Servicio 4G a través de una Red de Fibra Óptica
Principales actividades de operación y mantenimiento	No corresponde
Monto estimado de inversión	Compromisos Preliminares de Inversión: S/ 252.4 Millones (US\$ 72.1 millones)
Costos estimados de operación y mantenimiento	No corresponde
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	El proyecto se encuentra en etapa de Estructuración, dado que fue incorporado por PROINVERSION al proceso de promoción de la inversión privada mediante Acuerdo CD PROINVERSION N° 96-2-2020-CD de fecha 05 de febrero de 2020
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	No corresponde
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	

La asignación de la Banda 2300 — 2330 MHz coincide con las políticas sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, contenidas en el Plan Estratégico Sectorial Multianual del Sector Transportes y Comunicaciones — PESEM 2018-2026.

De forma específica, es coherente con los ejes 2 y 4 de la Política del Sector Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a lo siguiente:

Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026

"3.2 Principales ejes de Política en el Sector Transportes y Comunicaciones

Nombre del Proyecto**Banda 2,300 – 2,330 MHz**

(...) 2.- *Impulsar el desarrollo digital y disponibilidad para toda la población*

(...) 4.- *Contribuir al desarrollo regional, fortalecer la gobernanza y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones. (...)*"

Asimismo, se encuentra alineado con los Objetivos y Acciones Sectoriales 03 y 04 del PESEM 2018- 2026, de acuerdo a lo siguiente:

Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026

"4.- *Objetivos, Acciones y Ruta Estratégica Sectoriales de Transportes y Comunicaciones.*

(...) 4.3 *Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 03 Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional.*

(...) 4.4 *Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 04 Fortalecer la gobernanza, descentralización y modernización del Sector*

Proyecto N° 11: Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz – 2,360 MHz)

Nombre del Proyecto	Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz – 2,360 MHz)
Modalidad	Proyecto en Activos bajo la modalidad de subasta (en fase de Planeamiento y Programación)
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	No aplica
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>La Banda 2330 - 2360 MHz, la cual forma parte del espectro radioeléctrico nacional, es una banda de frecuencia del espectro radioeléctrico que será asignada a nivel nacional y que tiene como fin permitir la transmisión de información por parte de uno o más operadores de telecomunicaciones.</p> <p>Los beneficiarios son los usuarios finales de los servicios de telecomunicaciones, que brinde el operador adjudicatario de la buena pro, dentro del área de concesión. Es decir, que se deben considerar como beneficiarios aquellos que, dentro del marco normativo actual, utilicen el servicio de telecomunicaciones brindado a través de la Banda 2330 - 2360MHz.</p>	
Principales componentes	<p>La banda 2330 MHz - 2360 MHz, cual forma parte del espectro radioeléctrico, tienen un alto potencial para ser usada para el desarrollo de redes móviles para la provisión de Internet de banda ancha en el país; Generación 5G. De esta manera, se permitirá a los operadores de servicios móviles contar con más cantidad de espectro radioeléctrico, que se convierte en mejores servicios y mayor satisfacción de los usuarios.</p> <p>La materialización del concurso y la consiguiente provisión de tales servicios en estas bandas impactará, tanto directa como indirectamente, en la reducción de la brecha digital, la calidad de vida de sus usuarios, así como en la productividad y competitividad del conjunto social.</p> <p>Los servicios que se prestarían como consecuencia de la implementación del proyecto son servicios públicos de telecomunicaciones y, en particular, servicios IMT⁵.</p> <p>La provisión de estos servicios permitirá el acceso a una mejor tecnología coadyuvando el cierre de brechas digital en relación con las personas conectadas a los mismos (v.g. acceso a Internet) respecto de las no conectadas. En ese sentido, se mejorará la calidad de vida de los usuarios permitiendo, mediante diversas formas de comunicación, realizar de forma más eficiente sus actividades cotidianas y productivas.</p>
Principales actividades de operación y mantenimiento	No corresponde
Monto estimado de inversión	De la evaluación respecto de la asignación de las bandas 2330 - 2360 MHz se ha estimado preliminarmente que la valorización de la banda será

⁵ IMT - Telecomunicaciones Móviles Internacionales

Nombre del Proyecto	Banda de Frecuencias 2.3 GHz (2,330 MHz – 2,360 MHz)
	aproximadamente S/. 238 millones de soles (US\$ 68 millones), y que dicho monto preliminar será usado para cubrir los compromisos de inversión por parte de los adjudicatarios del concurso público. No obstante, resulta posible que, en el marco del proceso de promoción realizado por el Organismo Promotor de la Inversión Privada, pueda variar el mencionado monto a través del encargo de obligaciones a los operadores o mediante un factor de competencia, entre otros.
Costos estimados de operación y mantenimiento	No corresponde
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	Planeamiento y Programación
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	No corresponde

Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales

La asignación de la Banda 2330 - 2360 **MHz** coincide con las políticas sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, contenidas en el Plan Estratégico Sectorial Multianual del Sector Transportes y Comunicaciones — PESEM 2018-2026.

De forma específica, es coherente con los ejes 2 y 4 de la Política del Sector Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a lo siguiente:

Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026

"3.2 Principales ejes de Política en el Sector Transportes y Comunicaciones

(...) 2.- Impulsar el desarrollo digital y disponibilidad para toda la población

(...) 4.- Contribuir al desarrollo regional, fortalecer la gobernanza y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones. (...)"

Asimismo, se encuentra alineado con los Objetivos y Acciones Sectoriales 03 y 04 del PESEM 2018- 2026, de acuerdo a lo siguiente:

Plan Estratégico Sectorial Multianual — PESEM 2018-2026

"4.- Objetivos, Acciones y Ruta Estratégica Sectoriales de Transportes y Comunicaciones.

(...) 4.3 Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 03 Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional.

(...) 4.4 Objetivos y Acciones Estratégicas Sectoriales 04 Fortalecer la gobernanza, descentralización y modernización del Sector

Proyecto N° 12: Operación y Mantenimiento de Redes de Acceso

Nombre del Proyecto	Operación y mantenimiento de Redes de Acceso
Modalidad	Asociación Pública Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada

Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

En el marco de lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 018-2018-MTC, el PRONATEL viene gestionando la implementación de una red de telecomunicaciones que brinde el servicio de acceso a internet e intranet en áreas rurales y lugares de preferente interés social de las regiones Loreto, Cajamarca, Piura y Tumbes.

El objeto del presente es contar con un operador de servicios públicos de telecomunicaciones, encargado de la operación y mantenimiento de las redes de telecomunicaciones que se implementarán a través de los proyectos "Creación de una Red de Comunicaciones para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las localidades de las cuencas de los ríos Napo-Putumayo, y de las cuencas de los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas en el tramo Yurimaguas-Iquitos, Región Loreto", "Creación de una Red de Comunicaciones para la Conectividad Integral y Desarrollo Social del Distrito de Manseriche - Provincia de Datem del Marañón - Departamento de Loreto", "Instalación De Banda Ancha Para La Conectividad Integral y Desarrollo Social De La Región Cajamarca", "Instalación De Banda Ancha Para La Conectividad Integral y Desarrollo Social De La Región Piura" y "Instalación De Banda Ancha Para La Conectividad Integral y Desarrollo Social De La Región Tumbes", con los cuales se brindará acceso de internet e intranet a 2,513 locales escolares, 848 establecimientos de salud y 103 comisarías, que se encuentran en 2,111 localidades de las regiones Loreto, Cajamarca, Piura y Tumbes.

Principales componentes	No aplica (no hay inversión).
Principales actividades de operación y mantenimiento	Operación y mantenimiento de los sistemas que conforman las Redes de Acceso de los proyectos "Creación de una Red de Comunicaciones para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de las localidades de las cuencas de los ríos Napo-Putumayo, y de las cuencas de los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas en el tramo Yurimaguas-Iquitos, Región Loreto", "Creación de una Red de Comunicaciones para la Conectividad Integral y Desarrollo Social del Distrito de Manseriche - Provincia de Datem del Marañón - Departamento de Loreto", "Instalación De Banda Ancha Para La Conectividad Integral y Desarrollo Social De La Región Cajamarca", "Instalación De Banda Ancha Para La Conectividad Integral y Desarrollo Social De La Región Piura" y "Instalación De Banda Ancha Para La Conectividad Integral y Desarrollo Social De La Región Tumbes".
Monto estimado de inversión	No aplica.
Costos estimados de operación y mantenimiento	Promedio anual S/ 52.27 millones (US\$ 15.51 millones) Período: 20 años.
Fuente de ingresos	Los ingresos se generan por el pago de la tarifa tope de servicio de acceso de internet para instituciones públicas, correspondiente a los Proyectos Regionales

Nombre del Proyecto	Operación y mantenimiento de Redes de Acceso																					
	<p>de la Red Dorsal de Fibra Óptica (Resolución de Consejo Directivo N° 148-2018-CD/OSIPTTEL), en los siguientes términos:</p> <table border="1" data-bbox="643 516 1357 821"> <thead> <tr> <th>Velocidad de descarga (Mbps)</th> <th>Velocidad mínima garantizada (%)</th> <th>Renta Mensual (S/ sin IGV)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>40%</td> <td>76.03</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>40%</td> <td>113.82</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>40%</td> <td>141.30</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>40%</td> <td>154.64</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>40%</td> <td>172.83</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>40%</td> <td>207.75</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nota: Para los proyectos Napo Putumayo y Manseriche se está considerando referencialmente las tarifas antes mencionadas.</p>	Velocidad de descarga (Mbps)	Velocidad mínima garantizada (%)	Renta Mensual (S/ sin IGV)	2	40%	76.03	4	40%	113.82	8	40%	141.30	12	40%	154.64	20	40%	172.83	40	40%	207.75
Velocidad de descarga (Mbps)	Velocidad mínima garantizada (%)	Renta Mensual (S/ sin IGV)																				
2	40%	76.03																				
4	40%	113.82																				
8	40%	141.30																				
12	40%	154.64																				
20	40%	172.83																				
40	40%	207.75																				
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	No aplica. El despliegue de cada red será llevada a cabo por los contratistas que resulten ganadores de los correspondientes procesos que el PRONATEL en su oportunidad convoque.																					
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	<ul style="list-style-type: none"> – Proyectos Regionales de Banda Ancha Apurímac, Ayacucho, Huancavelica, Lambayeque, Cusco, Tumbes, Piura, Cajamarca, Lima, Ica, Amazonas, Junín, Puno, Moquegua, Tacna, Áncash, Arequipa, Huánuco, La Libertad, Pasco y San Martín. 																					
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales																						
<ul style="list-style-type: none"> – Plan Estratégico Sectorial Multianual - PESEM 2020-2026 del Sector Transportes y Comunicaciones (Resolución Ministerial N° 183-2022 MTC/01, de fecha 09 de marzo de 2022): OES.03 – Plan Estratégico Institucional - PEI 2020 – 2026 del Sector Transportes y Comunicaciones (Resolución Ministerial N° 307-2022 MTC/01, publicada el 19 de abril de 2022): OEI.06. 																						

Proyecto N° 13: Operación y Mantenimiento de Redes Regionales

Nombre del Proyecto	Operación y Mantenimiento de Redes Regionales
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Cofinanciada

Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios

En el marco de las acciones que viene impulsando el Estado para el desarrollo, utilización y masificación de la Banda Ancha en el territorio nacional, así como el despliegue de infraestructura, servicios, contenidos, aplicaciones y habilidades digitales de modo que se favorezca y facilite la inclusión social, la seguridad del país y la transformación organizacional hacia una sociedad de la información y el conocimiento, se vienen ejecutando un conjunto de proyectos de inversión pública a cargo de operadores de servicios públicos de telecomunicaciones: una red de fibra óptica que integra a las capitales de provincia del país (Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica) y el despliegue de redes de alta capacidad que las integre principalmente a capitales de distritos (Redes Regionales) y la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones a las localidades beneficiarias a través de las denominadas Redes de acceso⁶, en el marco de lo dispuesto en la Ley N° 29904, su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 014-2013-MTC, y sus modificatorias.

Las Redes Regionales vienen siendo desplegadas por operadores de servicios públicos de telecomunicaciones con fibra óptica como medio de transporte y su operación y mantenimiento resulta de alta importancia ya que a través de ellas las Redes de Acceso envían y reciben el tráfico de las localidades beneficiarias (en particular, de las entidades públicas priorizadas y seleccionadas: locales escolares, establecimientos de salud y dependencias policiales) hacia otras redes, como por ejemplo la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, de modo que los beneficiarios accedan a servicios públicos de telecomunicaciones, en particular, a Internet.

Principales componentes	No aplica (no hay inversión).
Principales actividades de operación y mantenimiento	Operación y mantenimiento de los sistemas que conforman las Redes Regionales de los Proyectos Regionales de Banda Ancha que se enmarcan en la Ley N° 29904.
Monto estimado de inversión	No aplica
Costos estimados de operación y mantenimiento	Promedio anual S/ 140.67 millones (US\$ 40.77 millones) Período: 20 años
Fuentes de ingreso	Los ingresos se generan por el pago de la tarifa tope de servicio de transporte de internet, correspondiente a los Proyectos Regionales de la Red Dorsal de Fibra Óptica (Resolución de Consejo Directivo N° 147-2018-CD/OSIPTTEL), en US\$ 23.00 por Mbps (sin IGV).

⁶ Mediante Decreto Supremo N° 002-2020-MTC se introdujo en el artículo 3 del Reglamento de la Ley N° 29904 la definición de Redes de acceso, estableciendo que "(...) Son las redes financiadas por el Estado, mediante las cuales se proveen servicios públicos de telecomunicaciones, principalmente servicios de Internet de Banda Ancha a usuarios/as finales. (...)".

Nombre del Proyecto	Operación y Mantenimiento de Redes Regionales
Estado de los estudios del proyecto a la fecha	No aplica. El diseño e instalación de cada red de transporte está a cargo de operadores de servicios públicos de telecomunicaciones como obligación contractual de los contratos de financiamiento suscritos con el Estado en el marco del Fondo de Inversión en Telecomunicaciones – FITEL (Proyectos Regionales de Banda Ancha).
Complementariedad con otros proyectos de APP o proyectos de intervención pública desarrollados bajo otros mecanismos	<ul style="list-style-type: none"> – Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica (Cobertura Universal Norte, Cobertura Universal Sur, Cobertura Universal Centro) – Proyectos Regionales de Banda Ancha Apurímac, Ayacucho, Huancavelica, Lambayeque, Cusco, Tumbes, Piura, Cajamarca, Lima, Ica, Amazonas, Junín, Puno, Moquegua, Tacna, Áncash, Arequipa, Huánuco, La Libertad, Pasco y San Martín.
Alineamiento con los planes nacionales, sectoriales, regionales o locales	
<ul style="list-style-type: none"> – Plan Estratégico Sectorial Multianual - PESEM 2020-2026 del Sector Transportes y Comunicaciones (Resolución Ministerial N° 183-2022 MTC/01, de fecha 09 de marzo de 2022): OES.03 – Plan Estratégico Institucional - PEI 2020 – 2026 del Sector Transportes y Comunicaciones (Resolución Ministerial N° 307-2022 MTC/01, publicada el 19 de abril de 2022): OEI.06. 	

9. FICHAS DE CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD TERMINAL PORTUARIO LAMBAYEQUE

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

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

Indicadores de respuesta

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

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

Puntaje: 1

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

Pregunta: ¿Cuál es el estimado de inversión en el proyecto?

Indicadores de respuesta

1	2	3
<p>Gobierno Nacional: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es menor a 50,000 UIT pero mayor a 10,000 UIT</p> <p>Gobiernos Regionales y Locales: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya</p>	<p>Gobierno Nacional: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 50,000 UIT pero menor a 250,000 UIT</p> <p>Gobiernos Regionales y Locales: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya</p>	<p>Gobierno Nacional: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 250,000 UIT</p> <p>Gobiernos Regionales y Locales: Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya</p>

componente de inversión, es menor a 25,000 UIT pero mayor a 7,000 UIT	componente de inversión, es mayor o igual a 25,000 UIT pero menor a 100,000 UIT	componente de inversión, es mayor o igual a 100,000 UIT
---	---	---

Puntaje: 3

Criterio Específico 5: Competencia por el mercado

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios

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

Indicadores de respuesta

0	1

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

El proyecto tiene la posibilidad de generar los suficientes ingresos para financiar parcial o totalmente el proyecto

Puntaje: 1

RESULTADOS			
Criterios	Puntaje	Factor de ponderación	Puntaje ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	3	15% x 20/3	3,0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	3	10% x 20/3	2,0
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 1	1	20% x 20/3	1,3
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 2	3	20% x 20/3	4,0
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	3	20% x 20/3	4,0
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	2	10% x 20/3	1,3
Criterio Específico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto	2	5% x 20/2	1,0
Puntaje ponderado total			16,7
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	1		1
Puntaje final			17,7

Conclusión

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

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD TERCER GRUPO DE AEROPUERTOS

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

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

Indicadores de respuesta

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

desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	mediante el régimen general de contratación pública	mediante el régimen general de contratación pública
--	---	---

Puntaje: 2

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

Pregunta: ¿Cuál es el estimado de inversión en el proyecto?

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

Criterio Específico 5: Competencia por el mercado

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 1

RESULTADOS			
Criterios	Puntaje	Factor de ponderación	Puntaje ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	2	15% x 20/3	2,0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	3	10% x 20/3	2,0
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 1	2	20% x 20/3	2,7
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 2	2	20% x 20/3	2,7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	3	20% x 20/3	4,0
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	2	10% x 20/3	1,3
Criterio Específico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto	2	5% x 20/2	1,0
Puntaje ponderado total			15,7
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	1		1
Puntaje final			16,7

Conclusión

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

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD ANILLO VIAL PERIFERICO

Información del Evaluador
Nombres y Apellidos
INFORME DE EVALUACIÓN INTEGRADO VERSIÓN INICIAL
Entidad
PROINVERSIÓN
Cargo
Teléfono
Correo Electrónico
Información del Proyecto
Nombre del Proyecto
ANILLO VIAL PERIFÉRICO
Entidad Encargada
MTC
Breve descripción del Proyecto

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos

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

Indicadores de respuesta

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

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

Puntaje: 3

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2**Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP****Pregunta:** ¿Cuál es el estimado de inversión en el proyecto?**Indicadores de respuesta**

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

Puntaje: 3**Criterio Específico 5: Competencia por el mercado****Pregunta:** ¿Cuántas empresas del sector privado tienen la capacidad y la experiencia para ser potenciales postores para el desarrollo del proyecto?**Indicadores de respuesta**

1	2	3
Existen suficientes empresas del sector privado para	Existen suficientes empresas del sector privado para	Existen suficientes empresas del sector privado para

conformar hasta 2 postores potenciales al momento de adjudicar la buena pro del proyecto.	conformar entre 2 y 5 postores potenciales al momento de adjudicar la buena pro del proyecto	conformar más de 5 postores potenciales al momento de adjudicar la buena pro del proyecto
---	--	---

Puntaje: 2

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 1

RESULTADOS

Criterios	Puntaje	Factor de ponderación	Puntaje ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	3	15% x 20/3	3,0

Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	3	10% x 20/3	2,0
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 1	3	20% x 20/3	4,0
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 2	2	20% x 20/3	2,7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	3	20% x 20/3	4,0
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	2	10% x 20/3	1,3
Criterio Específico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto	2	5% x 20/2	1,0
Puntaje ponderado total			18,0
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	1		1
Puntaje final			19,0

Conclusión

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

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

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

Indicadores de respuesta

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

desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	mediante el régimen general de contratación pública	mediante el régimen general de contratación pública
--	---	---

Puntaje: 3

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

Pregunta: ¿Cuál es el estimado de inversión en el proyecto?

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

Criterio Específico 5: Competencia por el mercado

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 0

RESULTADOS			
Criterios	Puntaje	Factor de ponderación	Puntaje ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	2	15% x 20/3	2,0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	3	10% x 20/3	2,0
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 1	3	20% x 20/3	4,0
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 2	2	20% x 20/3	2,7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	2	20% x 20/3	2,7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	2	10% x 20/3	1,3
Criterio Específico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto	2	5% x 20/2	1,0
Puntaje ponderado total			15,7
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0		0
Puntaje final			15,7

Conclusión

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

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 4

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

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

Indicadores de respuesta

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

desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	mediante el régimen general de contratación pública	mediante el régimen general de contratación pública
--	---	---

Puntaje: 3

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

Pregunta: ¿Cuál es el estimado de inversión en el proyecto?

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

Criterio Específico 5: Competencia por el mercado

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 0

RESULTADOS			
Criterios	Puntaje	Factor de ponderación	Puntaje ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	2	15% x 20/3	2,0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	3	10% x 20/3	2,0
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 1	3	20% x 20/3	4,0
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 2	2	20% x 20/3	2,7
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	3	20% x 20/3	4,0
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	2	10% x 20/3	1,3
Criterio Específico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto	2	5% x 20/2	1,0
Puntaje ponderado total			17,0
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0		0
Puntaje final			17,0

Conclusión

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

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE MARCONA

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

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

Indicadores de respuesta

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

desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	mediante el régimen general de contratación pública	mediante el régimen general de contratación pública
--	---	---

Puntaje: 1

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

Pregunta: ¿Cuál es el estimado de inversión en el proyecto?

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

Criterio Específico 5: Competencia por el mercado

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 1

RESULTADOS			
Criterios	Puntaje	Factor de ponderación	Puntaje ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	3	15% x 20/3	3,0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	3	10% x 20/3	2,0
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 1	1	20% x 20/3	1,3
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 2	3	20% x 20/3	4,0
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	3	20% x 20/3	4,0
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	2	10% x 20/3	1,3
Criterio Específico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto	2	5% x 20/2	1,0
Puntaje ponderado total			16,7
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	1		1
Puntaje final			17,7

Conclusión

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

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE REDES REGIONALES

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

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

Indicadores de respuesta

1	2	3
No existe evidencia documentada ni cuantificable en el país ni en países comparables de sobrecostos e	Existe evidencia documentada en el país o en países comparables de sobrecostos e incumplimiento de	Existe evidencia documentada y cuantificable en el país de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas cuando se

incumplimiento de cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública
--	--	--

Puntaje: 1

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

Pregunta: ¿Cuál es el estimado de inversión en el proyecto?

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

Criterio Específico 5: Competencia por el mercado

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 0

RESULTADOS			
Criterios	Puntaje	Factor de ponderación	Puntaje ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	2	15% x 20/3	2,0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	3	10% x 20/3	2,0
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 1	1	20% x 20/3	1,3
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 2	3	20% x 20/3	4,0
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	3	20% x 20/3	4,0
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	2	10% x 20/3	1,3
Criterio Específico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto	2	5% x 20/2	1,0
Puntaje ponderado total			15,7
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0		0
Puntaje final			15,7

Conclusión

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

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE REDES DE ACCESO

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 1

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

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

Indicadores de respuesta

1	2	3
No existe evidencia documentada ni cuantificable en el país ni en países comparables de sobrecostos e	Existe evidencia documentada en el país o en países comparables de sobrecostos e incumplimiento de	Existe evidencia documentada y cuantificable en el país de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas cuando se

incumplimiento de cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública
--	--	--

Puntaje: 1

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 3

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

Pregunta: ¿Cuál es el estimado de inversión en el proyecto?

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

Criterio Específico 5: Competencia por el mercado

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

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

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 2

Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios

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

Indicadores de respuesta

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

Puntaje: 0

RESULTADOS			
Criterios	Puntaje	Factor de ponderación	Puntaje ponderado
Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos	1	15% x 20/3	1,0
Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	3	10% x 20/3	2,0
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 1	1	20% x 20/3	1,3
Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 2	3	20% x 20/3	4,0
Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	2	20% x 20/3	2,7
Criterio Específico 5: Competencia por el mercado	2	10% x 20/3	1,3
Criterio Específico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto	2	5% x 20/2	1,0
Puntaje ponderado total			13,3
Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios	0		0
Puntaje final			13,3

Conclusión

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

10. PROGRAMACION DE USO DE RECURSOS PUBLICOS (en S/ inc. IGV)

Proyectos de APP con compromisos firmes

Proyecto : Autopista del Sol																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Total	99,730,992.84	81,254,048.10	3,927,195.91	3,797,645.01	6,139,162.37	3,831,215.70	3,952,609.08	4,494,745.56	5,007,377.72	4,917,706.11	5,091,383.82	32,767,449.94	6,736,564.02	12,316,303.39	4,301,156.35	
G de capital	99,730,992.84	77,321,633.00	0.00	0.00	2,307,946.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	20,339,019	0.00	0.00	0.00	
G corriente	0.00	3,932,415.10	3,927,195.91	3,797,645.01	3,831,215.70	3,831,215.70	3,952,609.08	4,494,745.56	5,007,377.72	4,917,706.11	5,091,383.82	12,428,431.39	6,736,564.02	12,316,303.39	4,301,156.35	

Proyecto : Buenos Aires Canchaque																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Total	34,136,253.46	34,811,052.36	38,849,698.82	31,474,980.42	33,986,251.61	11,957,662.05	2,592,794.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
G de capital	23,942,216.00	24,763,153.00	28,902,479.00	26,229,344.00	23,433,246.10	10,286,769.51	2,592,794.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00	
G corriente	10,194,037.46	10,047,899.36	9,947,219.82	5,245,636.42	10,553,005.51	1,670,892.54	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

Proyecto : Desvío Quilca																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Total	4,751,369.98	0.00	0.00	0.00	561,727.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
G de capital	4,751,369.98	0.00	0.00	0.00	561,727.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00	
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

Proyecto : Hidrovía Amazónica: Ríos Marañón y Amazonas																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	48,580,780.95	103,897,258.02	243,457,830.57	292,656,641.40	245,608,248.31	293,283,491.25	197,944,452.62	110,557,808.78	63,179,324.28	64,405,827.97	65,653,428.10	
G de capital	0.00	0.00	0.00	0.00	48,580,780.95	97,161,561.90	97,161,561.90	97,161,561.90	48,580,780.95	97,161,561.90	0.00	0	0.00	0.00	0.00	
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6,735,696.12	146,296,268.67	195,495,079.50	197,027,467.36	196,121,929.35	197,944,452.62	110,557,808.78	63,179,324.28	64,405,827.97	65,653,428.10	

Proyecto : Hualac Acos																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Total	15,053,526.47	14,650,523.11	15,467,474.14	5,820,707.16	11,410,581.19	11,208,583.21	11,402,521.24	11,596,459.26	11,984,335.31	11,790,397.29	12,178,273.34	12,372,211.36	11,807,899.39	0.00	0.00	
G de capital	6,001,748.57	4,217,692.00	4,840,705.00	0.00	395,936.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00	
G corriente	9,051,777.90	10,432,831.11	10,626,769.14	5,820,707.16	11,014,645.19	11,208,583.21	11,402,521.24	11,596,459.26	11,984,335.31	11,790,397.29	12,178,273.34	12,372,211.36	11,807,899.39	0.00	0.00	

Proyecto : IIRSA Centro																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Total	11,935,230.85	19,177,497.00	14,160,450.00	3,370,000.00	21,106,380.00	18,536,020.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
G de capital	11,935,230.85	15,807,497.00	10,790,450.00	0.00	21,106,380.00	18,536,020.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00	
G corriente	0.00	3,370,000.00	3,370,000.00	3,370,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

Proyecto : IIRSA Norte																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Total	223,298,474.88	218,677,689.30	159,133,679.79	117,736,247.23	87,388,231.62	56,233,252.78	68,940,665.56	56,523,698.27	51,792,991.50	59,119,409.22	74,546,781.24	83,486,583.82	0.00	0.00	0.00	
G de capital	162,720,047.21	156,977,259.00	134,935,652.00	100,848,303.00	32,439,104.91	4,676,368.74	14,937,075.00	0.00	0.00	0.00	0.00	53,775,022	0.00	0.00	0.00	
G corriente	60,578,427.67	61,700,430.30	24,198,027.79	16,887,944.23	54,949,126.71	51,556,884.04	54,003,590.56	56,523,698.27	51,792,991.50	59,119,409.22	74,546,781.24	29,711,561.84	0.00	0.00	0.00	

Proyecto : Panamericana Sur																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Total	3,721,494.00	24,683,481.00	0.00	0.00	2,177,203.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
G de capital	3,721,494.00	24,683,481.00	0.00	0.00	2,177,203.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00	
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

Proyecto : IIRSA Sur Tramo 1																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Total	96,656,100.63	132,923,296.63	171,900,331.69	96,619,012.46	87,621,259.59	49,794,901.50	37,807,784.71	38,672,255.22	40,440,929.60	39,549,902.20	50,703,735.64	75,440,201.18	62,554,573.67	0.00	0.00	
G de capital	56,364,228.00	108,203,943.00	148,064,441.00	80,969,381.00	52,145,495.18	13,480,420.49	641,808.95	641,808.95	641,808.95	641,808.95	0.00	13,818,052	0.00	0.00	0.00	
G corriente	40,291,872.63	24,719,353.63	23,835,890.69	15,649,631.46	35,475,764.41	36,314,481.01	37,165,975.76	38,030,446.27	39,799,120.65	38,908,093.25	50,703,735.64	61,622,148.70	62,554,573.67	0.00	0.00	

Proyecto : IIRSA Sur Tramo 2

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	223,285,563.47	188,966,557.24	186,318,177.06	113,456,555.22	68,686,126.75	85,906,498.10	38,147,396.89	38,910,336.77	41,085,629.38	39,984,910.54	61,954,047.65	370,991,381.18	350,000,000.00	350,000,000.00	350,000,000.00
G de capital	170,973,118.79	165,037,164.33	157,853,554.00	99,615,192.00	23,914,254.57	49,029,359.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	350,000,000.00	350,000,000.00	350,000,000.00	350,000,000.00
G corriente	52,312,444.68	23,929,392.91	28,464,623.06	13,841,363.22	44,771,872.18	36,877,139.05	38,147,396.89	38,910,336.77	41,085,629.38	39,984,910.54	61,954,047.65	20,991,381.18	0.00	0.00	0.00

Proyecto : IIRSA Sur Tramo 3

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	391,803,649.91	283,306,477.37	226,146,493.48	160,060,010.61	118,981,123.27	80,036,038.67	81,756,239.83	83,528,047.02	87,232,718.69	85,353,008.43	69,168,820.25	48,645,821.25	0.00	0.00	0.00
G de capital	229,657,757.96	230,976,773.33	190,055,305.00	115,513,841.00	93,937,145.06	55,219,367.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	162,145,891.95	48,295,757.04	21,595,373.48	15,012,601.61	24,044,978.21	24,816,671.61	81,756,239.83	83,528,047.02	87,232,718.69	85,353,008.43	69,168,820.25	48,645,821.25	0.00	0.00	0.00

Proyecto : IIRSA Sur Tramo 4

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	279,472,253.05	289,615,735.58	215,241,667.87	150,153,427.76	187,164,525.53	146,573,068.95	52,893,694.94	113,719,942.57	67,798,368.59	56,114,920.96	39,532,319.65	401,485,670.36	250,000,000.00	300,000,000.00	300,000,000.00
G de capital	222,566,735.27	230,976,773.33	190,055,305.00	115,513,841.00	93,937,145.06	55,219,367.06	0.00	59,239,436.78	0.00	0.00	0.00	350,000,000.00	250,000,000.00	300,000,000.00	300,000,000.00
G corriente	56,905,517.78	58,638,962.25	25,186,362.87	34,639,586.76	93,227,380.47	91,353,701.89	52,893,694.94	54,480,505.79	67,798,368.59	56,114,920.96	39,532,319.65	51,485,670.36	0.00	0.00	0.00

Proyecto : IIRSA Sur Tramo 5

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	118,876,568.73	222,839,817.08	136,900,203.39	100,549,404.04	102,159,268.03	101,258,715.42	101,413,827.87	101,571,309.26	53,433,326.38	92,784,731.29	65,037,146.47	46,530,744.53	15,339,259.68	3,463,372.37	3,463,372.37
G de capital	118,876,568.73	152,670,816.00	127,549,760.00	91,058,704.00	92,526,207.49	91,481,158.97	91,489,608.07	91,498,226.17	43,055,784.35	82,560,551.95	54,503,941.31	35,839,541	4,487,688.39	3,463,372.37	3,463,372.37
G corriente	0.00	70,169,001.08	9,350,443.39	9,490,700.04	9,633,060.54	9,777,556.45	9,924,219.80	10,073,083.09	10,377,542.03	10,224,179.34	10,533,205.16	10,691,203.24	10,851,571.29	0.00	0.00

Proyecto : Línea 2 y Ramal Av. Faucett- Av. Gambeta de la Red básica del metro de Lima y Callao

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	798,521,317.36	924,835,129.04	1,365,937,101.37	2,464,349,146.73	2,453,147,823.70	1,687,741,972.90	2,430,655,391.93	2,437,313,069.43	1,782,039,379.05	1,039,279,451.56	956,288,476.32	1,314,880,733.64	1,217,218,242.54	1,217,218,242.54	1,096,762,987.60
G de capital	798,521,317.36	787,917,444.00	1,195,285,555.00	2,306,936,626.00	2,064,759,119.00	1,372,598,316.00	2,061,136,111.03	2,056,139,000.00	1,385,305,021.49	656,139,000.00	533,180,894.76	656,139,000.00	656,139,000.00	656,139,000.00	530,487,970.33
G corriente	0.00	136,917,685.04	170,651,546.37	157,412,520.73	388,388,704.70	315,143,656.90	369,519,280.90	381,174,069.43	396,734,357.56	383,140,451.56	423,107,581.56	658,741,733.64	561,079,242.54	561,079,242.54	566,275,017.27

Proyecto : Longitudinal T2

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	318,663,427.65	140,032,956.42	86,716,553.64	147,250,244.77	392,371,742.07	332,258,681.30	329,686,919.72	338,011,139.87	344,078,696.81	341,004,424.42	347,236,255.38	250,479,465.87	253,810,758.05	242,008,955.33	139,951,082.07
G de capital	85,944,387.27	44,921,314.00	30,696,339.00	34,660,914.00	62,876,504.58	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	232,719,040.38	95,111,642.42	56,020,214.64	112,589,330.77	329,495,237.49	332,258,681.30	329,686,919.72	338,011,139.87	344,078,696.81	341,004,424.42	347,236,255.38	250,479,465.87	253,810,758.05	242,008,955.33	139,951,082.07

Proyecto : Mocupe Cayalti

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	13,332,614.38	19,056,969.14	5,993,805.56	7,351,996.28	15,344,639.01	7,630,648.10	7,771,083.50	7,918,193.44	8,167,029.48	8,061,528.32	8,301,285.18	8,450,591.36	2,907,009.11	0.00	0.00
G de capital	512,204.00	2,375,774.00	0.00	0.00	7,862,557.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	12,820,410.38	16,681,195.14	5,993,805.56	7,351,996.28	7,482,081.96	7,630,648.10	7,771,083.50	7,918,193.44	8,167,029.48	8,061,528.32	8,301,285.18	8,450,591.36	2,907,009.11	0.00	0.00

Proyecto : Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - zona Sur

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	6,462,001.00	100,000,000.00	57,158,605.00	7,151,605.00	0.00	0.00	481,113.00	1,927,530.00	0.00	1,445,648.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	0.00	6,462,001.00	100,000,000.00	57,158,605.00	7,151,605.00	0.00	0.00	481,113.00	1,927,530.00	0.00	1,445,648.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	45,769,447.61	81,998,182.85	32,791,252.46	58,698,159.18	9,875,083.21	9,837,965.65	9,997,159.06	37,928,012.70	11,553,863.27	36,709,168.48	11,508,704.07	11,461,738.50	11,412,894.31	11,362,096.36	11,309,266.48
G de capital	35,759,631.51	72,020,095.00	22,846,162.00	48,787,386.00	0.00	0.00	0.00	29,971,000.00	0.00	26,793,908.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	10,009,816.10	9,978,087.85	9,945,090.46	9,910,773.18	9,875,083.21	9,837,965.65	9,997,159.06	9,957,012.70	11,553,863.27	9,915,260.48	11,508,704.07	11,461,738.50	11,412,894.31	11,362,096.36	11,309,266.48

Proyecto : Primer grupo de Aeropuertos

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	229,670,855.14	125,156,441.36	141,748,664.82	113,602,758.13	141,853,711.78	154,623,877.95	177,084,985.10	182,641,383.58	170,795,405.99	172,828,204.84	66,828,427.34	7,033,607.71	0.00	0.00	0.00
G de capital	220,399,025.14	104,228,314.00	119,609,984.00	96,483,072.00	127,003,713.13	140,835,044.05	164,104,681.04	170,582,082.66	160,957,147.08	161,812,573.00	58,313,196.78	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	9,271,830.00	20,928,127.36	22,138,680.82	17,119,686.13	14,849,998.65	13,788,833.90	12,980,304.06	12,059,300.92	9,838,258.91	11,015,631.84	8,515,230.56	7,033,607.71	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Red Vial 4

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	64,143,700.80	81,067,693.00	3,940,099.00	10,216,494.00	251,001,037.50	591,607,495.19	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	64,143,700.80	81,019,286.00	3,940,099.00	10,216,494.00	251,001,037.50	591,607,495.19	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	48,407.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Red Vial 5

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	40,436,756.20	157,046,414.00	289,067,												

Proyecto : Red Vial 6

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	30,937,066.44	79,422,897.00	64,796,709.00	9,936,849.00	245,008,213.62	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	210,924,761.41	0.00	0.00	0.00
G de capital	30,937,066.44	79,374,490.00	64,796,709.00	9,936,849.00	245,008,213.62	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	210,924,761	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	48,407.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Segundo grupo de Aeropuertos de provincia

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	139,054,507.07	35,519,253.73	29,142,857.00	46,602,857.00	15,898,029.83	15,628,211.60	15,628,211.60	129,999,764.32	48,469,733.64	48,469,733.64	48,469,733.64	48,469,733.64	45,456,887.73	34,979,694.26	34,979,694.26
G de capital	138,821,122.00	35,450,000.00	29,142,857.00	46,602,857.00	15,898,029.83	15,628,211.60	15,628,211.60	129,999,764.32	48,469,733.64	48,469,733.64	48,469,733.64	48,469,734	45,456,887.73	34,979,694.26	34,979,694.26
G corriente	233,385.07	69,253.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Sistema Eléctrico de transporte masivo de Lima y Callao (Linea 1)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	3,311,968.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	3,311,968.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Terminal Portuario de Paíta

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	150,948.54	10,255,171.00	50,255,171.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	150,948.54	10,255,171.00	50,255,171.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Terminal Portuario General San Martín- de Pisco, Fase I

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	4,813,414.21	1,051,541.00	0.00	0.00	523,459.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	4,813,414.21	1,051,541.00	0.00	0.00	523,459.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	1,275,000.00	6,060,107.00	6,802,461.00	83,874,395.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4,387,394.52	3,749,864.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	1,275,000.00	6,060,107.00	6,802,461.00	83,874,395.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4,387,394.52	3,749,864.00	0	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Ferrocarril del Centro

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	50,000.00	20,688,360.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	0.00	50,000.00	20,688,360.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	242,150.00	0.00	0.00	750,000.00	7,126,582.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	242,150.00	0.00	0.00	750,000.00	7,126,582.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Red Dorsal Fibra Óptica

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	180,261,388.10	180,427,241.00	181,833,738.00	183,240,236.00	198,240,256.00	199,646,754.00	201,053,251.00	202,459,748.00	203,866,246.00	205,272,743.00	217,299,631.43	120,683,455.00	97,574,784.00	98,981,281.00	50,018,077.00
G de capital	99,544,903.10	98,323,929.00	98,323,929.00	98,323,929.00	111,917,452.00	111,917,452.00	111,917,452.00	111,917,452.00	111,917,452.00	111,917,452.00	122,537,842.43	24,515,169	0.00	0.00	0.00
G corriente	80,716,485.00	82,103,312.00	83,509,809.00	84,916,307.00	86,322,804.00	87,729,302.00	89,135,799.00	90,542,296.00	91,948,794.00	93,355,291.00	94,761,789.00	96,168,286.00	97,574,784.00	98,981,281.00	50,018,077.00

Proyectos de APP en proceso de promoción

Proyecto : Operación y mantenimiento de redes regionales															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	139,190,000.00	139,520,000.00	139,940,000.00	140,880,000.00	141,340,000.00	141,770,000.00	142,080,000.00	142,430,000.00	142,720,000.00	138,920,000.00	139,190,000.00
G de capital	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	139,190,000.00	139,520,000.00	139,940,000.00	140,880,000.00	141,340,000.00	141,770,000.00	142,080,000.00	142,430,000.00	142,720,000.00	138,920,000.00	139,190,000.00

Proyecto : Operación y mantenimiento de Redes de Acceso															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	52,273,863.00	52,273,863.00	52,273,863.00	52,273,863.00	52,273,863.00	52,273,863.00	52,273,863.00	18,531,504.00	18,531,504.00	0.00	0.00
G de capital	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	52,273,863.00	52,273,863.00	52,273,863.00	52,273,863.00	52,273,863.00	52,273,863.00	52,273,863.00	18,531,504.00	18,531,504.00	0.00	0.00

Proyecto : Ferrocarril Huancayo - Huancavelica															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	16,678,146.62	25,216,505.00	0.00	0.00	52,970,094.77	67,383,811.79	260,502,609.08	263,512,987.84	266,613,677.95	269,807,388.77	273,096,910.91	276,485,118.72	279,974,972.76	283,569,522.43	275,341,191.21
G de capital	16,678,146.62	25,216,505.00	0.00	0.00	52,970,094.77	67,383,811.79	160,156,650.66	160,156,650.66	160,156,650.66	160,156,650.66	160,156,650.66	160,156,651.00	160,156,650.66	160,156,650.66	148,225,933.30
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100,345,958.42	103,356,337.17	106,457,027.29	109,650,738.11	112,940,260.25	116,328,468.06	119,818,322.10	123,412,871.76	127,115,257.92

Proyecto : Anillo Vial Periférico de la Ciudad de Lima y Callao															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	0.00	91,530,000.00	238,000,000.00	427,029,905.23	534,616,188.21	436,843,349.34	403,843,349.34	622,843,349.34	666,843,349.34	326,718,594.42	342,067,021.30	342,067,021.30	327,530,850.30	242,067,021.30
G de capital			91,530,000.00	238,000,000.00	427,029,905.23	534,616,188.21	436,843,349.34	403,843,349.34	622,843,349.34	666,843,349.34	326,718,594.42	342,067,021.30	342,067,021.30	327,530,850.30	242,067,021.30
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Tercer Grupo de Aeropuertos															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00
G de capital						258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00	258,000,000.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2,000,000.00	2,000,000.00	2,000,000.00	2,000,000.00	2,000,000.00	2,000,000.00	2,000,000.00	2,000,000.00	2,000,000.00	2,000,000.00

Proyecto : Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	347,000,000.00	347,000,000.00	248,654,041.58	248,643,662.83	247,542,972.71	247,349,261.89	246,059,739.75	244,671,531.94	244,181,677.90	242,587,128.24	240,884,742.08
G de capital	0.00	0.00	0.00	0.00	219,000,000.00	219,000,000.00	219,000,000.00	219,000,000.00	219,000,000.00	219,000,000.00	219,000,000.00	219,000,000.00	219,000,000.00	219,000,000.00	219,000,000.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	128,000,000.00	128,000,000.00	29,654,041.58	29,643,662.83	28,542,972.71	28,349,261.89	27,059,739.75	25,671,531.94	25,181,677.90	23,587,128.24	21,884,742.08

Proyecto : Terminal Portuario de San Juan de Marcona															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Terminal Portuario de Lambayeque															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyectos en Activos con compromisos firmes

Proyecto : Conectividad integral en banda ancha para el desarrollo social de la zona norte del país - Región Lambayeque															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	24,004,020.95	0.00	0.00	0.00	7,697,358.00	7,697,358.00	7,697,358.00	7,697,358.00	7,697,358.00	7,697,358.00	7,697,358.00	7,697,358.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	24,004,020.95	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	7,697,358.00	7,697,358.00	7,697,358.00	7,697,358.00	7,697,358.00	7,697,358.00	7,697,358.00	7,697,358.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Cusco															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	63,905,298.92	8,638,843.00	0.00	0.00	10,752,669.00	10,752,669.00	10,752,669.00	10,752,669.00	10,752,669.00	10,752,669.00	10,752,669.00	10,752,669.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	63,905,298.92	8,638,843.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	10,752,669.00	10,752,669.00	10,752,669.00	10,752,669.00	10,752,669.00	10,752,669.00	10,752,669.00	10,752,669.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Tacna															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	267,634.28	20,645,514.00	7,295,700.00	0.00	6,546,783.19	3,859,726.19	3,859,726.19	3,859,726.19	3,859,726.19	3,859,726.19	3,859,726.19	3,859,726.19	0.00	0.00	0.00
G de capital	267,634.28	20,645,514.00	7,295,700.00	0.00	2,687,057.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	3,859,726.19	3,859,726.19	3,859,726.19	3,859,726.19	3,859,726.19	3,859,726.19	3,859,726.19	3,859,726.19	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Moquegua															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	327,104.84	18,496,556.00	9,229,312.00	0.00	8,432,412.52	5,021,917.52	5,021,917.52	5,021,917.52	5,021,917.52	5,021,917.52	5,021,917.52	5,021,917.52	0.00	0.00	0.00
G de capital	327,104.84	18,496,556.00	9,229,312.00	0.00	3,410,495.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	5,021,917.52	5,021,917.52	5,021,917.52	5,021,917.52	5,021,917.52	5,021,917.52	5,021,917.52	5,021,917.52	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Lima															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	114,443,437.02	63,975,757.00	0.00	0.00	6,452,502.00	6,452,502.00	6,452,502.00	6,452,502.00	6,452,502.00	6,452,502.00	6,452,502.00	6,452,502.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	114,443,437.02	63,975,757.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	6,452,502.00	6,452,502.00	6,452,502.00	6,452,502.00	6,452,502.00	6,452,502.00	6,452,502.00	6,452,502.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Puno															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	8,373,631.21	73,394,917.00	51,435,953.00	25,550,000.00	65,243,900.00	55,036,734.00	45,036,734.00	10,036,734.00	10,036,734.00	10,036,734.00	10,036,734.00	10,036,734.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	8,373,631.21	73,394,917.00	51,435,953.00	25,550,000.00	55,207,166.00	45,000,000.00	35,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	10,036,734.00	10,036,734.00	10,036,734.00	10,036,734.00	10,036,734.00	10,036,734.00	10,036,734.00	10,036,734.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Junín															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	25,982,108.81	33,507,502.00	40,502,418.00	12,050,740.00	32,953,488.00	37,953,488.00	32,953,488.00	7,953,488.00	7,953,488.00	7,953,488.00	7,953,488.00	7,953,488.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	25,982,108.81	33,507,502.00	40,502,418.00	12,050,740.00	25,000,000.00	30,000,000.00	25,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	7,953,488.00	7,953,488.00	7,953,488.00	7,953,488.00	7,953,488.00	7,953,488.00	7,953,488.00	7,953,488.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Ica															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	3,770,696.00	10,498,305.00	30,791,174.00	36,994,270.00	5,085,497.00	7,727,265.00	3,072,286.00	3,072,286.00	3,072,286.00	3,072,286.00	3,072,286.00	3,072,286.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	3,770,696.00	10,498,305.00	30,791,174.00	36,994,270.00	0.00	4,654,979.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	5,085,497.00	7,727,265.00	3,072,286.00	3,072,286.00	3,072,286.00	3,072,286.00	3,072,286.00	3,072,286.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Amazonas															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	4,673,421.64	4,695,140.00	37,058,350.00	101,728,436.00	29,775,855.00	23,970,736.00	40,632,939.00	9,632,939.00	9,632,939.00	9,632,939.00	9,632,939.00	9,632,939.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	4,673,421.64	4,695,140.00	37,058,350.00	101,728,436.00	20,142,916.00	14,337,797.00	31,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	9,632,939.00	9,632,939.00	9,632,939.00	9,632,939.00	9,632,939.00	9,632,939.00	9,632,939.00	9,632,939.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Pasco															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	1,574,079.00	13,373,438.00	36,796,953.00	33,058,981.00	22,680,215.00	6,245,800.00	15,597,800.00	6,245,800.00	6,245,800.00	6,245,800.00	6,245,800.00	6,245,800.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	1,574,079.00	13,373,438.00	36,796,953.00	33,058,981.00	16,434,415.00	0.00	9,352,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	6,245,800.00	6,245,800.00	6,245,800.00	6,245,800.00	6,245,800.00	6,245,800.00	6,245,800.00	6,245,800.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Huánuco															
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	764,524.00	8,389,301.00	25,099,701.00	12,528,661.00	15,877,671.00	52,200,987.00	48,326,107.00	7,200,987.00	7,200,987.00	7,200,987.00	7,200,987.00	7,200,987.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	764,524.00	8,389,301.00	25,099,701.00	12,528,661.00	8,676,684.00	45,000,000.00	48,125,120.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	7,200,987.00	7,200,987.00	7,200,987.00	7,200,987.00	7,200,987.00	7,200,987.00	7,200,987.00	7,200,987.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Ancash

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	170,511.50	280,000.00	21,102,811.00	47,702,565.00	41,616,363.00	54,893,307.00	61,601,363.00	9,893,307.00	9,893,307.00	9,893,307.00	9,893,307.00	9,893,307.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	170,511.50	280,000.00	21,102,811.00	47,702,565.00	31,723,056.00	45,000,000.00	51,708,056.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	9,893,307.00	9,893,307.00	9,893,307.00	9,893,307.00	9,893,307.00	9,893,307.00	9,893,307.00	9,893,307.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Arequipa

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	283,232.84	16,534,569.00	23,644,891.00	31,496,631.00	32,229,161.00	35,594,096.00	44,226,761.00	5,594,096.00	5,594,096.00	5,594,096.00	5,594,096.00	5,594,096.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	283,232.84	16,534,569.00	23,644,891.00	31,496,631.00	26,635,065.00	30,000,000.00	38,632,665.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	5,594,096.00	5,594,096.00	5,594,096.00	5,594,096.00	5,594,096.00	5,594,096.00	5,594,096.00	5,594,096.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región San Martín

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	131,584.50	11,048,280.00	49,598,170.00	35,248,795.00	52,113,135.00	16,864,340.00	24,621,496.00	16,864,340.00	16,864,340.00	16,864,340.00	16,864,340.00	16,864,340.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	131,584.50	11,048,280.00	49,598,170.00	35,248,795.00	35,248,795.00	0.00	7,757,156.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	16,864,340.00	16,864,340.00	16,864,340.00	16,864,340.00	16,864,340.00	16,864,340.00	16,864,340.00	16,864,340.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región La Libertad

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	160,504.50	12,448,064.00	52,321,407.00	23,067,654.00	24,466,360.00	56,071,032.00	77,757,805.00	11,071,032.00	11,071,032.00	11,071,032.00	11,071,032.00	11,071,032.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	160,504.50	12,448,064.00	52,321,407.00	23,067,654.00	13,395,328.00	45,000,000.00	66,686,773.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	11,071,032.00	11,071,032.00	11,071,032.00	11,071,032.00	11,071,032.00	11,071,032.00	11,071,032.00	11,071,032.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Huancavelica

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	11,233,426.00	11,233,426.00	11,233,426.00	11,233,426.00	11,233,426.00	11,233,426.00	11,233,426.00	11,233,426.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5,616,713.00	0	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	11,233,426.00	11,233,426.00	11,233,426.00	11,233,426.00	11,233,426.00	11,233,426.00	11,233,426.00	5,616,713.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Apurímac

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	9,177,143.00	9,177,143.00	9,177,143.00	9,177,143.00	9,177,143.00	9,177,143.00	9,177,143.00	9,177,143.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	9,177,143.00	9,177,143.00	9,177,143.00	9,177,143.00	9,177,143.00	9,177,143.00	9,177,143.00	4,588,571.50	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la Región Ayacucho

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	11,448,726.00	11,448,726.00	11,448,726.00	11,448,726.00	11,448,726.00	11,448,726.00	11,448,726.00	11,448,726.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	11,448,726.00	11,448,726.00	11,448,726.00	11,448,726.00	11,448,726.00	11,448,726.00	11,448,726.00	5,724,363.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : Integración amazónica Loreto – San Martín a la red terrestre de telecomunicaciones

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	3,578,100.00	3,578,100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	3,578,100.00	3,578,100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyecto : 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)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
G de capital	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Proyectos en Activos en proceso de promoción

Proyecto : Bandas 1,750-1,780 MHz y 2,150-2,180 MHz																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
G de capital	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

Proyecto: Banda 2,300 – 2,330 MHz																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
G de capital	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
G corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

Total de Uso de Recursos																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Total	3,638,815,977.52	3,680,490,863.31	4,027,766,365.00	4,610,077,124.00	5,949,789,605.86	5,482,782,036.80	5,669,926,477.03	5,598,788,199.38	4,917,104,149.43	4,328,163,465.78	3,688,722,570.83	4,959,900,762.73	3,873,473,372.75	3,785,343,274.19	3,311,922,018.83	
G de capital	2,901,565,040.52	3,003,320,295.99	3,515,405,312.00	4,097,020,694.00	4,289,542,966.69	3,908,450,920.56	3,937,871,074.31	3,784,631,445.78	3,058,855,258.46	2,491,883,983.96	1,784,076,366.00	3,126,818,768.34	2,483,307,248.09	2,507,269,567.60	2,184,223,991.56	
G corriente	737,250,937.00	677,170,567.32	512,361,053.00	513,056,430.00	1,660,246,639.17	1,574,331,116.24	1,732,055,402.72	1,814,156,753.60	1,858,248,890.97	1,836,279,481.82	1,904,646,204.83	1,833,081,994.39	1,390,166,124.66	1,278,073,706.59	1,127,698,027.27	

Gasto de Capital																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
APP	2,652,733,250.51	2,707,394,109.99	3,130,528,472.00	3,737,593,961.00	4,050,981,989.69	3,649,458,144.56	3,631,609,304.31	3,784,631,445.78	3,058,855,258.46	2,491,883,983.96	1,784,076,366.00	3,126,818,768.34	2,483,307,248.09	2,507,269,567.60	2,184,223,991.56	
PA	248,831,790.01	295,926,186.00	384,876,840.00	359,426,733.00	238,560,977.00	258,992,776.00	306,261,770.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	

Gasto Corriente																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
APP	737,250,937.00	677,170,567.32	512,361,053.00	513,056,430.00	1,501,446,851.46	1,417,544,539.53	1,578,846,926.01	1,660,948,276.89	1,705,040,414.26	1,683,071,005.11	1,751,437,728.12	1,695,803,165.18	1,390,166,124.66	1,278,073,706.59	1,127,698,027.27	
PA	0.00	0.00	0.00	0.00	158,799,787.71	156,786,576.71	153,208,476.71	153,208,476.71	153,208,476.71	153,208,476.71	153,208,476.71	137,278,829.21	0.00	0.00	0.00	

APP																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Capital	2,652,733,250.51	2,707,394,109.99	3,130,528,472.00	3,737,593,961.00	4,050,981,989.69	3,649,458,144.56	3,631,609,304.31	3,784,631,445.78	3,058,855,258.46	2,491,883,983.96	1,784,076,366.00	3,126,818,768.34	2,483,307,248.09	2,507,269,567.60	2,184,223,991.56	
Corriente	737,250,937.00	677,170,567.32	512,361,053.00	513,056,430.00	1,501,446,851.46	1,417,544,539.53	1,578,846,926.01	1,660,948,276.89	1,705,040,414.26	1,683,071,005.11	1,751,437,728.12	1,695,803,165.18	1,390,166,124.66	1,278,073,706.59	1,127,698,027.27	

PA																
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Capital	248,831,790.01	295,926,186.00	384,876,840.00	359,426,733.00	238,560,977.00	258,992,776.00	306,261,770.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Corriente	0.00	0.00	0.00	0.00	158,799,787.71	156,786,576.71	153,208,476.71	153,208,476.71	153,208,476.71	153,208,476.71	153,208,476.71	137,278,829.21	0.00	0.00	0.00	

11. INDICADORES DE RIGIDEZ

GASTO PRESUPUESTO PROYECTADO			IDENTIFICACIÓN DE CRITERIO DE RIGIDEZ GASTO CORRIENTE				IDENTIFICACIÓN DE CRITERIO DE RIGIDEZ GASTO CAPITAL			
Año	Gasto Corriente presupuestado (S/ MILL)	Gasto de Capital presupuestado (S/ MILL)	Año	Gasto Corriente comprometido (S/ MILL)	Gasto Corriente presupuestado (S/ MILL)	Indicador de rigidez del gasto corriente	Año	Gasto Capital comprometido (S/ MILL)	Gasto Capital presupuestado (S/ MILL)	Indicador de rigidez del gasto capital
2018	3,080.41	7,168.84	2018	886.01	3,080.41	29%	2018	2,461.63	7,168.84	34%
2019	4,106.72	7,486.97	2019	1,328.74	4,106.72	32%	2019	2,294.13	7,486.97	31%
2020	3,412.28	6,265.78	2020	737.25	3,412.28	22%	2020	2,901.57	6,265.78	46%
2021	3,976.49	7,242.82	2021	677.17	3,976.49	17%	2021	3,003.32	7,242.82	41%
2022	2,254.56	9,313.36	2022	512.36	2,254.56	23%	2022	3,515.41	9,313.36	38%
2023	2,254.56	10,854.66	2023	513.06	2,254.56	23%	2023	4,097.02	10,854.66	38%
2024	3,494.68	7,858.85	2024	1,660.25	3,494.68	48%	2024	4,289.54	7,858.85	55%
2025	3,499.76	8,257.67	2025	1,574.33	3,499.76	45%	2025	3,908.45	8,257.67	47%
2026	3,753.04	8,476.21	2026	1,732.06	3,753.04	46%	2026	3,937.87	8,476.21	46%
2027	3,935.47	8,242.41	2027	1,814.16	3,935.47	46%	2027	3,784.63	8,242.41	46%
2028	4,084.90	8,604.03	2028	1,858.25	4,084.90	45%	2028	3,058.86	8,604.03	36%
2029	4,173.54	8,579.92	2029	1,836.28	4,173.54	44%	2029	2,491.88	8,579.92	29%
2030	4,358.05	8,916.33	2030	1,904.65	4,358.05	44%	2030	1,784.08	8,916.33	20%
2031	4,541.08	9,290.81	2031	1,833.08	4,541.08	40%	2031	3,126.82	9,290.81	34%
2032	4,731.81	9,681.02	2032	1,390.17	4,731.81	29%	2032	2,483.31	9,681.02	26%
2033	4,930.55	10,087.63	2033	1,278.07	4,930.55	26%	2033	2,507.27	10,087.63	25%
2034	5,137.63	10,511.31	2034	1,127.70	5,137.63	22%	2034	2,184.22	10,511.31	21%