

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

**DECRETO SUPREMO
N° 039-2026-EF**

**DECRETO SUPREMO QUE
APRUEBA EL PLAN NACIONAL
DE INFRAESTRUCTURA
2026-2031**

NORMAS LEGALES

SEPARATA ESPECIAL

**DECRETO SUPREMO
N° 039-2026-EF**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, mediante Decreto Supremo N° 345-2018-EF, aprueban la Política Nacional de Competitividad y Productividad 2024-2030, que establece como Objetivo Prioritario N° 1: "Dotar al país de infraestructura económica y social de calidad, mediante esfuerzos orientados a la planificación y priorización eficiente de la infraestructura, el aseguramiento de la sostenibilidad y el funcionamiento de la infraestructura económica, social y natural, bajo un enfoque de desarrollo territorial y de resiliencia a desastres naturales";

Que, mediante Decreto Supremo N° 238-2019-EF, aprueban el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad para el periodo 2019-2022, el cual priorizó cincuenta y dos (52) proyectos por un monto de inversión actualizado de S/ 116 979 407 229,40 (Ciento dieciséis mil novecientos setenta y nueve millones cuatrocientos siete mil doscientos veintinueve con 40/100 soles) en cinco sectores estratégicos, para incrementar la competitividad mediante el cierre de la brecha de infraestructura, permitiendo a su vez, el acceso seguro y resiliente a mercados locales e internacionales y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, con oportunidades sostenibles para todos los departamentos del Perú;

Que, mediante Decreto Supremo N° 242-2022-EF, aprueban el Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025 (PNISC), el cual priorizó setenta y dos (72) proyectos por un monto de inversión actualizado que asciende a S/ 201 038 247 892,41 (Doscientos un mil treinta y ocho millones doscientos cuarenta y siete mil ochocientos noventa y dos con 41/100 soles), en los sectores de Salud, Transportes, Agua y Saneamiento, Comunicaciones, Educación, Electricidad, Agricultura y Riego, Ambiente, Hidrocarburos y Producción, bajo las modalidades de Obra Pública (27 proyectos), Asociaciones Públicas Privadas, en sus modalidades como autofinanciadas y cofinanciadas (25 proyectos), contratos de gobierno a gobierno (6 proyectos), obras por impuestos (5 proyectos) y Proyectos en Activos (9 proyectos);

Que, la Décimo Novena Disposición Complementaria Final de la Ley N° 32441, Ley que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos (en adelante, la Ley), establece que el Ministerio de Economía y Finanzas, considerando principalmente: i) el Programa Multianual de Inversiones de los Sectores; ii) el decreto supremo que contiene la relación de proyectos priorizados que serán desarrollados mediante Asociación Público Privada a cargo de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión); y, iii) la sostenibilidad fiscal, propone cada cinco (5) años un Plan Nacional de Infraestructura para la aprobación del Consejo de Ministros, pudiéndose incorporar la información del Programa Multianual de Inversiones y del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas de los Gobiernos Regionales y de los Gobiernos Locales, según corresponda;

Que, el Reglamento de la Ley, aprobado mediante Decreto Supremo N° 316-2025-EF, dispone en su Décima Primera Disposición Complementaria Final que el Plan Nacional de Infraestructura es el instrumento que organiza, prioriza, consolida y articula la planificación de las distintas entidades públicas en materia de inversiones, contiene los objetivos estratégicos, acciones estratégicas, la ruta estratégica y las prioridades que deben seguir Proinversión, los Ministerios, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales para cerrar la brecha prioritaria de infraestructura existente acorde con una visión nacional de desarrollo, incluyendo y sin limitarse el enfoque territorial;

Que, habiendo transcurrido tres años desde la aprobación del PNISC para el periodo 2022-2025, y de conformidad con el último párrafo de la Décimo Novena Disposición Complementaria Final de la Ley, corresponde al Ministerio de Economía y Finanzas proponer la aprobación de la tercera edición del Plan Nacional de Infraestructura, el cual tiene un periodo de vigencia de cinco (5) años;

Que, el Plan Nacional de Infraestructura 2026-2031, conforme a lo previsto en la Décima Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley, profundiza el enfoque territorial, a partir de lo cual incluye el desarrollo humano, el desarrollo social e institucional, el desarrollo ambiental y el desarrollo económico, el cual exige el reconocimiento de la heterogeneidad, diversidad y especificidad del territorio al momento de gestionar políticas públicas, en esa línea, esta tercera edición, ha puesto énfasis en la priorización con enfoque territorial;

Que, bajo este enfoque, el Plan Nacional de Infraestructura 2026-2031 es consistente con las políticas de Estado y la Visión del Perú al 2050, que considera los compromisos asumidos por el Perú en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la Asamblea General de las Naciones Unidas, y de conformidad con el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 aprobado mediante Decreto Supremo N° 095-2022-PCM del 28 de julio de 2022;

Que, conforme al subnumeral 4) del numeral 7.1 del artículo 7 y al numeral 12.2 del artículo 12 de la Ley, es función de las entidades públicas titulares de proyectos efectuar el seguimiento de la ejecución física y financiera de los proyectos bajo su competencia, informando de sus acciones al Ministerio de Economía y Finanzas, para lo cual están obligadas a atender los requerimientos de información que se le realicen, bajo responsabilidad administrativa, en el plazo y condiciones que establece el Reglamento de la Ley;

Que, en tal sentido, se considera necesario aprobar el Plan Nacional de Infraestructura 2026-2031 elaborado por el Ministerio de Economía y Finanzas de conformidad con la normativa vigente;

Que, de acuerdo con el literal g) del numeral 41.1 del artículo 41 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de la Mejora de la Calidad Regulatoria, aprobado mediante Decreto Supremo N° 023-2025-PCM, la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria declaró la improcedencia del AIR Ex Ante de la presente norma, por encontrarse dentro los supuestos de excepción contemplados en dicho Reglamento;

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 118 de la Constitución Política del Perú; la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; la Ley N° 32441, Ley que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 316-2025-EF;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:**Artículo 1.- Aprobación del Plan Nacional de Infraestructura 2026-2031**

Se aprueba el "Plan Nacional de Infraestructura 2026-2031", que como Anexo forma parte integrante del presente Decreto Supremo.

Artículo 2.- Financiamiento

La implementación de los proyectos priorizados en el Plan Nacional de Infraestructura 2026–2031, se financia con cargo al presupuesto institucional de los pliegos involucrados, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Artículo 3.- Publicación

El presente Decreto Supremo y su Anexo son publicados en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para la Orientación al Ciudadano (www.gob.pe) y en la sede digital del Ministerio de Economía y Finanzas (www.gob.pe/mef), en la misma fecha de su publicación en el diario oficial El Peruano.

Artículo 4.- Refrendo

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Plan de Acción de los proyectos priorizados en el Plan Nacional de Infraestructura 2026–2031

Las entidades públicas que tengan a su cargo proyectos priorizados en el Plan Nacional de Infraestructura 2026–2031 aprueban un Plan de Acción para cada uno de ellos, en un plazo no mayor de cuarenta y cinco (45) días calendario luego de la publicación de los lineamientos a los que se refiere la Cuarta Disposición Complementaria Final del presente Decreto Supremo.

El Plan de Acción, una vez elaborado o actualizado es aprobado por resolución del titular de la entidad pública que tiene a su cargo el proyecto priorizado y remitido a la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada del Ministerio de Economía y Finanzas.

El Plan de Acción comprende, entre otros, el cronograma detallado del ciclo de vida e hitos del proyecto; la asignación de responsabilidades y arreglos institucionales necesarios para la ejecución del proyecto; los mecanismos de coordinación interinstitucional con los diferentes niveles de gobierno; la estrategia de gestión de riesgos; el plan de relacionamiento con la ciudadanía y población ubicada en el área de influencia del proyecto; las necesidades de asistencia y/o fortalecimiento institucional; y los indicadores de seguimiento y evaluación, de acuerdo con los lineamientos aprobados por el Ministerio de Economía y Finanzas.

Para el cumplimiento de la presente disposición, el titular de la entidad a cargo del proyecto priorizado designa a un punto focal por cada proyecto, la designación se realiza mediante comunicación escrita a la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada del Ministerio de Economía y Finanzas.

SEGUNDA.- Seguimiento y evaluación de los proyectos del Plan Nacional de Infraestructura 2026–2031

El Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada, en coordinación con la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones, es responsable del seguimiento y evaluación de los proyectos del Plan Nacional de Infraestructura 2026–2031, sin perjuicio de las competencias de facilitación de ejecución de proyectos del Equipo Especializado de Seguimiento de la Inversión (ESSI).

Para dichos efectos, las entidades públicas responsables de proyectos priorizados bajo las modalidades de Asociación Público-Privada, Proyectos en Activos y Obras por Impuestos remiten a la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada, de manera obligatoria, toda información necesaria para asegurar un adecuado seguimiento del Plan Nacional de Infraestructura 2026–2031. Los alcances de dicha información y su remisión se realizan en el modo, forma y oportunidad establecidos en los lineamientos para el seguimiento del Plan Nacional de Infraestructura 2026–2031, en el marco de lo dispuesto en la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley N° 32515, Ley de Endeudamiento del Sector Público para el Año Fiscal 2026.

La Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada implementa las acciones del Plan Nacional de Infraestructura 2026–2031 y publica periódicamente reportes de avance y evaluación en la sede digital del Ministerio de Economía y Finanzas.

TERCERA. - Programas de proyectos con enfoque territorial

Las entidades públicas a cargo de los proyectos contenidos en el Plan Nacional de Infraestructura 2026–2031, previa coordinación con las entidades, gobiernos regionales y locales, y bajo el acompañamiento del equipo técnico de la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada, identifican, determinan y realizan seguimiento a los programas con enfoque territorial que contienen proyectos complementarios a los priorizados, los que potencian el impacto de las inversiones en el territorio. Las entidades, gobiernos regionales y locales, que tengan a su cargo los proyectos complementarios, remiten la información requerida a la entidad pública a cargo del proyecto priorizado en los plazos establecidos y otras disposiciones detalladas en los lineamientos.

CUARTA.- Aprobación de lineamientos

El Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada, aprueba mediante resolución directoral los lineamientos del Plan Nacional de Infraestructura 2026–2031, los cuales incluyen, entre otros, las pautas para la elaboración y monitoreo de planes de acción de proyectos priorizados en el plan, los criterios para la identificación y seguimiento de programas con enfoque territorial que incluyen los proyectos complementarios a los priorizados y los lineamientos para el seguimiento de los proyectos del plan, en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario desde la publicación del presente Decreto Supremo.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los trece días del mes de marzo del año dos mil veintiséis.

JOSÉ MARÍA BALCÁZAR ZELADA
Presidente de la República

GERARDO ARTURO LÓPEZ GONZALES
Ministro de Economía y Finanzas

PLAN NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA
2026-2031

INDICE

1. Evaluación y desempeño del portafolio de proyectos del PNISC 2022-2025

1.1 Avance agregado de los proyectos del PNISC 2022-2025

1.2 Aporte al cierre de brechas del PNISC 2022-2025

1.3 Avance según modalidad de inversión

1.4 Avance según fases

1.5 Avance según sectores

1.6 Avance según zonas

1.7 Avance físico

1.8 Avance presupuestal

2. Visión y enfoque territorial del PNI 2026-2031

2.1 Visión PNI 2026-2031

2.2 Objetivos del PNI 2026-2031

2.3 Desarrollo del enfoque territorial

2.4 El enfoque territorial en el PNI

2.5 Notas territoriales

3. Metodología de priorización y proyectos priorizados

3.1 Metodología de priorización

3.2 Resultados y descripción del portafolio del PNI 2026-2031

3.3 Proyectos priorizados según macrozona

3.4 Estimación inicial del impacto en el cierre de brechas

4. Hoja de Ruta del PNI

4.1 Hoja de Ruta PNISC 2022-2025

4.2 Hoja de Ruta PNI 2026-2031

5. Anexos

Índice de gráficos

Gráfico 1. Esquema general del PNISC 2022-2025

Gráfico 2: Cartera priorizada del PNISC 2022-2025 según sector

Gráfico 3. Inversión y ejecución financiera

Gráfico 4. Top 10 de la cartera PNISC 2022-2025 según avance financiero

Gráfico 5. Avance financiero de los sectores donde se ubican los proyectos Top 10

Gráfico 6. Composición de la cartera PNISC 2022-2025 según modalidad de inversión

Gráfico 7. Avance físico de los proyectos PNISC 2022-2025 con ejecución de obras

Gráfico 8: Ratio de avance respecto al PIM de los proyectos PNISC 2022-2025

Gráfico 9. Estructura para desarrollar las notas territoriales

Gráfico 10. Macrozonas para el PNI 2026-2031

Gráfico 11. Actividades productivas y articuladoras para el PNI 2026-2031

Gráfico 12. Nivel de potencialidad de los sectores productivos y articuladores

Gráfico 13. Esquema de la metodología de priorización del PNI 2026-2031

Gráfico 14. Líneas estratégicas de la Hoja de Ruta del PNI 2026-2031

Gráfico 15. Indicador compuesto de competitividad regional, 2025

Gráfico 16. Pilares del Indicador Compuesto de Competitividad Regional, 2025

Índice de tablas

Tabla 1. Comparativo entre las ediciones del PNI

Tabla 2. Contribución de la cartera PNISC 2022-2025 al cierre de brechas de infraestructura

Tabla 3. Costo de inversión y avance financiero por modalidad de inversión

Tabla 4. Clasificación de etapas según modalidad de inversión

Tabla 5. Costo de inversión y avance financiero del PNISC 2022-2025 según sectores

Tabla 6. Proyectos con mayor avance financiero según zonas

Tabla 7. Ejecución del gasto de los proyectos PNISC 2022-2025 según sectores

Tabla 8. Variables seleccionadas para la conformación de macrozonas

Tabla 9. Departamento según macrozonas

Tabla 10. Identificación de la evolución de histórica y proyectada de producción

Tabla 11. Actividades productivas y articuladoras con potencial consolidado por macrozona

Tabla 12. Identificación de actividades con potencial consolidado en la Macrozona Norte

Tabla 13. Proyectos estratégicos identificados en la Macrozona Norte

Tabla 14. Identificación de potencialidades consolidadas en Macrozona Centro

Tabla 15. Proyectos estratégicos identificados en la Macrozona Centro

Tabla 16. Identificación de potencialidades consolidadas en la Macrozona Lima-Callao

Tabla 17. Proyectos estratégicos identificados en la Macrozona Lima-Callao

Tabla 18. Identificación de potencialidades consolidadas en Macrozona Sur

Tabla 19. Proyectos estratégicos identificados en la Macrozona Sur

Tabla 20. Indicadores de priorización del PNI 2026-2031

Tabla 21.	Ponderaciones de los indicadores y dimensiones del PNI 2026-2031
Tabla 22.	Distribución de proyectos priorizados por sector y entidad
Tabla 23.	Distribución de proyectos priorizados por modalidad y fase
Tabla 24.	Proyectos priorizados en la Macrozona Norte
Tabla 25.	Proyectos priorizados en la Macrozona Sur
Tabla 26.	Proyectos priorizados en la Macrozona Centro
Tabla 27.	Proyectos priorizados en la Macrozona Lima – Callao
Tabla 28.	Proyectos según tipo de brecha que atienden
Tabla 29.	Cierre de brechas estimados para los proyectos
Tabla 30.	Proyectos del PNISC 2022-2025 que no se encuentran en el PNI 2026-2031
Tabla 31.	Líneas estratégicas y objetivos de la Hoja de Ruta PNISC 2022-2025
Tabla 32.	Temas de la Hoja de Ruta del PNISC 2022-2025
Tabla 33.	Implementación de Programas con Enfoque Territorial (PET)
Tabla 34.	Ferrocarriles del sector transporte
Tabla 35.	Proyectos relevantes de puertos
Tabla 36.	Proyectos relevantes de aeropuertos
Tabla 37.	Proyectos relevantes de aeródromos públicos
Tabla 38.	Líneas de metro del sector transportes
Tabla 39.	Proyectos del sector saneamiento en APP incluidos en el PNS 2022-2026
Tabla 40.	Proyectos enviados por Vivienda para el PNI 2026-2031
Tabla 41.	Proyectos en materia de seguridad ciudadana remitidos para el PNI 2026-2031
Tabla 42.	Línea de tiempo de la Hoja de Ruta del PNI 2026-2031

Índice de Figuras

Figura 1.	Proyectos priorizados en la Macrozona Norte
Figura 2.	Proyectos priorizados en la Macrozona Sur
Figura 3.	Proyectos priorizados en la Macrozona Centro
Figura 4.	Proyectos priorizados en la Macrozona Lima – Callao
Figura 5.	Formulación de un programa con enfoque territorial
Figura 6.	Área de influencia del eje logístico del TPMCH
Figura 7.	Rutas de Integración Sudamericana en Brasil
Figura 8.	Amazonía

Índice de anexos

Anexo 1.	Listado y detalle del nombre corto de los proyectos del PNISC 2022-2025
Anexo 2.	Listado de cadenas logísticas priorizadas
Anexo 3.	Listado de ámbitos logísticos
Anexo 4.	Listado de corredores logísticos
Anexo 5.	IDH a nivel departamental, período 2019
Anexo 6.	Variables territoriales para agrupación de macrozonas
Anexo 7.	Nombres largos y cortos del proyecto
Anexo 8.	Fichas de indicadores de priorización de proyectos PNI 2026-2031
Anexo 9.	Problemática de proyectos

Siglas y abreviaturas

ANA	Autoridad Nacional del Agua
ANIN	Autoridad Nacional de Infraestructura
APP	Asociaciones Público Privadas
ATU	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao
BCRP	Banco Central de Reserva del Perú
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CCDIN	Comisión Consultiva para el Desarrollo de la Infraestructura Nacional
Ceplan	Centro Nacional de Planeamiento Estratégico
Cetpro	Centro de Educación Técnico-Productiva
CJDR	Centro Juvenil de Diagnóstico y Rehabilitación
CNCF	Consejo Nacional de Competitividad y Formalización
COAR	colegios de alto rendimiento
CUI	código único de inversiones
Cultura	Ministerio de Cultura
CVA	corredor vial alimentador
DGPPIP	Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada
DPA	desembarcadero pesquero artesanal
EBA	Educación Básica Alternativa
EBR	Educación Básica Regular
EDI	Estudio Definitivo de Ingeniería
EESI	Equipo Especializado en el Seguimiento de Inversiones
EsSalud	Seguro Social de Salud
FAP	Fuerza Aérea del Perú
Fonafe	Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado
GEI	gases de efecto invernadero
GHz	Gigahertz
G2G	Estado a Estado
GWH	gigavatio-hora
ICCR	Índice Compuesto de Competitividad Regional
IDH	Índice de Desarrollo Humano
IE	Institución Educativa

IGV	Impuesto General a las Ventas
IIAP	Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
IMIAPP	Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas
IN	Infraestructura natural
INEI	Instituto Nacional de Estadística e Informática
INEN	Instituto Nacional de Enfermedades Neoplásicas
INGEMMET	Instituto Geológico, Minero y Metalúrgico
IREN	Instituto Regional de Enfermedades Neoplásicas
KV	Kilovoltio
LT	Línea de transmisión
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MHZ	Megahertz
Midagri	Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego
MIMP	Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables
Minam	Ministerio del Ambiente
Mincetur	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo
Minedu	Ministerio de Educación
Minem	Ministerio de Energía y Minas
Mininter	Ministerio del Interior
Minsa	Ministerio de Salud
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Vivienda	Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento
NDC	contribuciones determinadas a nivel nacional
NT	nota territorial
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
Oficri	Oficina de Criminalística
OP	Obra pública
Osinerghmin	Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería
Ositran	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
OxI	Obras por Impuestos
PA	Proyectos en Activos
PBI	Producto Bruto Interno
PCB	Parque Cultural Bicentenario
PCM	Presidencia del Consejo de Ministros
PEDN	Plan Estratégico de Desarrollo Nacional
PEIP	Proyecto Especial de Inversión Pública
PIM	Presupuesto Institucional Modificado
PMI	Programa Multianual de Inversiones
PMO	Oficina de Gestión de Proyectos
PNI	Plan Nacional de Infraestructura
PNI 2026-2031	Plan Nacional de Infraestructura 2026-2031
PNIC 2019	Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad
PNISC 2022-2025	Plan Nacional de Infraestructura sostenible para la competitividad
PNSILT	Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte
PRCP	Plan Regional de Competitividad y Productividad
Produce	Ministerio de la Producción
Proinversión	Agencia de Promoción de la Inversión Privada
Pronatel	Programa Nacional de Telecomunicaciones
Pronied	Programa Nacional de Infraestructura Educativa
Proregión	Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad Nacional
PSI	Programa Subsectorial de Irrigaciones
PTAR	Planta de Tratamiento de Aguas Residuales
RNA	Registro Nacional de Arqueólogos
SAT	Sistema de Alerta Temprana
SEIN	Sistema Eléctrico Interconectado Nacional
Senace	Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles
Serfor	Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre
Sernanp	Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado
Siccep	Sistema de Ciudades y Centros Poblados
SNPMGI	Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones
Sitgas	Sistema Integrado de Transporte de Gas al Sur
Sunat	Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria
TM	toneladas métricas
TMF	toneladas métricas finas
TN	toneladas
TP	terminal portuario
TPMCH	terminal portuario multipropósito de Chancay
UIT	unidad impositiva tributaria
VAB	valor agregado bruto
VALOR FOB	valor de la mercadería libre a bordo
Vraem	valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro
ZEEP	Zona Económica Especial Privada

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Nacional de Infraestructura (PNI) es el principal instrumento estratégico de priorización de inversiones en infraestructura de alto impacto a nivel país, elaborado por el Ministerio de Economía y Finanzas del Perú (MEF), con un horizonte de corto y mediano plazo. Su propósito es impulsar el desarrollo económico y social del país mediante: i) la

priorización de un portafolio de proyectos de infraestructura de alto impacto a nivel nacional, ii) la articulación y gestión multisectorial de programas de proyectos que maximicen el impacto de dicho portafolio y iii) la promoción de medidas especiales que faciliten el impulso de las inversiones.

El Plan Nacional de Infraestructura 2026-2031 (PNI 2026-2031), en línea con los planes anteriores del 2019 y 2022, provee al Estado peruano de un insumo para construir una agenda de desarrollo en infraestructura, transparente y consensuada, que contribuya al cierre de brechas clave para el desarrollo económico sostenible y el desarrollo social del país, y que, en consecuencia, mejore la calidad de vida de la población.

En esta edición del PNI 2026-2031, el Estado Peruano ha recibido la asistencia técnica del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la cual ha permitido desarrollar las notas territoriales y un conjunto de indicadores para las cuatro dimensiones de sostenibilidad consideradas para la priorización de los proyectos de infraestructura.

En tal sentido, el PNI 2026-2031 incorpora un enfoque territorial, complementando el enfoque de competitividad y sostenibilidad de los planes anteriores, para la priorización de proyectos por cada macrozona, considerando las cuatro dimensiones de infraestructura sostenible: económica financiera, social, institucional y ambiental. El portafolio de proyectos priorizados sirve como plataforma para la articulación y gestión multisectorial de programas con enfoque territorial, orientados a maximizar los impactos positivos de dichas inversiones.

El PNI 2026-2031 prioriza un portafolio de 72 proyectos por un monto de inversión de S/ 144.117 millones, con proyectos ubicados en las cuatro macrozonas: norte (25), centro (12), Lima y Callao (15) y sur (20). Considerando su importancia para el desarrollo económico y la mejora de la calidad de vida de la población, dicho portafolio incluye proyectos de los siguientes sectores: Transportes (28), Agricultura y Riego (9), Agua y Saneamiento (8), Electricidad (8), Salud (6), Cultura (5), Educación (4), Comunicaciones (1), Producción (1), Poblaciones Vulnerables (1) y Turismo (1).

El portafolio de proyectos priorizados del PNI 2026-2031 se desarrolla bajo las siguientes modalidades: 33 proyectos de Asociaciones Público-Privadas (S/ 75.689 millones), 13 proyectos de Estado a Estado (S/ 49.680 millones), 22 proyectos de Obra Pública (S/ 10.605 millones), 2 Proyectos en Activos (S/ 8.025 millones) y 2 Obras por Impuestos (S/ 119 millones). Con este portafolio se espera un impacto significativo en la reducción de brechas de infraestructura y servicios, la generación de beneficios socioeconómicos en competitividad, integración territorial y desarrollo sostenible.

Este documento se organiza en cuatro secciones.

En la primera sección se analiza el avance físico y financiero de los proyectos priorizados en el portafolio del Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025 (PNISC 2022-2025), con información actualizada a octubre del 2025.

En la segunda sección se presenta la visión y el enfoque territorial del PNI 2026-2031, el cual comprende la delimitación de cuatro macrozonas, las actividades productivas y articuladoras con potencial consolidado en el territorio y los proyectos de infraestructura validados por las entidades que impulsan dichas actividades con potencial consolidado.

En la tercera sección se presenta la Metodología de Priorización del PNI 2026-2031 y el portafolio de proyectos priorizados, considerando su análisis por sector, entidad, modalidad de ejecución y macrozonas. Se incluye una estimación inicial del impacto del portafolio en el cierre de brechas de infraestructura y servicios.

Finalmente, se presenta la Hoja de Ruta del PNI 2026-2031, que establece cinco líneas estratégicas a ser abordadas en el corto y mediano plazo, una vez aprobado el plan, en coordinación con las entidades y otros actores involucrados en el desarrollo de infraestructura en el país:

1. Articular con las entidades para definir un plan de acción de los proyectos priorizados e implementar una gestión de portafolio del PNI 2026-2031.
2. Extender los beneficios para el avance de los proyectos y articular con las entidades a fin de identificar nuevas medidas de impulso.
3. Identificar programas con enfoque territorial.
4. Fomentar una estrategia de desarrollo de infraestructura para la Amazonía peruana.
5. Promover una estrategia nacional de desarrollo de infraestructura que incorpore una visión estratégica de largo plazo.

Cabe indicar que el PNI 2026-2031 no reemplaza la planificación sectorial ni la planificación territorial, sino que articula esfuerzos entre los distintos actores para cerrar brechas de infraestructura de manera más eficiente y coordinada. Asimismo, constituye una ruta estratégica para articular y orientar las inversiones en infraestructura promoviendo un desarrollo sostenible y competitivo en el marco de la Visión PNI 2026-2031, en consonancia a la Visión del Perú al 2050.

A través del PNI 2026-2031, el Estado articula, consolida, organiza y prioriza la planificación de las distintas entidades públicas en materia de inversiones, estableciendo la Hoja de Ruta que articula el esfuerzo de los ministerios, gobiernos regionales y gobiernos locales para cerrar las brechas de infraestructura y servicios.

INTRODUCCIÓN

El PNI es el principal instrumento estratégico de priorización de inversiones de alto impacto a nivel país elaborado por el MEF, con un horizonte de corto y mediano plazo, que contribuye al cierre de brechas clave para el desarrollo económico sostenible y el desarrollo social del país, y que, en consecuencia, mejora la calidad de vida de la población.

Para ello, prioriza proyectos de infraestructura en el portafolio de alto impacto a escala nacional, que incluye proyectos de Asociaciones Público-Privadas (APP), Proyectos en Activos (PA), obras públicas (OP), Estado a Estado (G2G) y obras por impuestos (OxI). Este esfuerzo parte de la identificación de las actividades productivas y articuladoras con potencial consolidado en el territorio y de la planificación sectorial.

El PNI 2026-2031 permite al Estado pasar de una visión estrictamente sectorial de los proyectos de escala nacional a una visión territorial y multisectorial, con proyectos que responden a un enfoque estratégico. Asimismo, brinda señales claras a la inversión privada respecto del compromiso gubernamental con el impulso de proyectos de relevancia nacional, los cuales se benefician de medidas especiales para fomentar su avance.

A la fecha se han publicado dos ediciones del PNI. La primera edición, el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC 2019), publicada en julio de 2019, priorizó 52 proyectos de 7 sectores y tuvo un enfoque centrado en la competitividad. La segunda edición, PNISC 2022-2025, publicada en octubre de 2022, priorizó 72 proyectos de 10 sectores e incorporó un enfoque basado en el desarrollo de infraestructura sostenible, entendido como proyectos planificados, diseñados, construidos, operados y desmantelados de manera que garanticen la sostenibilidad económica y financiera, social, ambiental (incluida la resiliencia climática) e institucional durante todo el ciclo de vida de los proyectos. Además, el PNISC 2022-2025 incluyó una hoja de ruta que estableció líneas estratégicas a trabajar en el corto plazo, entre ellas, la adopción del enfoque territorial.

Tabla 1. Comparativo entre las ediciones del PNI

CARACTERÍSTICAS	PNIC 2019	PNISC 2022-2025	PNI 2026-2031
Norma de aprobación	Decreto Supremo 238-2019-EF (28.07.2019)	Decreto Supremo 242-2022-EF (24.10.2022)	-
Enfoque	Competitividad	Infraestructura sostenible	Territorial
Inversión total	S/ 99.196 millones	S/ 146.622 millones	S/ 144.117 millones
Número de proyectos	52 (88)	72 (212)	72 (83)
Sectores	Agricultura y Riego	Agricultura y Riego	Agricultura y Riego
	Agua y Saneamiento	Agua y Saneamiento	Agua y Saneamiento
	Ambiente	Ambiente	Comunicaciones
	Comunicaciones	Comunicaciones	Cultura
	Electricidad	Educación	Educación
	Hidrocarburos	Electricidad	Electricidad
	Transportes	Hidrocarburos	Poblaciones Vulnerables
	-	Producción	Producción
	-	Salud	Salud
	-	Transportes	Transportes
Modalidad de inversión	-	-	Turismo
	APP	APP	APP
	OP	G2G	G2G
	PA	OP	OP
	-	OxI	OxI
	-	PA	PA
División geográfica	6 zonas	7 zonas	4 macrozonas

Elaboración: MEF.

La Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada (DGPPIP) del MEF presenta la tercera edición del PNI, que realiza un primer esfuerzo en la implementación del enfoque territorial, clave para lograr soluciones coherentes, sostenibles y eficaces en el territorio nacional y para contribuir al cumplimiento de la Visión del Perú al 2050 mediante un portafolio de proyectos de infraestructura de alcance nacional que promuevan el crecimiento económico y el bienestar social.

En ese sentido, a fin de reconocer y destacar las potencialidades particulares del territorio, se agrupa las regiones del país en cuatro macrozonas: i) Norte, ii) Centro, iii) Sur y iv) Lima-Callao, para efectos del PNI 2026-2031, sin sustituir las competencias y funciones sectoriales y regionales.

A través del PNI 2026-2031, el Estado articula, consolida, organiza y prioriza la planificación de las distintas entidades públicas en materia de inversiones, estableciendo la Hoja de Ruta que articula el esfuerzo de los ministerios, gobiernos regionales y gobiernos locales para cerrar las brechas de infraestructura y servicios.

1. Evaluación y desempeño del portafolio de proyectos del PNISC 2022-2025¹

Transcurridos tres años desde su publicación, resulta relevante evaluar de manera integral el avance de los proyectos del PNISC 2022-2025, a fin de recoger lecciones aprendidas en la gestión de proyectos de inversión para el corto y el largo plazo. Ello ha contribuido a la formulación del PNI 2026-2031 mediante la selección de un portafolio de proyectos mejor estructurado, sustentado en indicadores de priorización más robustos y en la internalización de las principales recomendaciones para el desarrollo de infraestructura privada, pública y público-privada recogidas durante la vigencia del PNISC 2022-2025.

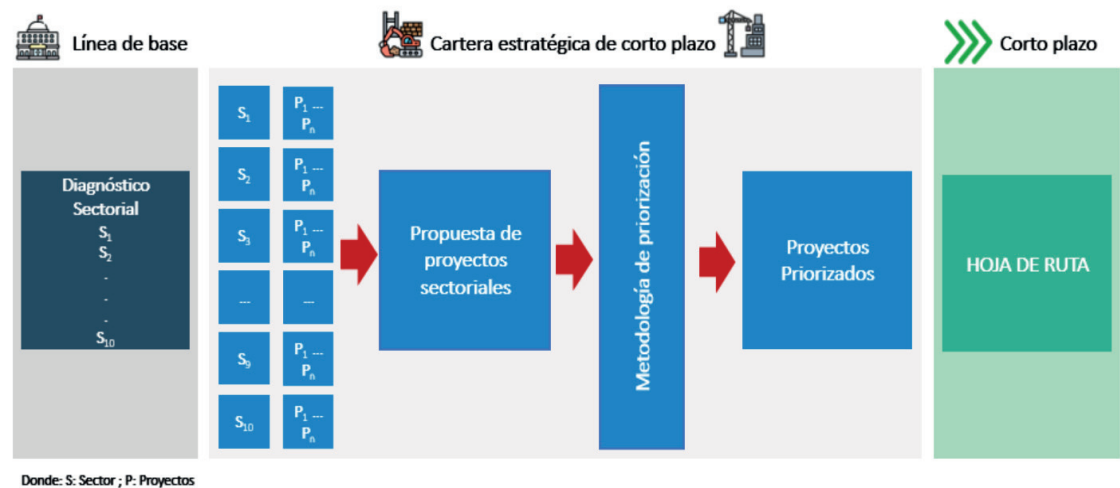
Cabe precisar que el PNISC 2022-2025 estuvo estructurado en tres secciones:

i) **Diagnóstico sectorial:** se identificó y evaluó, de manera integral y en coordinación con cada entidad, la problemática sectorial, así como las medidas y estrategias de mejora. Asimismo, se revisaron los criterios de priorización de proyectos de inversión y se elaboró el portafolio de proyectos.

¹ La información utilizada para la presente sección se basa en los formularios de proyectos PNISC 2022-2025 del EESI, SNPMGI, Ositrán, Osinergmin y Proinversión, con corte a octubre de 2025.

- ii) **Metodología de priorización:** se formuló una metodología de priorización de proyectos de infraestructura basada en la aplicación del concepto de infraestructura sostenible (BID, 2020), mediante la evaluación de un conjunto de 20 indicadores agrupados en cuatro dimensiones: económico financiera, ambiental, social e institucional.
- iii) **Hoja de ruta:** se identificaron líneas estratégicas para el corto plazo, para facilitar el desarrollo de las fases del ciclo de inversión, asegurando una base confiable para la toma de decisiones.

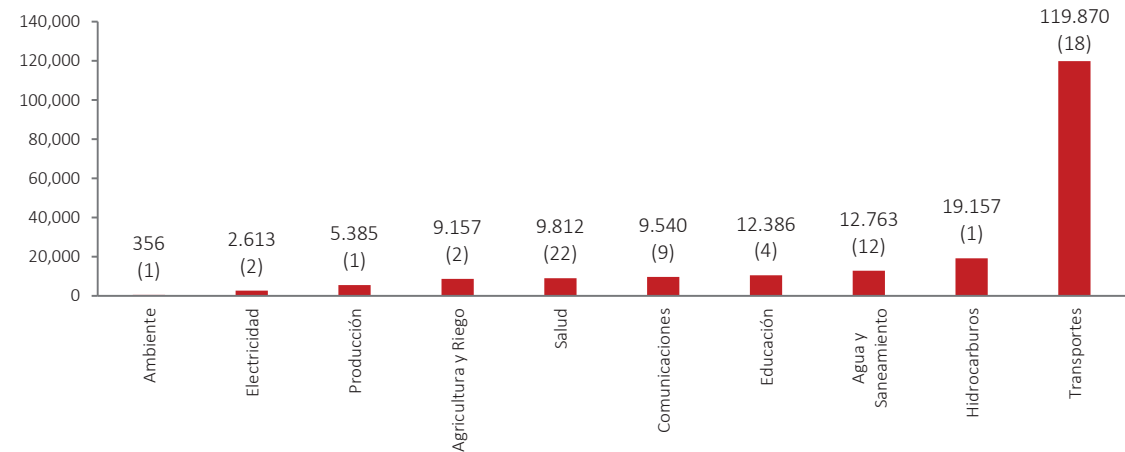
Gráfico 1. Esquema general del PNISC 2022-2025



Elaboración: MEF.

El PNISC 2022-2025 se aprobó mediante Decreto Supremo 242-2022-EF, publicado el 24 de octubre de 2022, priorizando 72 proyectos de infraestructura en 10 sectores estratégicos (competitivos y sociales) por un costo total de inversión de S/ 201.038² millones, distribuidos de la siguiente manera: transportes³ (S/ 119.870 millones), hidrocarburos (S/ 19.157 millones), agua y saneamiento⁴ (S/ 12.763 millones), educación (S/ 12.386 millones), salud⁵ (S/ 9.812 millones), comunicaciones (S/ 9.540 millones), agricultura y riego (S/ 9.157 millones), producción⁶ (S/ 5.385 millones), electricidad (S/ 2.613 millones) y ambiente (S/ 356 millones), el listado y detalle del nombre corto de los proyectos se consigna en el Anexo 1, respecto al portafolio por sectores se tiene el gráfico 2.

Gráfico 2: Cartera priorizada del PNISC 2022-2025 según sector (octubre de 2022-octubre de 2025; millones de soles, número de proyectos)



Elaboración: MEF.

Fuente: Equipo Especializado de Seguimiento de la Inversión (EESI), Osinergrmin, Ositrán, Proinversión y SSI.

² Monto actualizado a octubre de 2025 con la información de los formularios del EESI, Osinergrmin, Ositrán, Proinversión y del SSI.

³ Los sectores Transportes y Comunicaciones incluyen proyectos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

⁴ El sector Saneamiento incluye los proyectos del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (Vivienda)

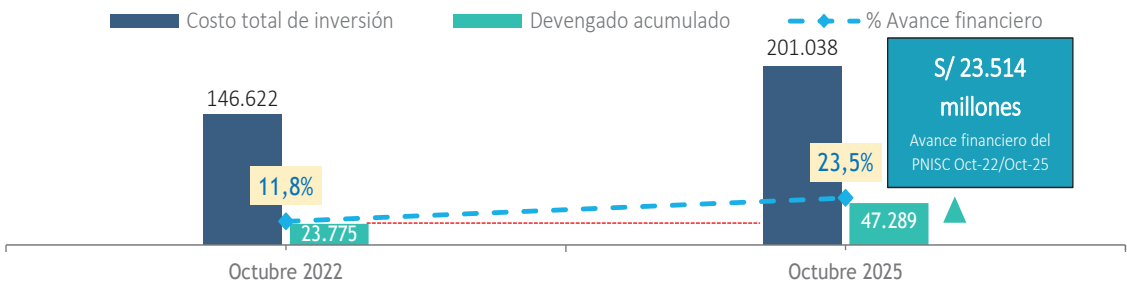
⁵ El sector Salud incluye los proyectos del Ministerio de Salud (Minsa) y del Seguro Social del Perú (EsSalud).

⁶ El sector Producción incluye los proyectos del Ministerio de la Producción (Produce).

1.1 Avance agregado de los proyectos del PNISC 2022-2025

A la fecha de aprobación del PNISC 2022-2025, el valor del portafolio ascendía a S/ 146.622 millones, con una ejecución acumulada de S/ 23.775 millones, lo que representaba un avance financiero de 11,8%. A octubre de 2025, el valor se incrementó a S/ 201.038 millones (variación de 37,1%), mientras que el nivel de ejecución acumulado aumentó a S/ 47.289 millones (variación de 98,9%), lo que representa un avance financiero de 23,5%. Considerando el periodo de análisis del portafolio del PNISC 2022-2025, se observa un incremento del avance financiero de 11,7 puntos porcentuales (ver gráfico 3).

Gráfico 3. Inversión y ejecución financiera
(octubre de 2022-octubre de 2025, millones de soles,
porcentaje de avance financiero)

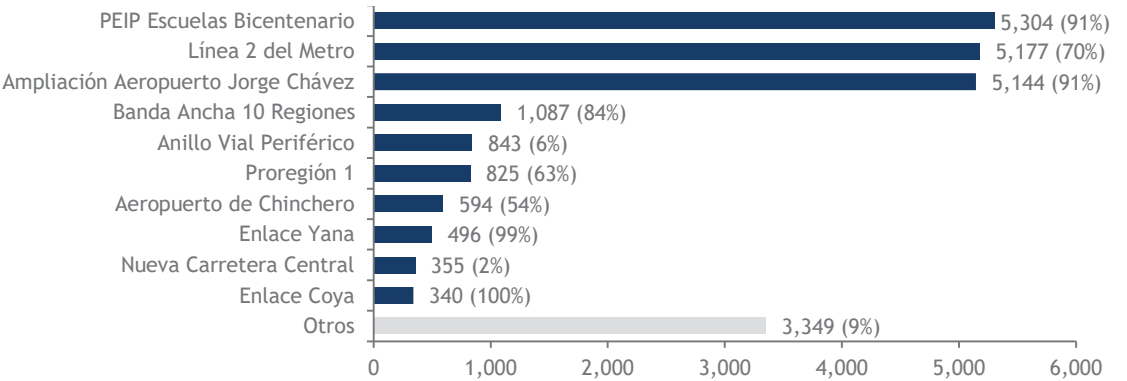


Elaboración: MEF.
Fuente: EESI, Osinergmin, Proinversión, Ositran y SSI.
Nota: El avance financiero a octubre de 2022 ha sido calculado respecto del costo total de inversión actualizado a octubre de 2025.

Resulta importante que el portafolio del PNI se institucionalice en la planificación nacional y se articule a los distintos niveles de gobierno, dado que la inversión en infraestructura impacta directamente en el crecimiento económico del país. En ese sentido, la inversión pendiente de ejecutar del PNISC 2022-2025, valorizada en S/ 153.750 millones, que equivale al 13,9% del PBI⁷, resulta clave para la economía en el corto plazo.

Por otro lado, respecto de los S/ 23.514 millones de avance financiero, es importante resaltar que 10 proyectos concentran el 86% de dicho monto. En este grupo destacan las APP Ampliación del Aeropuerto Jorge Chávez, Línea 2 del Metro, Anillo Vial Periférico, Enlace 500 Kilovoltios (Kv) Coya y Enlace 500 Kv Yana, la Obra Pública (OP) Proregión 1, los G2G Nueva Carretera Central, Aeropuerto de Chinchero, Proyecto Especial de Inversión Pública (PEIP) Escuelas Bicentenario y el Proyecto en Activos (PA) Banda Ancha 10 Regiones, seguidos de otros proyectos⁸ que suman S/ 3.349 millones (ver gráfico 4).

Gráfico 4. Top 10 de la cartera PNISC 2022-2025 según avance financiero
(octubre de 2022-octubre de 2025, millones de soles, porcentaje de
avance financiero)



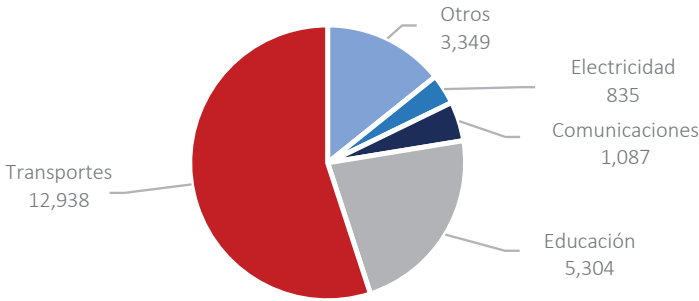
Elaboración: MEF.
Fuente: EESI, Osinergmin, Proinversión, Ositran y SSI.
Nota: 1/ Los sectores hidrocarburos y producción no registran avance financiero, en tanto sus proyectos aún no inician obras.

Este grupo de proyectos con mayor avance financiero corresponden a cuatro sectores: transportes (S/ 12.857 millones), educación (S/ 5.209 millones), comunicaciones (S/ 978 millones), electricidad (S/ 835 millones) y otros (S/ 3.243 millones) (ver gráfico 5).

⁷ Se ha considerado el PBI de 2024, que equivale a S/ 1.109.305 millones, de acuerdo con cifras del Banco Central de Reserva del Perú (BCRP). <https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/anuales/resultados/PM04946AA/html/2022/2024/>.

⁸ El término «otros» comprende a los demás sectores.

Gráfico 5. Avance financiero de los sectores donde se ubican los proyectos Top 10 (octubre de 2022-octubre de 2025, millones de soles)



Elaboración: MEF.
Fuente: EESI, Osinergmin, Ositrán, Proinversión y SSI.
Nota: Distribución de los diez proyectos con mayor avance financiero agrupados según sector.

1.2 Aporte al cierre de brechas del PNISC 2022-2025

El MEF publicó el PNIC 2019, este documento presentó una estimación del déficit de infraestructura de acceso básico para el corto plazo (5 años), calculado en S/ 117.183 millones; mientras que, a largo plazo (20 años), la brecha asciende a S/ 363.452 millones. En el país, la brecha de infraestructura se entiende como la diferencia existente entre la oferta ideal de infraestructura (incluida la natural) y/o el acceso a servicios, y la demanda existente en una determinada zona y momento, medida en términos de cobertura y calidad⁹. Se presenta una aproximación de la contribución del portafolio del PNISC 2022-2025 al cierre de brechas. Los sectores que mayor contribución registran al cierre de brechas corresponden a transportes, hidrocarburos y saneamiento, a partir de su aporte en la implementación de la red vial departamental (95,21%), la implementación del transporte de hidrocarburos por ductos (80,90%) y el volumen de aguas residuales no tratadas (66,86%), respectivamente. (ver tabla 2).

Tabla 2. Contribución de la cartera PNISC 2022-2025 al cierre de brechas de infraestructura¹⁰

Sector	Indicador de brecha	Unidad de medida	Número de proyectos	Brecha nacional	Contribución al cierre de brecha	% de Contribución al cierre de brecha nacional
Agricultura y Riego	Porcentaje de superficie agrícola sin riego	Ha	2	4.530.812	101.992	2,25%
Agua y Saneamiento	Porcentaje de la población rural sin acceso al servicio de agua potable mediante red pública o pileta pública	Personas	1	1.211.048	66.308	5,48%
	Porcentaje de población urbana que no tiene continuidad del servicio de agua potable	Personas	1	12.951.045	7.808	0,06%
	Porcentaje de volumen de aguas residuales no tratadas	m³	9	292.527.891	195.598.053	66,86%
Ambiente	Porcentaje de sistemas de manejo de residuos sólidos por implementar para la provisión del servicio	Población	3	18.220.654	1.915.591	10,51%
Comunicaciones	Porcentaje de centros poblados con al menos una entidad pública sin acceso a internet fijo	Localidad	14	24.492	5.045	20,60%

⁹ MEF (2018). Reglamento del Decreto Legislativo 1252 Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, aprobado por el Decreto Supremo 284-2018-EF y modificatorias.

¹⁰ Para la estimación de la contribución al cierre de brechas se ha considerado la información de 200 proyectos de los 212 proyectos de la cartera PNISC 2022-2025. Información provista por la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones, DGPMI MEF.

Sector	Indicador de brecha	Unidad de medida	Número de proyectos	Brecha nacional	Contribución al cierre de brecha	% de Contribución al cierre de brecha nacional
Educación	Porcentaje de instalaciones educativas del modelo de servicio educativo para atención de estudiantes con habilidades sobresalientes, en condiciones inadecuadas	Local Educativo	6	16	8	50,00%
	Porcentaje de instalaciones educativas que brindan el servicio de educación básica alternativa en condiciones inadecuadas	Local Educativo	1	1.265	1	0,08%
	Porcentaje de instalaciones educativas que brindan el servicio de educación inicial en condiciones inadecuadas	Local Educativo	15	21.885	22	0,10%
	Porcentaje de instalaciones educativas que brindan el servicio de educación primaria en condiciones inadecuadas	Local Educativo	34	26.949	42	0,16%
	Porcentaje de instalaciones educativas que brindan el servicio de educación secundaria en condiciones inadecuadas	Local Educativo	54	8.731	62	0,71%
Hidrocarburos	Porcentaje del servicio de transporte de hidrocarburos por ductos por implementar	Km	1	1.042	843	80,90%
Salud	Porcentaje de establecimientos de salud del primer nivel de atención con capacidad instalada inadecuada	Establecimiento de Salud del Primer Nivel de Atención	1	8.905	1	0,01%
	Porcentaje de establecimientos de salud del primer nivel de atención por implementar	Establecimiento de Salud	1	1.010	1	0,10%
	Porcentaje de hospitales con capacidad instalada inadecuada	Establecimiento de Salud	17	226	15	6,64%
	Porcentaje de hospitales por implementar	Establecimiento de Salud	2	137	2	1,46%
	Porcentaje de aeródromos por implementar	Aeródromo	1	6	1	16,67%
Transportes	Porcentaje de la red vial departamental en condiciones inadecuadas	Km	24	21.693	4.386	20,22%
	Porcentaje de la red vial departamental por implementar	Km	2	4.598	4.378	95,21%
	Porcentaje de la red vial nacional en condiciones inadecuadas	Km	6	13.869	808	5,82%
	Porcentaje de la red vial nacional por implementar	Km	2	1.792	185	10,31%
	Porcentaje de plataformas logísticas por implementar	Plataforma Logística	1	89	1	1,54%
	Porcentaje de sistemas integrados de transporte por implementar	Km	2	935	70	7,46%

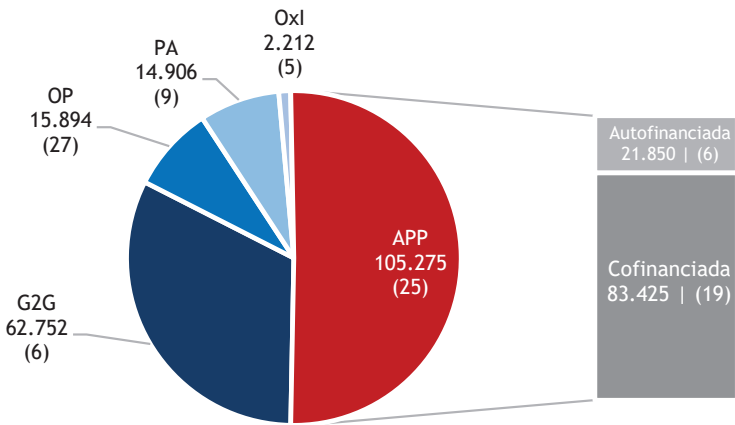
Elaboración: MEF.

De acuerdo con lo expuesto en la tabla 2, resulta importante seguir apostando por la priorización de proyectos de infraestructura a nivel nacional, a fin de avanzar en el cierre de brechas de infraestructura y aprovechar los componentes de productividad y competitividad que generan estas inversiones para impulsar el crecimiento económico. Ello permite maximizar los beneficios para la población en términos de provisión de servicios básicos y de calidad.

1.3 Avance según modalidad de inversión

La cartera del PNISC 2022-2025 está compuesta por 72 proyectos, de los cuales 27 corresponden a OP, 25 a APP, 9 a PA, 6 a G2G y 5 O×I. A continuación, se presenta la participación según modalidad de inversión (ver gráfico 6):

Gráfico 6. Composición de la cartera PNISC 2022-2025 según modalidad de inversión (millones de soles, número de proyectos)



Elaboración: MEF.
Fuente: EESI, Osinergmin, Ositran, Proinversión y SSI.

La modalidad APP, que comprende 25 proyectos, registra el mayor avance financiero, con una ejecución de S/ 12.850 millones. Los seis proyectos bajo la modalidad G2G acumulan una ejecución de S/ 6.507 millones. Por su parte, los 27 proyectos de OP ejecutaron S/ 2.182 millones; los PA, S/ 1.308 millones; y las Oxl, S/ 666 millones (ver tabla 3).

Tabla 3. Costo de inversión y avance financiero por modalidad de inversión (octubre de 2022-octubre de 2025, millones de soles, porcentaje)

Modalidad de inversión	Proyectos	Costo total de inversión actualizado		Avance Financiero					
		Octubre 2022	Octubre 2025	A octubre 2022	A octubre 2025	De octubre 2022 a octubre 2025	A octubre 2022	A octubre 2025	Variación de octubre 2022 a octubre 2025
		(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(Porcentaje)	(Porcentaje)	(Porcentaje)
		(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(Porcentaje)	(Porcentaje)	(Porcentaje)
APP	25	70.913	105.275	17.113	29.963	12.850	16,3	28,5	12,2
Autofinanciada	6	15.254	21.850	7.433	14.036	6.603	34,0	64,2	30,2
Cofinanciada	19	55.658	83.425	9.680	15.927	6.247	11,6	19,1	7,5
OP	27	14.065	15.894	2.829	5.012	2.182	17,8	31,5	13,7
PA	9	13.943	14.906	1.709	3.017	1.308	11,5	20,2	8,8
G2G	6	46.026	62.752	1.922	8.429	6.507	3,1	13,4	10,4
Oxl	5	1.676	2.212	201	867	666	9,1	39,2	30,1
Total	72	146.622	201.038	23.775	47.289	23.514	11,8	23,5	11,7

Elaboración: MEF.
Fuente: EESI, Osinergmin, Ositran, Proinversión y SSI.

1.4 Avance según fases¹¹

Los proyectos del PNISC 2022-2025 han sido jerarquizados en tres etapas (Idea, Proceso y Ejecución) considerando sus respectivas modalidades de inversión. En la etapa de Idea, no se registran variaciones respecto de la publicación del PNISC 2022-2025, es así como el PA Red de Comunicaciones Napo-Putumayo se mantiene en dicha etapa, en fase de planeamiento y programación.

Por otra parte, a octubre de 2022 la etapa Proceso estaba compuesta por 16 APP y 7 PA, mientras que la etapa Ejecución se integraba por 9 APP, 6 G2G, 27 OP, 1 PA y 5 Oxl. En cambio, a octubre de 2025 la etapa Proceso está conformada por 11 APP y 5 PA, y la etapa Ejecución por 14 APP, 6 G2G, 27 OP, 3 PA y 5 Oxl (ver tabla 4).

¹¹ Para efectos de la presente sección, las fases de los proyectos priorizados del PNISC 2022-2025 se han jerarquizado en tres etapas: i) Ejecución: proyectos de APP y PA en ejecución contractual con contrato suscrito, proyectos de OP o G2G en funcionamiento o con declaratoria de viabilidad y proyectos Oxl en elaboración de expediente técnico; ii) Proceso: proyectos de APP y PA en formulación, estructuración o transacción, proyectos de OP o G2G en formulación y evaluación (sin declaratoria de viabilidad) y proyectos Oxl en actos previos o selección; y iii) Idea: proyectos de APP y PA en planeamiento y programación, proyectos de OP o G2G en la programación multianual de inversiones y proyectos Oxl en priorización.

Tabla 4. Clasificación de etapas según modalidad de inversión¹²
(octubre de 2022-octubre de 2025, número de proyectos)

MODALIDAD / ETAPA	IDEA (octubre de 2022 / octubre de 2025)	PROCESO (octubre de 2022/ octubre de 2025)			EJECUCIÓN (octubre de 2022/ octubre de 2025)
APP	PLANEAMIENTO Y PROGRAMACIÓN	FORMULACIÓN	ESTRUCTURACIÓN	TRANSACCIÓN	EJECUCIÓN CONTRACTUAL
	(- / -)	(8 / 4)	(5 / 5)	(3 / 2)	(9 / 14)
G2G	PMI	FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN			EJECUCIÓN
	(- / -)	(- / -)			(6 / 6)
OP	PMI	FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN			EJECUCIÓN
	(- / -)	(- / -)			(27 / 27)
PA	PLANEAMIENTO Y PROGRAMACIÓN	FORMULACIÓN	ESTRUCTURACIÓN	TRANSACCIÓN	EJECUCIÓN CONTRACTUAL
	(1 / 1)	(4 / 3)	(- / -)	(3 / 2)	(1 / 3)
OxI	PRIORIZACIÓN	-	ACTOS PREVIOS	PROCESO DE SELECCIÓN	EJECUCIÓN
	(- / -)	(- / -)	(- / -)	(- / -)	(5 / 5)
TOTAL (72)	(1 / 1)	(12 / 7)	(5 / 5)	(6 / 4)	(48 / 55)

Elaboración: MEF
Fuente: MEF, Osinergmin, Proinversión, Ositran.

1.5 Avance según sectores¹³

Se observa que el sector con el mayor monto de ejecución financiera durante el período de análisis fue transportes, con S/ 13.985 millones. Le siguen educación, con S/ 5.582 millones; comunicaciones, con S/ 1.308 millones; salud, con S/ 1.277 millones; electricidad, con S/ 835 millones; agricultura y riego, con S/ 258 millones; y agua y saneamiento, con S/ 159 millones. Por su parte, el sector que registró el menor monto devengado fue ambiente, con S/ 109 millones. Es preciso señalar que los sectores hidrocarburos y producción no presentan variaciones significativas desde la publicación del PNISC 2022-2025 (ver tabla 5).

Tabla 5. Costo de inversión y avance financiero del PNISC 2022-2025 según sectores
(octubre de 2022-octubre de 2025, millones de soles, porcentaje)

Sectores	Proyectos	Costo total de inversión actualizado		Avance Financiero					
		Octubre 2022	Octubre 2025	A octubre 2022	A octubre 2025	De octubre 2022 a octubre 2025	A octubre 2022	A octubre 2025	Variación de octubre 2022 a octubre 2025
		(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(Porcentaje)	(Porcentaje)	(Porcentaje)
		(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(Porcentaje)	(Porcentaje)	(Porcentaje)
Salud	22	7.470	9.812	625	1.902	1.277	6,4	19,4	13,0
Transportes	18	84.147	119.870	17.860	31.846	13.985	14,9	26,6	11,7
Agua y Saneamiento	12	6.800	12.763	142	301	159	1,1	2,4	1,2
Comunicaciones	9	11.135	9.540	1.711	3.019	1.308	17,9	31,6	13,7
Educación	4	7.650	12.386	143	5.724	5.582	1,2	46,2	45,1
Electricidad	2	1.944	2.613	1.758	2.594	835	67,3	99,3	32,0
Agricultura y Riego	2	5.169	9.157	1.536	1.794	258	16,8	19,6	2,8
Ambiente	1	286	356	0	109	109	0,0	30,5	30,5
Hidrocarburos	1	19.157	19.157	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Producción	1	2.864	5.385	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Total	72	146.622	201.038	23.775	47.289	23.514	11,8	23,5	11,7

Elaboración: MEF.
Fuente: EESI, Osinergmin, Ositran, Proinversión y SSI.

¹² Respecto a los proyectos a cargo de Proinversión, se otorgó la Buena Pro de 8 proyectos, 1 de 9 proyectos del Vivienda, 1 de 6 proyectos del Minedu, 4 de 5 proyectos del MTC y 2 de 2 proyectos de EsSalud (ver gráfico 7).

¹³ Respecto al término "sector", se utiliza en referencia al gasto asociado a grupo y divisiones funcionales con fines similares. En tal sentido, el sector salud, por ejemplo, contiene proyectos a cargo de las entidades Minsa y EsSalud.

1.6 Avance según zonas¹⁴

Para el análisis del portafolio del PNISC 2022-2025 se consideran zonas conformadas por el agrupamiento de departamentos según su ubicación geográfica. Los proyectos correspondientes a la Zona Centro 2 presentan el mayor nivel de avance financiero, con un monto total de S/ 11.791 millones, lo que representa el 50% del avance financiero del portafolio, superando al resto de zonas. Este resultado se explica principalmente por la ejecución de las APP Línea 2 del Metro (S/ 5.177 millones), Ampliación del Aeropuerto Jorge Chávez (S/ 5.144 millones) y Anillo Vial Periférico (S/ 843 millones), entre otros.

En segundo lugar, se ubican los proyectos localizados en Más de una Zona, cuya inversión alcanza S/ 7.942 millones, impulsada por avance del PEIP Escuelas Bicentenario¹⁵ (S/ 5.304 millones), el PA Banda Ancha 10 Regiones¹⁶ (S/ 1.087 millones) y la OP Proregión 1 (S/ 825 millones), entre otros. Estos avances contrastan con el desempeño financiero de la Zona Centro 1¹⁷, cuya ejecución asciende a S/ 1.591 millones, explicada principalmente por las APP Enlace Yana (S/ 496 millones) y Enlace Coya (S/ 340 millones), así como por la Nueva Carretera Central (S/ 340 millones). Le sigue la Zona Norte 2, con S/ 875 millones, donde destacan la OP Hospital de Cajamarca (S/ 268 millones), el Establecimiento de Salud Huari (S/ 139 millones) y la Oxl Planta de tratamiento de aguas residuales (PTAR) Huarmey (S/ 133 millones).

En la Zona Sur 1 se registran S/ 781 millones, con el Aeropuerto de Chinchero (S/ 594 millones) y los hospitales de OP María Reiche (S/ 70 millones) y Chincheros II (S/ 66 millones) como proyectos más relevantes. La Zona Sur 2 presenta una ejecución de S/ 417 millones, asociada principalmente a la OP Hospital del Seguro Social de Salud (EsSalud) del Altiplano (S/ 218 millones) y a Majes Sigas II (S/ 172 millones). Por último, la Zona Norte 1 muestra el menor nivel de avance, con S/ 102 millones, correspondientes al PA Banda Ancha Piura (S/ 94 millones), Red de Comunicaciones Napo-Putumayo (S/ 6 millones) y la OP Hospital II de Talara (S/ 2 millones) (ver tabla 6).

Tabla 6. Proyectos con mayor avance financiero según zonas
(octubre de 2022-octubre de 2025, millones de soles)

Modalidad de inversión	Proyectos	Costo total de inversión actualizado		Avance Financiero					
		Octubre 2022	Octubre 2025	A octubre 2022	A octubre 2025	De octubre 2022 a octubre 2025	Octubre 2022	Octubre 2025	Variación de octubre 2022 a octubre 2025
		(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)	(S/ millones)
Zona Norte 1	6	2.024	2.676	130	232	102	4,9	8,7	3,8
Banda Ancha Piura	1	490	488	128	221	94	26,2	45,4	19,2
Red de Comunicaciones Napo - Putumayo	1	415	424	1	7	6	0,2	1,7	1,5
Hospital II de Talara	1	290	290	1	3	2	0,3	1,2	0,8
Otros	3	830	1.474	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Zona Norte 2	14	10.383	14.107	1.342	2.217	875	9,5	15,7	6,2
Hospital de la Red Asistencial Cajamarca	1	537	491	100	367	268	20,3	74,9	54,6
Establecimiento de Salud Huari	1	192	225	35	174	139	15,6	77,3	61,7
PTAR Huarmey	1	189	226	87	220	133	38,5	97,4	58,9
Otros	11	9.464	13.166	1.120	1.455	335	8,5	11,1	2,5
Zona Centro 1	11	19.320	34.786	3.856	5.448	1.591	11,1	15,7	4,6
Enlace Yana	1	873	1.379	864	1.360	496	62,7	98,6	35,9
Nueva Carretera Central	1	1.071	24.653	52	406	355	0,2	1,6	1,4
Enlace Coya	1	11.841	1.234	894	1.234	340	72,4	100,0	27,5
Otros	8	5.534	7.520	2.046	2.448	401	27,2	32,5	5,3
Zona Centro 2	14	64.345	85.715	13.677	25.468	11.791	16,0	29,7	13,8
Línea 2 del Metro	1	17.105	20.092	8.922	14.100	5.177	44,4	70,2	25,8
Ampliación Aeropuerto Jorge Chávez	1	6.080	9.060	3.101	8.244	5.144	34,2	91,0	56,8
Anillo Vial Periférico	1	6.772	15.061	0	843	843	0,0	5,6	5,6
Otros	11	34.388	41.501	1.654	2.280	626	4,0	5,5	1,5
Zona Sur 1	6	3.650	4.500	1.089	1.869	781	24,2	41,5	17,3
Aeropuerto de Chinchero	1	2.454	2.724	886	1.479	594	32,5	54,3	21,8
Hospital María Reiche	1	162	178	2	72	70	1,0	40,3	39,2
Hospital de Chincheros II	1	343	220	0	66	66	0,2	30,0	29,8
Otros	3	691	1.378	201	252	51	14,6	18,3	3,7
Zona Sur 2	5	3.609	6.913	851	1.282	431	12,3	18,5	6,2
Hospital Essalud del Altiplano	1	393	381	84	316	232	22,0	82,9	60,9
Majes Sigas II	1	2.019	5.165	712	885	173	13,8	17,1	3,4
PTAR Titicaca	1	743	743	46	63	17	6,2	8,4	2,3
Otros	2	453	623	9	18	9	1,4	2,9	1,5
Más de una Zona	16	43.292	52.340	2.831	10.773	7.942	5,4	20,6	15,2
PEIP Escuelas Bicentenario	1	4.250	6.006	142	5.446	5.304	2,4	90,7	88,3
Banda Ancha 10 Regiones	1	2.841	2.922	1.366	2.453	1.087	46,8	84,0	37,2
Proregión 1	1	1.852	1.914	378	1.203	825	19,8	62,9	43,1
Otros	13	34.349	41.499	945	1.670	726	2,3	4,0	1,7
Total	72	146.622	201.038	23.775	47.289	23.514	11,8	23,5	11,7

Elaboración: MEF.
Fuente: EESI, Osinergmin, Ositran, Proinversión y SSI.

¹⁴ Se han definido las siguientes zonas: Zona Norte 1: Amazonas, Cajamarca (Jaén), Lambayeque, Loreto, Piura, San Martín y Tumbes. Zona Norte 2: Áncash, Cajamarca, Huánuco, Lambayeque, La Libertad, Ucayali y San Martín. Zona Centro 1: Huánuco, Junín, Lima (provincias), Pasco, Ucayali y Huancavelica. Zona Centro 2: Lima Metropolitana y Callao. Zona Sur 1: Apurímac, Ayacucho, Cusco, Ica, Huancavelica y Madre de Dios. Zona Sur 2: Arequipa, Moquegua, Puno y Tacna. Más de una zona: proyectos cuyo ámbito de influencia abarca departamentos que no se encuentran categorizados en una misma zona.

¹⁵ El proyecto Escuelas PEIP Bicentenario está compuesto por 75 colegios distribuidos a nivel nacional.

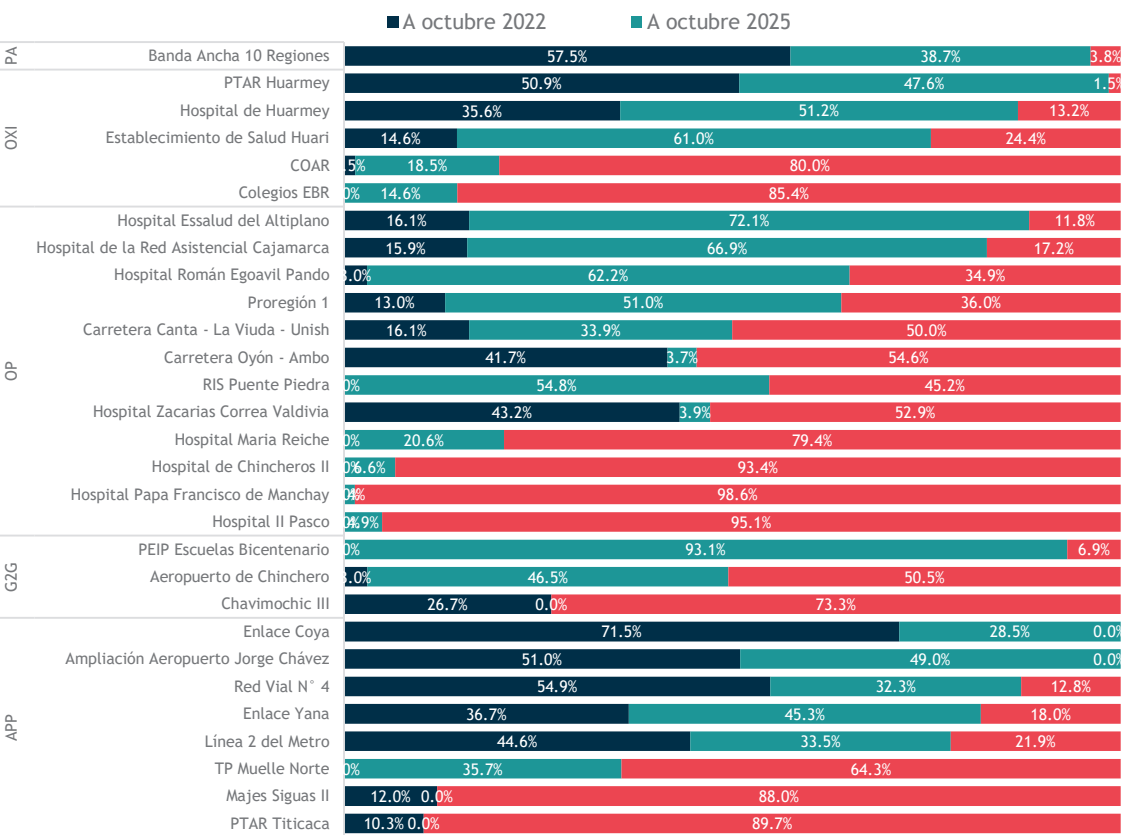
¹⁶ El PA BA 10 Regiones está compuesto por los proyectos Amazonas, Áncash, Arequipa, Huánuco, Ica (operación), Junín (operación), La Libertad, Pasco, Puno y San Martín.

¹⁷ El proyecto Proregión 1 está compuesto por 17 corredores viales alimentadores del programa del MTC denominado Proregión 1.

1.7 Avance físico

En esta sección se presenta el análisis del avance físico¹⁸ de los proyectos del PNISC 2022-2025. A octubre de 2022, 48 de 72 proyectos del portafolio se encontraban en etapa de ejecución (66,7%), de los cuales 21 se encontraban ejecutando obra con un avance promedio de 29,5%. A octubre de 2025, 55 proyectos se encuentran en etapa de ejecución, de los cuales 29 se encuentran ejecutando obra con un avance promedio de 55,1%. El proyecto que tuvo más avance de obra fue PEIP Escuelas Bicentenario con un avance del 93,1 % y los proyectos que menor avance de obra tuvieron fueron PTAR Titicaca (caducado), Chavimochic III y Majes Siguas 2, con obras paralizadas.

Gráfico 7. Avance físico de los proyectos PNISC 2022-2025 con ejecución de obras (octubre de 2022-octubre de 2025, porcentaje)



Elaboración: MEF.

Fuente: EESI, Osinergmin, Ositran, Proinversión y SSI.

Nota: Los proyectos Hospital Zacarías Correa, Chavimochic III, Majes Siguas II y PTAR Titicaca se encuentran paralizados y no presentan avances desde la publicación del PNISC 2022-2025.

1.8 Avance presupuestal¹⁹

En esta sección se analiza la información de siete sectores a partir del Presupuesto Institucional Modificado (PIM), el devengado y el porcentaje de avance respecto del PIM de los proyectos del PNISC 2022-2025. Se dispone de información de 25, 37, 43 y 40 proyectos para los años 2022, 2023, 2024 y 2025, respectivamente (ver tabla 7).

Tabla 7. Ejecución del gasto de los proyectos PNISC 2022-2025 según sectores (período 2022-2025, millones de soles, porcentaje)

SECTORES	2022			2023			2024			2025		
	PIM	Devengado	%	PIM	Devengado	%	PIM	Devengado	%	PIM	Devengado	%
Agricultura y Riego	183	180	98,3%	176	175	99,4%	65	63	98,1%	45	24	52,5%

¹⁸ Para el desarrollo de la presente sección se ha considerado la información del porcentaje de avance físico que cada entidad ha declarado en los formularios del EESI. En el caso de los proyectos agrupados se ha tomado el promedio simple del porcentaje de avance físico; de igual manera, para los proyectos con más de un componente.

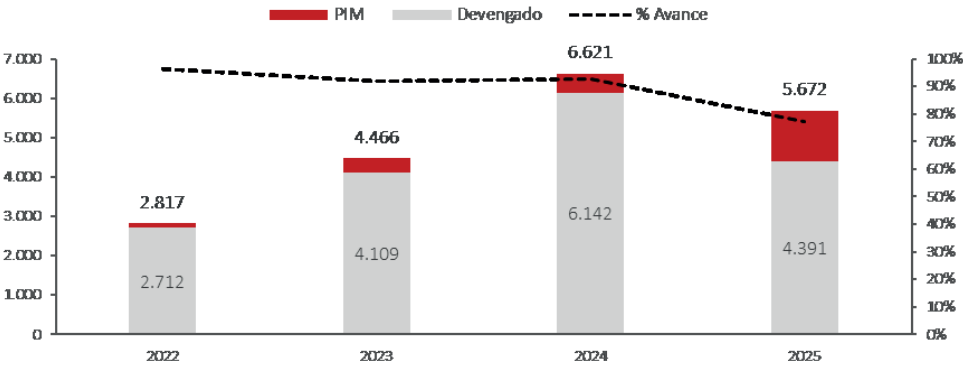
¹⁹ En la presente sección se evalúa el avance presupuestal de los proyectos PNISC 2022-2025, considerando la información disponible a octubre de 2025. <https://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/mensual>.

SECTORES	2022			2023			2024			2025		
	PIM	Devengado	%	PIM	Devengado	%	PIM	Devengado	%	PIM	Devengado	%
Agua y Saneamiento	136	135	99,4%	98	98	99,6%	82	13	15,9%	63	3	4,0%
Ambiente	0	0	0,0%	39	0	0,0%	0	0	0,0%	154	109	70,7%
Comunicaciones	392	390	99,4%	462	365	79,1%	667	648	97,1%	212	129	60,9%
Educación	271	266	98,0%	1.338	1.290	96,4%	2.483	2.417	97,3%	1.936	1.700	87,8%
Salud	195	150	77,0%	235	224	95,3%	256	228	88,7%	283	204	72,3%
Transportes	1.640	1.592	97,1%	2.118	1.956	92,4%	3.068	2.773	90,4%	2.979	2.222	74,6%
TOTAL	2.817	2.712	96,3%	4.466	4.109	92,0%	6.621	6.142	92,8%	5.672	4.391	77,4%

Fuente: MEF.

El porcentaje de avance respecto del PIM de los proyectos del PNISC 2022-2025 muestra un promedio de avance de 89,3% para el periodo 2022-2025. En 2022 se alcanzó un ratio de avance de 96,3%; en 2023, de 92,0%; y en 2024, de 92,8%, año en el que se registró el mayor presupuesto y el mejor desempeño. A octubre de 2025, el portafolio PNISC 2022-2025 presenta un avance de 77,4%, en el que destacan los sectores educación (87,8%) y transportes (74,6%) (ver gráfico 8).

Gráfico 8: Ratio de avance respecto al PIM de los proyectos PNISC 2022-2025 (periodo 2022-2025, millones de soles, porcentaje)



Fuente: MEF.

Del análisis realizado en la presente sección, se concluye que:

- El sector transportes representa el 60% del monto total del portafolio del PNISC 2022-2025 (S/ 119.870 millones), atendiendo a la mayor brecha²⁰ de infraestructura identificada, lo cual refleja una alta concentración de este sector en el portafolio con 18 proyectos, de los cuales 17 se encuentran en fase de ejecución, con un avance financiero del 26,6% a octubre de 2025. Si bien este sector es el más relevante del portafolio, también es el principal foco de riesgo, dado que desviaciones en el avance de sus proyectos tienen un impacto significativo en el desempeño del portafolio del PNISC 2022-2025.
- En cuanto a la modalidad de inversión, es importante destacar que, a octubre 2025, las APP conforman el 52% del monto total del portafolio del PNISC 2022-2025 (S/ 105.275 millones), con 25 proyectos, de los cuales 14 se encuentran en fase de ejecución y muestran el nivel más alto de avance financiero. Por lo que resulta necesario identificar las mejores prácticas de esta modalidad de inversión, a fin de evaluar su implementación en otras modalidades.
- Cabe resaltar que el portafolio del PNISC 2022-2025 contiene 72 inversiones en infraestructura, 64 proyectos y 8 agrupaciones de proyectos, con 10, 17, 20, 10, 5, 75, 8 y 3 intervenciones, por lo cual los 72 proyectos se desagregan en 212 intervenciones. A fin de realizar un seguimiento estratégico del portafolio y lograr mejores resultados, resulta necesario contar con un portafolio acotado de proyectos, en línea con las mejores prácticas internacionales.
- Con respecto al avance físico, a octubre 2025, de los 72 proyectos priorizados, el 76% se encuentra en fase de ejecución (55), el 40% se encuentra ejecutando obras (29), el 14% presenta más del 80% de avance en ejecución de obras y solo el 3% ya se encuentra en operación (2). Adicionalmente, a nivel de las 212 intervenciones (desagregado de proyectos), 59 proyectos se encuentran operativos.
- Cabe destacar que Enlace Coya²¹ (APP) y AIJCH²² (APP), al inicio del PNISC 2022-2025 se encontraban en etapa de ejecución con un avance físico de 71,5 % y 51% respectivamente, cumpliendo el 100% de dicho avance a julio 2023 y mayo 2025. Dichos proyectos ya contaban con un avance significativo a la aprobación del plan y aunque presentaron retrasos de cumplimiento de hitos, consiguieron entrar en operación en este periodo. Resulta necesario que las entidades remitan la programación de hitos en el plazo oportuno, a fin de realizar un seguimiento estratégico.

²⁰ Para mayores detalles del análisis de brechas ver el PNIC 2019.

²¹ Proyecto del Ministerio de Energía y Minas (Mimen).

²² Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)

- Cabe resaltar el avance de proyectos específicos que iniciaron ejecución de obras en el periodo de análisis, es el caso de PEIP Escuelas Bicentenario (G2G), con 75 escuelas, que pasó de un avance físico de 0% a octubre 2022, a un avance del 93,1% a octubre 2025, el 60% de estas escuelas ya se encuentran en operación. Lo indicado da cuenta del acierto del PNISC 2022-2025 en la priorización de proyectos de infraestructura social, a diferencia del anterior plan, lo cual visibiliza la necesidad de continuar priorizando infraestructura de este tipo para el cierre de brechas.

- Para contribuir a lograr mayores avances del PNI es necesario fortalecer la gestión de portafolio, identificando problemáticas transversales, interdependencias particulares, identificación temprana de riesgos y oportunidades, entre otros, y con ello contribuir al avance de los proyectos y al cierre de brechas.

- Asimismo, para lograr mejores resultados en el cierre de brechas, desde el PNIC 2019, se identificó la necesidad de priorizar proyectos con un enfoque territorial, que pase de una priorización sectorial a una priorización territorial. En tal sentido, en el PNIC 2019 se ordenaron los proyectos desde una perspectiva que buscó aprovechar oportunidades territoriales, entre otras variables, identificando el “encadenamiento” o relación entre proyectos priorizados en el territorio, con foco en sectores con alto potencial económico, con una delimitación por 6 zonas. En el PNISC 2022-2025, se utilizaron los indicadores del plan anterior, incorporando mejoras, y se recomendó fortalecer el planeamiento con enfoque territorial, considerando los sectores de infraestructura social para un mayor impacto en el cierre de brechas. Por ello, resulta necesario continuar impulsando y fortaleciendo una priorización de proyectos por zonas con enfoque territorial, en línea con lo recomendado por el PNIC 2019 y el PNISC 2022-2025, que den cuenta de una mejor distribución de los proyectos en el territorio y así lograr mayor avance y cierre de brechas en las distintas zonas.

Finalmente, siguiendo estas recomendaciones se complementa el enfoque de competitividad y de sostenibilidad, de los anteriores planes, con el enfoque territorial, según se desarrolla en la siguiente sección.

2. Visión y enfoque territorial del PNI 2026-2031

El PNI es el principal instrumento estratégico de priorización de inversiones en infraestructura de alto impacto a nivel país²³, elaborado por el MEF. Su primera edición, publicada en julio de 2019, puso énfasis en la competitividad y productividad como motores del desarrollo. La segunda edición, publicada en octubre de 2022, incorporó el enfoque de infraestructura sostenible, integrando las dimensiones económica financiera, social, ambiental e institucional en la priorización de proyectos. En esta tercera edición 2026-2031, el PNI consolida los avances previos y complementa su visión con el desarrollo del enfoque territorial.

Según la Política Nacional de Ordenamiento Territorial al 2050, el enfoque territorial es una mirada multidimensional del desarrollo que incluye el desarrollo humano, el desarrollo social e institucional, el desarrollo ambiental y el desarrollo económico, el cual exige el reconocimiento de la heterogeneidad, diversidad y especificidad del territorio al momento de gestionar políticas públicas²⁴.

En cuanto a desarrollo económico vinculado con infraestructura, el enfoque territorial del PNI 2026-2031 plantea:

- Reconocer las características y particularidades de cada territorio para aprovechar las actividades productivas y articuladoras con potencial consolidado.

- Identificar el portafolio de proyectos estratégicos orientados a impulsar la productividad, competitividad y sostenibilidad del país.

- Articular programas con enfoque territorial, generando sinergias y potenciando los impactos de las inversiones en el territorio.

En este marco, se formula la Visión PNI 2026-2031 exclusivamente para la infraestructura nacional y los alcances de este plan y no busca reemplazar ni sustituir la visión país establecida por el Viceministerio de Gobernanza Territorial y por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan) en el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (PEDN) 2050²⁵. Su propósito es complementar dicha visión general, aportando una perspectiva específica sobre el rol de la infraestructura en la competitividad, sostenibilidad y en el territorio. Así, la Visión del PNI 2026-2031 se integra como un instrumento que orienta las inversiones estratégicas en infraestructura, en coherencia con el marco de desarrollo nacional²⁶.

2.1 Visión PNI 2026-2031

El Perú aspira a consolidarse como un país competitivo y sostenible, capaz de integrarse exitosamente a los mercados globales. Para ello, el Estado asume un rol estratégico como gestor del bienestar y del desarrollo, garantizando una administración transparente y eficiente de los recursos públicos, en armonía con sus recursos naturales.

Visualizamos un territorio articulado por una red de infraestructura moderna, resiliente y de alta calidad. Esta infraestructura debe ser planificada estratégicamente con criterios de sostenibilidad económica, social, ambiental —incluida la resiliencia climática— e institucional, asegurando su valor y funcionalidad a lo largo de todo su ciclo de vida, desde la planificación hasta la operación y el mantenimiento.

A partir de esta red de infraestructura moderna, se busca aprovechar plenamente las ventajas comparativas del país, impulsar la productividad y generar oportunidades para toda la población. El desarrollo de infraestructura de calidad permitirá cerrar brechas, mejorar la conectividad interna y externa, dinamizar los sectores productivos y fortalecer el capital humano, garantizando un acceso equitativo a servicios públicos esenciales.

²³ El PNI no constituye un instrumento del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (Sinaplan).

²⁴ Según la Política Nacional de Ordenamiento Territorial al 2050, aprobada mediante Decreto Supremo 142-2024-PCM.

²⁵ Plan Estratégico de desarrollo Nacional al 2050, Ceplan. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8574273/4637571-tomo-i-plan-estrategico-de-desarrollo-nacional-al-2050.pdf?v=1756509293>.

²⁶ A fin de asegurar coherencia y alineamiento con el planeamiento estratégico, los proyectos y prioridades del PNI podrán considerarse por parte de las entidades públicas a cargo de los proyectos, según corresponda, en los instrumentos de planeamiento estratégico de las entidades (PESEM, PDRC, PDL, PEI), y operacionalizados a través de los Planes Operativos Institucionales (POI), bajo la rectoría metodológica del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan).

En este proceso, el Perú orienta sus esfuerzos hacia una planificación estratégica con enfoque territorial, centrada en las personas y en la reducción de desigualdades. Este enfoque no solo impulsa el crecimiento económico y la competitividad, sino que también transforma las condiciones de vida y contribuye a la sostenibilidad del desarrollo.

Con esta visión, el país se encamina hacia un futuro más próspero, conectado y resiliente, asegurando bienestar y oportunidades para las próximas generaciones.

2.2 Objetivos del PNI 2026-2031

Los objetivos que se presentan a continuación sintetizan esta visión y constituyen la base para transformar la infraestructura en un motor de desarrollo para el Perú.

Objetivo general

Impulsar la productividad, competitividad y desarrollo sostenible del país mediante la priorización de un portafolio de proyectos de infraestructura moderna, resiliente y de calidad que cierre brechas de infraestructura y servicios potenciando las actividades económicas consolidadas, fortaleciendo la conectividad interna y externa y generando valor público a lo largo del ciclo de vida de los proyectos, articulados en programas con enfoque territorial que integren inversiones multisectoriales y complementarias para maximizar su impacto económico y social.

Objetivos específicos

- Competitividad y productividad

- Impulsar proyectos de infraestructura que fortalezcan la competitividad nacional con miras a desarrollar el mercado interno y externo.

- Aprovechar ventajas comparativas para dinamizar sectores productivos y atraer inversión privada.

- Sostenibilidad integral

- Incorporar criterios económicos, sociales, ambientales e institucionales en la planificación y ejecución de proyectos.

- Garantizar la sostenibilidad financiera de las inversiones.

- Enfoque territorial

- Articular el territorio mediante infraestructura moderna y de calidad.

- Mejorar la conectividad interna (entre regiones) y externa (con mercados internacionales).

- Orientar la inversión en infraestructura hacia actividades productivas y articuladoras con alta potencialidad, de modo que se consoliden sectores relevantes en la estructura económica de cada macrozona.

- Conformar programas de infraestructura, con enfoque territorial, alrededor de los proyectos priorizados del PNI 2026-2031, articulando inversiones complementarias en un mismo territorio para maximizar su impacto.

- Equidad y bienestar ciudadano

- Cerrar brechas de infraestructura y servicios.

- Situar a las personas en el centro de las decisiones públicas, asegurando inclusión y equidad territorial.

2.3 Desarrollo del enfoque territorial

El enfoque territorial parte de la necesidad de comprender al país como un espacio megadiverso, donde convergen población, recursos y actividades productivas. Se presenta dicho enfoque y su aplicación al PNI 2026-2031 mediante la conformación de macrozonas²⁷. Este proceso permite reconocer las actividades productivas con potencial consolidado e identificar una lista de proyectos que dan impulso directo a dichas potencialidades. Cabe resaltar que, en el marco del PNI 2026-2031, se ha realizado un trabajo colaborativo multisectorial, para definir y validar dicha lista de proyectos, la cual sirve como insumo fundamental para el proceso de priorización.

El enfoque territorial, de acuerdo con Ceplan²⁸, distribuye, localiza y afecta el problema público²⁹ en función de la diversidad de realidades territoriales (ámbitos geográficos, límites políticos administrativos, entre otros). Esto implica considerar al territorio como un espacio funcional donde interactúan actores, instituciones, recursos y actividades productivas. Bajo esta lógica, se identifica y reconoce los factores geográficos, culturales, sociales, entre otros, que inciden sobre la magnitud, el alcance y la persistencia del problema público o sus componentes.

El enfoque territorial se caracteriza principalmente por ser³⁰:

- **Multisectorial:** integra un conjunto de sectores para lograr soluciones de infraestructura de diversos sectores para impulsar el desarrollo económico.

- **Multidimensional:** toma en cuenta las dimensiones económico productivo, sociocultural, ambiental e institucional.

- **Intertemporal:** actúa sobre la base de la articulación de una visión país de largo plazo.

- **Multinivel:** articula acciones coordinadas entre los distintos niveles de gobierno, nacional, regional y local.

²⁷ Las macrozonas son unidades territoriales que permiten agrupar departamentos adyacentes según sus características logísticas (cadenas logísticas, ámbitos y corredores logísticos), cuencas hidrográficas e Índice de Desarrollo Humano (IDH). Se toma como referencia el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.

²⁸ Ceplan (2024) Guía para el Plan de Desarrollo Regional Concertado para la mejora de planes estratégicos con enfoque territorial. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6920147/5973676-guia-para-el-plan-de-desarrollo-regional-concertado-actualizada-2024.pdf?v=1729871205>

²⁹ Según Ceplan, un problema público es una situación que representa una necesidad colectiva, una carencia o una insatisfacción identificable directamente o a través de elementos que la exteriorizan, y ante las cuales se busca una solución.

³⁰ El espacio para integrar el enfoque territorial multinivel en el PNI 2026-2031 es en la conformación de Programas con Enfoque Territorial (véase sección 4.2.3).

En este marco, el PNI 2026-2031 se constituye como una estrategia activa para impulsar el desarrollo de infraestructura desde las características propias del territorio. Esta implementación incluye la identificación de una lista de proyectos orientados a impulsar los sectores productivos y articuladores con potencial consolidado, priorizando estratégicamente un portafolio de alto impacto, reconocidos como motores del desarrollo económico y social. A partir de este portafolio, se articulan inversiones que conforman programas de infraestructura con enfoque territorial, entendidos como un conjunto de proyectos complementarios en un mismo territorio de diversos sectores y de todos los niveles de gobierno, todos ellos se gestionan de manera coordinada independientemente de su modalidad de ejecución. Esta dinámica está orientada al cierre de brechas y a generar un mayor impacto económico y social en el territorio.

2.4 El enfoque territorial en el PNI

El PNI 2026-2031 busca complementar el trabajo realizado en el PNIC 2019 y PNISC 2022-2025, entendiendo que el desarrollo competitivo y sostenible del país debe partir del reconocimiento de las características, dinámicas y potencialidades de cada territorio. En tal sentido, en esta tercera edición, el PNI 2026-2031 incorpora un enfoque territorial. La metodología para incorporar el enfoque territorial en el PNI 2026-2031 abarca la conformación de macrozonas en el territorio nacional y la elaboración de notas territoriales. El enfoque territorial permite construir un portafolio de proyectos articulados, que respondan a estrategias de desarrollo para cada macrozona; asimismo, promueva la participación de actores territoriales del sector público, privado, organizaciones civiles, academia y organizaciones no gubernamentales, lo que fortalece la gobernanza y contribuye a una planificación más eficaz.

Es importante recalcar que, en el Perú, no existe una conformación oficial de macrozonas; no obstante, existen otros esquemas de agrupación regional con objetivos específicos. Entre ellos, las mancomunidades³¹ (como la Mancomunidad Regional de los Andes o la Mancomunidad Regional Amazónica); los macrosistemas, en el marco del Sistema de Ciudades y Centros Poblados (Siccepl)³²; los macroámbitos, en el marco del Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte (PNSILT 2032)³³, entre otros.

A continuación, se presenta un esquema general que sintetiza la incorporación del enfoque territorial en el PNI 2026-2031:

Gráfico 8. Esquema de incorporación del enfoque territorial al PNI 2026-2031



Elaboración: MEF.

2.5 Notas territoriales

Las notas territoriales son un insumo clave para implementar el enfoque territorial en el PNI 2026-2031, ya que proporcionan un diagnóstico integral del territorio (aspectos geográficos, demográficos, económicos, entre otros), y caracterizan las potencialidades de las cuatro macrozonas definidas (Norte, Centro, Sur y Lima-Callao).

A partir de esta información, se identifican y vinculan proyectos de infraestructura que responden a las necesidades de cada territorio y permiten promover las actividades productivas y articuladoras con potencial consolidado de cada macrozona, orientadas al desarrollo económico y la mejora de la competitividad territorial.

Asimismo, las notas territoriales complementan el esfuerzo de planificación a nivel nacional, sin sustituir la responsabilidad de los sectores de diagnosticar la realidad bajo su ámbito de competencia, ni su facultad de definir estrategias, identificar intervenciones y establecer prioridades. Su aporte radica en integrar una visión territorial que orienta la priorización de inversiones en función del nivel de potencialidad territorial de cada macrozona, según criterios técnicos definidos en el PNI 2026-2031.

A continuación, se presenta el proceso para elaborar el diagnóstico territorial e identificar las actividades productivas y articuladoras con potencialidad consolidada, así como la lista de proyectos orientados a impulsarlas:

Gráfico 9. Estructura para desarrollar las notas territoriales



Elaboración: MEF.

³¹ En julio de 2011 se promulgó la Ley de Mancomunidad Regional (29768), mediante la cual se crearon mecanismos de coordinación entre gobiernos regionales.

³² Ver el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Planificación Urbana del Desarrollo Urbano Sostenible, aprobado por Decreto Supremo 012-2022-Vivienda.

³³ Aprobado por Resolución Ministerial 362-2023-MTC/01.

2.5.1 Conformación de macrozonas

La planificación territorial en infraestructura debe partir del reconocimiento de que cada región del Perú posee dinámicas económicas, productivas, institucionales y ambientales diferenciadas. Ningún territorio está aislado, siempre forma parte de realidades territoriales mayores que se deben tener en cuenta considerando las disparidades entre territorios y promoviendo la convergencia entre ellos.

En ese sentido, la conformación de macrozonas constituye un elemento central en la aplicación del enfoque territorial del PNI 2026-2031, ya que permite agrupar departamentos adyacentes según sus características logísticas (cadenas logísticas, ámbitos y corredores logísticos), cuencas hidrográficas e Índice de Desarrollo Humano (IDH). Este enfoque permite reconocer y destacar las actividades productivas y articuladoras con potencial consolidado de cada territorio, algo que sería difícil de identificar con un análisis a nivel nacional, donde se puede perder visibilidad sobre las oportunidades económicas específicas. El proceso de identificación de las macrozonas comprende la identificación de variables territoriales y el resultado de conformación. Es importante destacar que la conformación de macrozonas se define exclusivamente para el PNI 2026-2031 sin sustituir los esfuerzos de regionalización o agrupación que realizan las autoridades competentes.

Identificación de variables territoriales

Para la conformación de macrozonas se consideran cinco variables de agrupamiento y una de alineamiento. Las primeras corresponden a aquellas con mayor capacidad para evidenciar vínculos económicos y logísticos entre departamentos, asegurando una distribución equilibrada de inversiones en el territorio y promoviendo un desarrollo integral. La segunda valida la coherencia territorial de la propuesta.

Tabla 8. Variables seleccionadas para la conformación de macrozonas

N.º	Tipo	Variable	Justificación
1	Agrupamiento	Cadenas Logísticas ³⁴ (ver anexo 2)	Permite identificar productos clave y rutas estratégicas que conectan áreas productivas con mercados internos o de exportación, incidiendo directamente en la competitividad y productividad departamental. En ese sentido, esta variable es fundamental para definir la agrupación de macrozonas, al evidenciar la existencia de infraestructura de conexión, el flujo de mercancías y su vinculación con la demanda de servicios logísticos y transporte.
2	Agrupamiento	Ámbitos Logísticos ³⁵ (ver anexo 3)	Permite identificar las zonas de concentración logística mediante la agrupación espacial de las cadenas logísticas definidas por el MTC, orientando la planificación de infraestructura hacia áreas estratégicas de conectividad interdepartamental y fortaleciendo así las condiciones para el desarrollo económico del territorio.
3	Agrupamiento	Corredores Logísticos ³⁶ (ver anexo 4)	Los corredores logísticos consolidados ³⁷ son una base para la conformación de macrozonas, ya que permiten identificar las conexiones estratégicas que facilitan el flujo de mercancías, y la reducción de los costos de transporte, generando un impacto directo en la competitividad, con un alcance interdepartamental.
4	Agrupamiento	Índice de Desarrollo Humano (ver anexo 5) ³⁸	Para fomentar un «efecto contagio» positivo, en cada macrozona se agrupan departamentos con distinto IDH para que los más desarrollados impulsen a los de menor avance. Lo cual permite establecer una equidad territorial ³⁹ e impulsar la cohesión social dentro de las macrozonas. El promedio de IDH de los departamentos
5	Agrupamiento	Cuencas hidrográficas ⁴⁰	Permite identificar las áreas con mayor prioridad de acceso a recursos hídricos, especialmente en zonas agrícolas y regiones con alta vulnerabilidad climática (como sequías). Con ello, se busca garantizar que cada macrozona incluya, dentro de sus límites territoriales, al menos 1 cuenca de «prioridad 1» por cada vertiente presente (Pacífico, Atlántico o Titicaca).
6	Alineamiento	Sistema de Ciudades y Centros Poblados ⁴¹	Se evaluó la coherencia de las unidades espaciales denominadas «macrosistemas» con las macrozonas identificadas, con el objetivo de reforzar su validez territorial. Esta coincidencia confirma que la agrupación propuesta responde a dinámicas reales de conectividad, complementariedad funcional y potencial de desarrollo regional, alineándose con los principios del Siccep y fortaleciendo la coherencia del proceso de planificación.

Elaboración: MEF.

³⁴ La metodología del estudio «Cadenas Logísticas 2021» del MTC identificó 52 cadenas logísticas priorizadas, agrupadas en 12 familias productivas.

³⁵ El PNSILT 2032 define espacios territoriales en las escalas nacional, regional y subnacional, donde se establecen relaciones de servicio entre centros de producción y consumo, para llevar a cabo operaciones logísticas y de valor agregado. Su metodología consiste en la agregación espacial de las cadenas logísticas; la cuantificación de las relaciones locales productivas y comerciales entre nodos y la priorización de 14 ámbitos logísticos.

³⁶ El PNSILT 2032 los define como vías que articulan orígenes y destinos mediante infraestructura de transporte y flujos de información y prácticas comerciales. Los corredores logísticos cumplen un criterio obligatorio: conectar dos o más ámbitos logísticos.

³⁷ Solo en caso el ámbito logístico no tenga una vinculación mediante corredores consolidados con otro ámbito, se utilizó la información de corredores en consolidación y potenciales, con el fin de garantizar la interdependencia departamental.

³⁸ Según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el IDH es un indicador que consolida el análisis de 3 dimensiones clave para el desarrollo humano: salud, educación y nivel de ingresos.

³⁹ De acuerdo con el documento «Descentralización, regionalización y macrorregiones: balance y escenarios para el desarrollo territorial del Perú» de Ceplan, la conformación de macrozonas debe integrar departamentos con niveles de IDH distintos, de modo que los territorios con mayor desarrollo humano impulsen la mejora de aquellos con indicadores más bajos.

⁴⁰ El Decreto Supremo 001-2010-AG, establece que la cuenca hidrográfica constituye el ámbito territorial básico para la planificación de la gestión del agua. La ANA realizó un estudio «Priorización de cuencas para la gestión de los recursos hídricos» donde identificó 20 cuencas de alta prioridad.

⁴¹ El Decreto Supremo 012-2022-Vivienda, define el «Sistema de Ciudades y Centros Poblados (Siccep)», orientado a fortalecer la integración social, económica y administrativa del territorio nacional.

Resultado de la conformación de macrozonas

Luego de evaluar las cinco variables de agrupamiento y verificar la variable de alineamiento, se establecieron macrozonas tomando en consideración criterios de conectividad, complementariedad productiva y equidad territorial según lo señalado en la tabla 8 y anexo 6. Así, se conformaron cuatro macrozonas:

Gráfico 10. Macrozonas para el PNI 2026-2031



Elaboración: MEF.

Tabla 9. Departamento según macrozonas

Macrozona Norte	
- Tumbes	- Cajamarca
- Piura	- Amazonas
- Lambayeque	- San Martín
- La Libertad	- Loreto
Macrozona Centro	
- Áncash	- Pasco
- Huánuco	- Junín
- Ucayali	
Macrozona Lima-Callao	
- Lima	- Provincia Constitucional del Callao
Macrozona Sur	
- Ica	- Tacna
- Huancavelica	- Cusco
- Ayacucho	- Apurímac
- Arequipa	- Madre de Dios
- Moquegua	- Puno

Elaboración: MEF.

Para el caso de Lima-Callao, producto del análisis de las variables mencionadas, se optó por agruparse como una macrozona, dada su alta participación e impacto en el flujo económico, productivo y logístico del país, junto con su considerable diferencia en el IDH respecto a otros departamentos. Esta distinción busca aislar este eje nacional para evitar la concentración de resultados, lo cual se evidencia en los siguientes aspectos:

- Movilizan todas las cadenas logísticas priorizadas (52 cadenas en total).
- Concentran los tres corredores logísticos estructurantes a nivel nacional (ejes estructurantes Norte, Sur y Corredor Central) y los principales puntos de conectividad internacional (Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, puertos del Callao y Chancay).
- En relación con la producción, exportación y población a nivel nacional, concentra el 40% del valor agregado bruto, el 29% de las exportaciones (en valor free on board FOB) a nivel nacional y aproximadamente el 40% de la población del país.
- Cuenta con al menos una cuenca de «prioridad 1».

Actividades productivas y articuladoras

Las actividades productivas evaluadas en el marco de las notas territoriales fueron⁴²: minería, agrícola, pecuario, turismo, pesca y acuicultura, energético, forestal y manufactura. Asimismo, se consideraron funciones como la logística e infraestructura social, por su rol articulador de infraestructura y del territorio.

Gráfico 11. Actividades productivas y articuladoras para el PNI 2026-2031



Elaboración: MEF.

⁴² Sectores como comercio, construcción o servicios tradicionales, si bien son relevantes para el empleo urbano y el dinamismo del consumo interno, no fueron priorizados en este análisis por tratarse, en su mayoría, de actividades de demanda interna, con efectos más acotados en la articulación de cadenas productivas territoriales. Si bien pueden generar impactos complementarios en economías locales, especialmente en contextos urbanos, su vínculo estructural con los procesos de transformación productiva y el desarrollo de infraestructura habilitadora es menos directo en comparación con sectores estratégicos de base productiva o exportadora.

La selección de estas actividades productivas se realizó considerando su capacidad de generar empleo y por su vinculación con la dinámica productiva del territorio. La desagregación sectorial permite identificar aquellas actividades clave que contribuyen a impulsar los sistemas productivos a nivel regional, articular cadenas de valor y generar impactos diferenciados en el territorio, tanto en contextos urbanos como rurales.

Además, funciones como la logística y la infraestructura social son relevantes por su rol transversal, esencial para la articulación intersectorial. La logística es clave para mejorar la conectividad y reducir costos de transacción, mientras que la infraestructura social complementa el análisis productivo al reconocer sectores que brindan servicios a la población, no como parte de la identificación directa de potencialidades productivas, sino como aspectos habilitantes que orientan la priorización de inversiones de alto impacto social, contribuyendo al desarrollo del territorio y a la mejora de la calidad de vida.

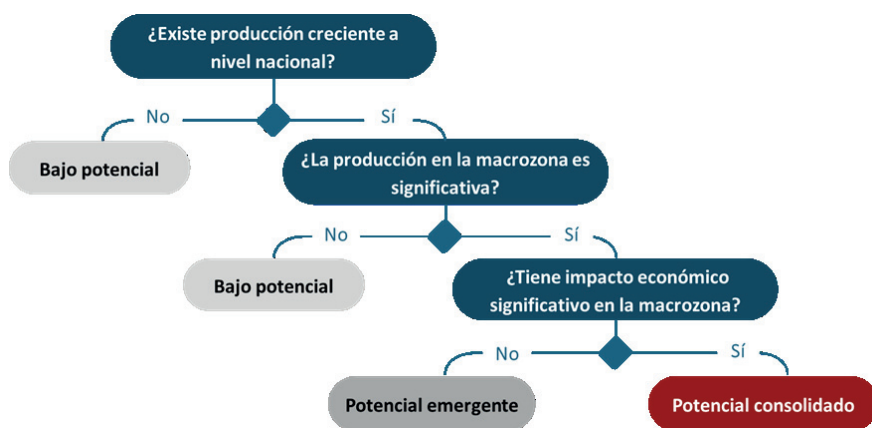
2.5.2 Identificación de potencialidades

En el marco del PNI, la «potencialidad» representa el nivel asignado a cada actividad productiva o articuladora, según su capacidad comprobada para sostener, ampliar o consolidar su desempeño. Esta clasificación se basa en evidencia histórica y proyecciones, y no se restringe a actividades incipientes, sino que considera a aquellas con presencia relevante en la estructura económica de la macrozona y que cuentan con un margen de crecimiento en el corto y mediano plazo.

Para todas las macrozonas, se aplicó un esquema común de análisis sobre las actividades productivas y articuladoras⁴³, asignando a cada una un nivel de potencialidad: Consolidado, Emergente o Bajo potencial, en función de tres criterios principales:

1. Tendencia histórica o proyectada de producción a nivel nacional⁴⁴.
2. Producción o presencia significativa en la macrozona⁴⁵.
3. Impacto económico significativo en cada macrozona⁴⁶.

Gráfico 12. Nivel de potencialidad de los sectores productivos y articuladores



Elaboración: MEF

La clasificación permite identificar los sectores de la economía con mayor capacidad de dinamizar el crecimiento regional e impulsar la inversión pública y privada, en función de su grado de consolidación territorial y productiva.

Consolidado: el sector presenta producción activa y representativa en la macrozona, que genera impacto económico y cuenta con condiciones habilitantes que permiten su expansión o fortalecimiento inmediato.

Emergente: el sector cuenta con producción activa, y muestra presencia territorial relevante, pero enfrenta restricciones, brechas o capacidades locales en desarrollo que deben ser fortalecidas para consolidarse económicamente.

Bajo potencial⁴⁷: no se identifican condiciones suficientes para evaluar el potencial del sector, ya sea por baja producción, limitada presencia territorial o el impacto económico en la macrozona es reducido.

En la siguiente tabla se presenta la información cuantitativa de la evolución histórica a nivel nacional, de los sectores y articuladores elegidos. Este análisis permite identificar la dinámica de crecimiento de cada sector, constituyendo una base para proyectar su relevancia futura y priorizar aquellos con capacidad comprobada de generar valor económico y articular cadenas productivas.

⁴³ El PNI 2026-2031 reconoce, además de los sectores productivos y articuladores (como la logística), la relevancia de otros sectores que brindan servicios a la población y contribuyen al desarrollo de las ciudades, agrupados bajo el término «infraestructura social». Para ellos, esta agrupación se considera presente en las cuatro macrozonas y comprende movilidad urbana, hospitales, bibliotecas, colegios, Vivienda, gestión de residuos, agua y saneamiento y prevención de desastres. Su tratamiento responde a una lógica complementaria a la productividad, por lo que no se evalúa en el diagrama de flujo para la identificación de potencialidades productivas y articuladoras.

⁴⁴ La tasa de crecimiento promedio la actividad en los últimos cinco años debe ser positiva o con proyecciones de crecimiento positivas.

⁴⁵ Se calcula el porcentaje que representa la producción de la actividad en la macrozona respecto a la producción nacional. Este indicador es significativo si supera el promedio de participación registrado para esa actividad entre las cuatro macrozonas.

⁴⁶ Se calcula el porcentaje que representa el Valor Agregado Bruto (VAB) de la actividad en la macrozona respecto al VAB total de dicha macrozona. Este indicador se considera significativo si supera el promedio de participación registrado para esa actividad entre las cuatro macrozonas.

⁴⁷ Esta clasificación no implica necesariamente que el sector carezca de potencial a futuro, sino que, según la evaluación realizada para el PNI 2026-2031, no reúne actualmente algunos de los criterios establecidos, sin que ello descarte su desarrollo en el mediano o largo plazo.

Tabla 10. Identificación de la evolución de histórica y proyectada de producción

Sector	Descripción
Agrícola	En el periodo 2020-2024, la producción agrícola nacional ha experimentado un crecimiento sostenido, al pasar de 56 a 63 millones de toneladas, con una variación anual promedio de producción agrícola de 3,1%. Además, según los indicadores del PEDN 2050, el VBP agropecuaria aumentaría de S/ 49.974 millones en 2030 a S/ 74.088 millones en 2050 (p. 341). En ese horizonte, la superficie agrícola con infraestructura de riego se mantendría en torno al 41,9% en 2050, y el porcentaje de productores agrarios con licencia de uso de agua aumentaría del 55,1% en 2021 a 71,4% en 2050 (p. 220) ⁴⁸ .
Pecuario	Para el periodo 2020-2024, la producción pecuaria nacional presenta un crecimiento sostenido, al pasar de 4,78 millones de toneladas (TN) a 5,04 millones de TN, y una variación anual promedio de producción de 1,5%, este escenario optimista en los próximos años resulta relevante para este sector. Además, con las metas proyectadas a 2027 por el Plan Nacional de Desarrollo Ganadero 2017-2027 ⁴⁹ , el impulso a la actividad ganadera nacional considera el incremento de la productividad como estrategia de competitividad y proyectando mejores rendimientos de los principales productos ganaderos.
Pesca y acuicultura	Entre 2020 y 2024, la cosecha acuícola nacional mostró una tendencia decreciente, atribuida principalmente a condiciones oceanográficas adversas y factores climatológicos que afectaron la productividad de especies clave. En los últimos tres años, el volumen cosechado se redujo al pasar de 0,14 millones de toneladas métricas (TM) a 0,10 millones de TM, con una variación anual promedio de cosecha acuícola de - 7,3%, lo que representa un desafío significativo para el sector en los próximos años. No obstante, para 2025 se proyecta una recuperación moderada de 5,3%, sustentada principalmente en la cosecha de especies como el langostino y la tilapia, la normalización progresiva de las condiciones oceanográficas y la aplicación de beneficios tributarios ⁵⁰ . Además, según los Indicadores del PEDN, se proyecta que el PBI del sector pesca y acuicultura alcanzaría S/ 2.136 millones en 2030 y S/ 2.240 millones en 2050, frente a los S/ 2.164 millones de 2020 (p.339). Asimismo, la participación de la producción acuícola en el PBI sectorial aumentaría del 24,9% en 2019 al 41,9% en 2050, lo que refleja una tendencia hacia la consolidación de la acuicultura (p.388).
Energético	Durante el periodo 2020-2024, los niveles de producción de electricidad crecieron de 52.734 gigavatio-hora (GWh) a 62.565 GWh, con una variación anual promedio del 4,8%, impulsada principalmente por las centrales hidráulicas y térmicas. En contraste, en el mismo periodo la producción de líquidos de gas natural disminuyó de 31 a 29 millones de barriles, mientras que la producción de petróleo se mantuvo relativamente estable, pasando de 14,5 millones a 14,8 millones de barriles. Por su parte, la producción de gas natural en estado gaseoso creció de 424 a 511 millones de MMPC ⁵¹ . Estos movimientos en la oferta energética se enmarcan en la transición del país hacia una matriz más limpia. Según los indicadores del PEDN 2050 (p. 289), la participación de fuentes renovables no convencionales en la generación eléctrica aumentará del 5,6% en 2022 a 16% en 2050. De manera complementaria, el estudio de expansión óptima del sistema eléctrico prevé que, para 2050 en un escenario base, la matriz energética nacional estará conformada principalmente por energía eólica (35%), hidroeléctrica (30%), gas natural (26%) y solar (8%), lo que implica una transformación significativa desde el esquema actual predominantemente hidrotérmico ⁵² .
Forestal	Entre 2020 y 2024, la producción de madera rolliza y aserrada registró incrementos significativos cada año, duplicando su volumen al pasar de 1.264 a 2.462 millones de m ³ , con un crecimiento promedio anual de 19,4%, lo cual refleja el alto potencial del sector forestal como motor de desarrollo económico, ambiental y territorial. Además, un informe del Banco Mundial ⁵³ (2022), señala que una inversión de USD 6.000 millones en silvicultura, restauración y manejo sostenible del paisaje forestal entre 2023 y 2050 podría multiplicar por siete la contribución del sector al PBI, elevándose del 1,9% en 2023 al 5,5% en 2050, generar aproximadamente 85.000 empleos anuales y transformar al sector en un sumidero de carbono, capturando hasta 38 MtCO ₂ e anuales para mediados de siglo. Por su parte, el Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego (Midagri) y Serfor ⁵⁴ (2021) estiman que la incorporación de 200 mil hectáreas de plantaciones forestales comerciales podría generar S/ 500 millones adicionales al PBI y crearía 5.600 empleos permanentes anuales. Por último, para consolidar esta transformación, el PEDN 2050 (p. 247), fija como meta que el 100% de las tierras forestales cuenten con zonificación forestal y unidades de ordenamiento forestal a 2050, partiendo de 0% en 2020 ⁵⁵ .

⁴⁸ Indicadores del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 (PEDN). <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8574274/4637571-tomo-ii-indicadores-plan-estrategico-de-desarrollo-nacional-al-2050.pdf?v=1756509293>.

⁴⁹ Midagri. (2017). www.Midagri.gob.pe/portal/download/pdf/especiales/plan-nacional-ganadero.pdf.

⁵⁰ Produce. (2025), disponible en: www.producempresarial.pe/wp-content/uploads/2025/02/255-Reporte-Sectorial-de-Desempeno-del-Sector-Acuicola-27.02.2025.pdf

⁵¹ La sigla MMPC se refiere a mil millones de pies cúbicos.

⁵² Expansión Óptima de la Generación y Transmisión del SEIN al 2050: Escenario Base (Minem, 2024). https://eficienciaenergetica.minem.gob.pe/Content/fileman/Uploads/Documents/ESPACIO%20PLANEAMIENTO/EstudioPSR_Escenario%20BASE_REV_v2.pdf.

⁵³ Resumen ejecutivo. Perú: Informe sobre clima y desarrollo de los países. (Banco Mundial, 2022). <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099220412062236032/pdf/P1771370add3b702b0a88404d82ab611f9b.pdf>.

⁵⁴ Estrategia para la promoción de plantaciones forestales comerciales 2021-2050. (Midagri y SERFOR, 2021). https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2244409/EPPFC-28_09_2021-Revision_OGAJ_04_10_2021FF.pdf.pdf.

⁵⁵ Indicadores del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 (PEDN). <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8574274/4637571-tomo-ii-indicadores-plan-estrategico-de-desarrollo-nacional-al-2050.pdf?v=1756509293>.

Sector	Descripción
Turismo	Durante el periodo 2020-2024, el número de visitantes a sitios turísticos, museos y áreas naturales protegidas en el Perú aumentó de 4 millones a 16 millones (entre nacionales y extranjeros), con una tasa de crecimiento anual promedio del 44%, lo cual refleja la recuperación del sector tras la pandemia del COVID-19. Además, según las proyecciones del PEDN 2050 (p. 408), se espera que al 2050 el turismo contribuya con el 6,3% al PBI nacional, en comparación con un 3,9% en 2019. Asimismo, el Ceplan estima que el sector podría generar hasta 5 millones de empleos vinculados al turismo para 2035⁵⁶. En términos de ingresos, se estima que para 2030 el turismo receptivo aportará hasta 8.662 millones de dólares y el interno 10.000 millones de dólares⁵⁷.
Logístico	Durante el periodo 2020-2024, el tráfico de carga aérea en aeropuertos experimentó un crecimiento sostenido, al pasar de 208.000 a 256.000 toneladas⁵⁸, con una variación anual promedio del 5,5%. Asimismo, el movimiento de carga portuaria registró incrementos en todos los años analizados, ascendió de 49 millones de toneladas en 2020 a 63 millones en 2024. Por otro lado, según el PEDN a 2050 (p. 449), el sector logístico del país apunta a consolidar una red de transporte en buen estado y con costos logísticos competitivos. En este sentido, se proyecta que el porcentaje de kilómetros de la Red Vial Nacional, concesionados o intervenidos por el sector privado e integrados a los corredores logísticos, aumente de 94,9% en 2022 a 100% en 2040, garantizando mantenimiento permanente y condiciones óptimas de la infraestructura vial. Además, según el PEDN (p. 451) se proyecta un incremento del índice de desempeño logístico de la eficiencia del transporte de carga para las actividades productivas, pasando de un 3% en 2022 a un 3,54% en 2050, lo que mejoraría significativamente la competitividad del país.
Manufactura	Para el periodo 2020-2024, la manufactura a nivel nacional viene recuperándose paulatinamente, al pasar de -18,7% a 4,0%; además, de una tasa de crecimiento anual promedio de 0,9%. Se espera que en los próximos años el sector recupere sus niveles prepandemia. Además, el desarrollo industrial en el Perú apunta a una mayor sofisticación y valor agregado en su estructura exportadora, de acuerdo con el PEDN a 2050 (p.344), se proyecta que las exportaciones del sector manufactura no primaria representen el 7,5% del PBI en 2050, partiendo de un 2,2% en 2020, impulsando sectores como el textil, materiales de construcción, maquinaria, y agroindustria. Asimismo, se espera que las exportaciones de productos manufacturados de alta tecnología aumenten del 4,8% en 2020 al 8% en 2050, reflejando una mejora en la capacidad tecnológica y de innovación del sector (p.434)⁵⁹.
Minería	En el periodo 2020-2024, la producción minera aurífera nacional experimentó un crecimiento de 88 a 108 toneladas métricas, con una variación promedio anual de 5,35%. En el mismo periodo, la producción minera cuprífera nacional creció de 2,15 a 2,74 millones de toneladas métricas, con una variación promedio anual de 6,32%. Por su parte, la producción de plata se incrementó de 2.721 a 3.511 toneladas métricas, con una variación promedio anual de 7,27%, y la producción de otros minerales creció de 51,7 a 73,9 millones de toneladas métricas, con una variación promedio anual de 10,88%. Según el Instituto Geológico, Minero y Metalúrgico (Ingemmet)⁶⁰, el sector minero peruano tendrá un papel determinante en la economía a 2050. En un escenario normal, el cobre concentrará el 69% del valor económico potencial del sector minero metálico, seguido por el oro (10%), y plata (5%). En dicho contexto, el beneficio económico acumulado para el Estado ascendería a USD 758 mil millones hasta 2050. Asimismo, el Ceplan⁶¹, señala que para 2050 el sector minero estará plenamente formalizado y empleará tecnologías limpias, con énfasis en la pequeña minería y la minería artesanal. Además, impulsado por la transición energética global, la demanda de litio, considerado el «nuevo oro blanco», podría aumentar hasta en 965% para 2040.

Fuente: Ceplan, Midagri, Produce, Minem, Banco Mundial, Serfor, Mincetur, Ingemmet, INEI.
Elaboración: MEF.

A manera de resumen, se incluyen los resultados de las actividades productivas y articuladoras con potencialidades consolidadas en cada macrozona.

Tabla 11. Actividades productivas y articuladoras con potencial consolidado por macrozona

Macrozona Norte	Macrozona Centro	Macrozona Sur	Macrozona Lima-Callao
Agricultura	Agrícola	Agrícola	
Pecuario			
	Minería	Minería	
			Manufactura
		Turismo	Turismo

⁵⁶ Ceplan (2024). Comercio Exterior y Turismo: Tendencias sectoriales para la anticipación estratégica. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7412997/6317820-a2-comercio-exterior-y-turismo-tendencias-sectoriales-para-la-anticipacion-estrategica.pdf?v=1735051568>.

⁵⁷ Plan estratégico sectorial multianual (Pesem) del sector comercio exterior y turismo 2024-2030. Mincetur. https://transparencia.mincetur.gob.pe/documentos/newweb/Portals/0/transparencia/RM_Nro_081-2024-Mincetur-Pesem_ANEXO.pdf.

⁵⁸ Boletín estadístico e Informes de desempeños 2020-2024 de Ositran: www.ositran.gob.pe/antior/publicaciones/boletin-estadistico.

⁵⁹ Indicadores del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 (PEDN). <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8574274/4637571-tomo-ii-indicadores-plan-estrategico-de-desarrollo-nacional-al-2050.pdf?v=1756509293>

⁶⁰ Ingemmet. (2018). Estimación del Potencial Minero Metálico del Perú y su Contribución Económica al Estado, acumulado al 2050. <https://hdl.handle.net/20.500.12544/1361>

⁶¹ Ceplan (2023). Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5133337/Peru%20-%20Plan%20Estrategico%20de%20Desarrollo%20Nacional%20al%202050.pdf?v=1694719008>.

Macrozona Norte	Macrozona Centro	Macrozona Sur	Macrozona Lima-Callao
Energético		Energético	Energético
			Logístico
Forestal	Forestal		
Pesca y acuicultura			
Infraestructura social	Infraestructura social	Infraestructura social	Infraestructura social

Elaboración: MEF.

Identificación de proyectos vinculados a las actividades productivas y articuladoras con potencial consolidado

Sobre la base del diagnóstico realizado, se identificaron los proyectos de inversión estratégicos para cada macrozona, con el propósito de impulsar sus capacidades productivas y articuladoras, se incluye la infraestructura social.

Para este proceso se consideraron diversas fuentes oficiales y mecanismos de coordinación, incluyendo los principales proyectos de las entidades registrados en el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas (IMIAPP), el Programa Multianual de Inversiones (PMI), la cartera de proyectos APP y PA de Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión) y la cartera de megaproyectos de la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN). Asimismo, se incorporaron los aportes relevantes recogidos durante las reuniones de socialización y los talleres participativos desarrollados en cada macrozona, espacios que permitieron recoger percepciones y validar las prioridades de las actividades seleccionadas.

La información obtenida fue contrastada y validada por las entidades competentes, garantizando que el portafolio responda tanto a los lineamientos de política sectorial como a las necesidades y oportunidades específicas de cada territorio. Cabe indicar que, dicha información obtenida se encuentra sujeta a variaciones en el normal desarrollo del ciclo de vida de los proyectos.

2.5.4.1 Nota territorial de la Macrozona Norte

Diagnóstico territorial de la Macrozona Norte

La Macrozona Norte, la más extensa del país con 572.965 km2 (44,6% del territorio nacional), está conformada por ocho departamentos y se caracteriza por su diversidad geográfica, que comprende la costa, los andes y la amazonia. Su ubicación estratégica, junto con una notable riqueza ecológica, cultural y productiva, la posiciona como una región con alto potencial para promover un desarrollo económico con enfoque territorial.

A partir del análisis territorial y sectorial realizado, se han identificado sectores con potencialidad consolidada, entre los que destacan el agrícola, pecuario, pesca y acuicultura, energético y forestal. Estos resultados permiten definir las principales oportunidades estratégicas de esta macrozona, orientando las intervenciones hacia un desarrollo equilibrado y sostenible.

En la siguiente sección se presenta un sustento cuantitativo para las actividades clasificadas, con nivel de potencialidad consolidada, teniendo en cuenta su concentración territorial y participación en el valor agregado de la macrozona.

Tabla 12. Identificación de actividades con potencial consolidado en la Macrozona Norte

Actividad	Justificación
Agrícola	En 2024, la Macrozona Norte concentró el 41% de la producción nacional de cultivos distintos al forraje, con un volumen de 12 millones de toneladas. Destacan los aportes de los departamentos de San Martín y La Libertad, cada uno con más de 2 millones de toneladas. En el año 2024 el valor agregado bruto (VAB) del sector agrícola en la Macrozona Norte representó el 11,62% del VAB total de dicha macrozona. Con ello se refleja la participación relativa del sector agrícola en la generación de valor económico regional.
Pecuario	En 2024, la producción pecuaria en la Macrozona Norte ascendió a 1,4 millones de toneladas, cifra relevante ya que representa el 29,1% de la producción pecuaria nacional. Resaltan los departamentos de La Libertad y Cajamarca, que en conjunto concentran el 70% de la producción de la macrozona, principalmente con producción de carne de ave y leche fresca de vaca. En el año 2024 el VAB relacionado al sector pecuario en la Macrozona Norte representó el 1,86% del VAB total de dicha macrozona, siendo está la proporción más alta entre las cuatro macrozonas.
Pesca y acuicultura	En 2024, la producción acuícola en la Macrozona Norte ascendió a 49.985 toneladas, cifra que representa el 48,6% de la producción acuícola nacional. Las dos especies más relevantes fueron las conchas de abanico en Piura (25.000 toneladas) y langostino en Tumbes (19.000 toneladas), que en conjunto concentraron el 89% de la producción acuícola de esta macrozona, evidenciando la alta especialización de la actividad. En el año 2024 el VAB relacionado al sector acuícola en la Macrozona Norte representó el 1,34% del VAB total de dicha macrozona, siendo esta una proporción relevante entre las cuatro macrozonas.
Energético	En 2024, la Macrozona Norte concentró el 34,2% de la producción nacional de Petróleo y Líquido de Gas Natural, con una producción conjunta de 14,9 millones de barriles y una producción de gas natural de 21 millones de MMPC ⁶² . Por otro lado, la producción de energía eléctrica en esta macrozona registró los 4.009 GWh, lo que equivale al 6,31% del total nacional, participación significativamente menor en comparación con otras macrozonas. En el año 2024 el VAB relacionado al sector energético con respecto al Gas e Hidrocarburos en la Macrozona Norte, esta representó el 1,81% del VAB total de dicha macrozona; mientras que, para la producción eléctrica, esta presentó un 1,1% del VAB total de dicha macrozona.

62 La sigla MMPC se refiere a mil millones de pies cúbicos.

Actividad	Justificación
Forestal	En 2024, la Macrozona Norte aportó el 18% de la producción nacional de madera aserrada, con un volumen de 157.000 metros cúbicos, destacando el aporte del departamento de Loreto con 126.000 metros cúbicos. En ese mismo año, la producción de madera rolliza en esta macrozona registró 463.000 metros cúbicos, equivalentes al 29% del total nacional, de los cuales 445.000 metros cúbicos provinieron de Loreto, que se ubicó como el segundo productor a nivel nacional. En el año 2024 el VAB relacionado al sector forestal en la Macrozona Norte representó el 0,16% del VAB total de dicha macrozona, cifra mayor al promedio de participación del sector forestal registrado en las cuatro macrozonas.

Elaboración: MEF.

Identificación de objetivos

La Macrozona Norte requiere orientar sus esfuerzos estratégicos hacia la diversificación productiva, la sostenibilidad ambiental y la mejora sustancial de su infraestructura y servicios básicos. Los siguientes objetivos estratégicos recogen las principales actividades productivas con potencial consolidado identificadas en el territorio, como: agrícola, pecuario, pesca y acuicultura, energético y forestal. Su impulso permitirá dinamizar el crecimiento económico, cerrar brechas históricas y consolidar un modelo de desarrollo territorial equilibrado, competitivo e inclusivo para toda la región.

Objetivos principales

Objetivo 1: impulsar el desarrollo de una agricultura sostenible y cadenas productivas diversificadas y libres de deforestación, mediante la tecnificación, transformación y exportación de productos estratégicos como arroz, café, cacao, arándano, mango entre otros, promoviendo su articulación a cadenas de valor con valor agregado para mercados nacionales e internacionales.

Objetivo 2: fortalecer la productividad pecuaria mediante un sistema ganadero moderno y tecnificado orientado a la producción sostenible de carne, lácteos y derivados, con enfoque en seguridad alimentaria, sanidad animal y encadenamientos con la industria regional.

Objetivo 3: potenciar el desarrollo de la pesca y acuicultura como ejes estratégicos de la economía de la Macrozona Norte, mediante la innovación tecnológica y el mejoramiento de infraestructuras como plantas de procesamiento, cadenas de frío y sistemas portuarios integrados a los mercados regionales y nacionales.

Identificación de proyectos de inversión en la Macrozona Norte

Sobre la base del análisis realizado se han identificado los siguientes 144 proyectos de infraestructura en la Macrozona Norte para promover el desarrollo de las actividades identificadas.

Tabla 13. Proyectos estratégicos identificados en la Macrozona Norte

N°	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI ⁶³ / Idea	Actividad identificada
1	Aeródromo Juanjuí	MTC	2391540	Turismo, logístico, infraestructura social
2	Autopista del Sol Trujillo-Sullana	MTC	-	Logístico
3	Banda Ancha Lambayeque	MTC	2168309	Infraestructura social
4	Banda Ancha Amazonas	MTC	2269037	Infraestructura social
5	Banda Ancha Cajamarca	MTC	2250145	Infraestructura social
6	Banda Ancha La Libertad	MTC	2338025	Infraestructura social
7	Banda Ancha Piura	MTC	2250179	Infraestructura social
8	Banda Ancha San Martín	MTC	2331656	Infraestructura social
9	Banda Ancha Tumbes	MTC	2250147	Infraestructura social
10	Bandas AWS-3	MTC	-	Infraestructura social
11	Centro de Interpretación Cultural Bosque de Pómac	Cultura ⁶⁴	2492469	Turismo, infraestructura social
12	Canal Miguel Checa	ANIN	2382880	Agrícola
13	Centro de Salud Máncora	ANIN	2558584	Infraestructura social
14	Centro de Salud Sechura	ANIN	2558582	Infraestructura social
15	Centro de Salud Talara	ANIN	2558585	Infraestructura social
16	Sistema hídrico Chancay-Lambayeque	Midagri	-	Agrícola
17	Chavimochic III	Midagri	2077997	Agrícola
18	COAR ⁶⁵ Cajamarca	Minedu ⁶⁶	2327897	Infraestructura social

⁶³ Código Único de Inversión
⁶⁴ Ministerio de Cultura
⁶⁵ Colegio de Alto Rendimiento
⁶⁶ Ministerio de Educación (MINEDU)

N°	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUJ ⁶³ / Idea	Actividad identificada
19	COAR La Libertad	Minedu	2452663	Infraestructura social
20	COAR Lambayeque	Minedu	2319179	Infraestructura social
21	COAR Nor Oriente	Minedu	-	Infraestructura social
22	Comisaría San Ignacio	Mininter	2616403	Energético
23	Antepuerto de Paita y vías de acceso	MTC	42829	Logístico
24	Creación del servicio de interpretación cultural en el Sitio Arqueológico Gran Pajatén	Cultura	353616	Turismo, infraestructura social
25	CVA ⁶⁷ 10 Cajamarca, La Libertad	MTC	2468720	Logístico
26	CVA 11 Cajamarca	MTC	2459159	Logístico
27	CVA 15 Amazonas, Cajamarca	MTC	2510877	Logístico
28	CVA 17 Cajamarca	MTC	2507211	Logístico
29	CVA 19 La Libertad	MTC	2543359	Logístico
30	CVA 20 La Libertad	MTC	2515902	Logístico
31	Defensa Ribereña Chato Chico	ANIN	2596157	Infraestructura social
32	Defensa Ribereña Franco Bajo	ANIN	2596426	Infraestructura social
33	Defensa Ribereña La Huaquilla	ANIN	2572333	Infraestructura social
34	Defensa Ribereña Pabur	ANIN	2593150	Infraestructura social
35	Defensa Ribereña Parales (San Vicente)	ANIN	2568071	Infraestructura social
36	Defensa Ribereña Quebrada Las Damas (Porvenir)	ANIN	2579097	Infraestructura social
37	Defensa Ribereña Río Yapatera (Chulucanas)	ANIN	2578738	Infraestructura social
38	Defensa Ribereña Salitral	ANIN	2578670	Infraestructura social
39	Defensa Ribereña Santa Rosa de Curban	ANIN	2573192	Infraestructura social
40	Defensa Ribereña Vicus	ANIN	2435221	Infraestructura social
41	DPA ⁶⁸ Malabrigo	Produce	2623785	Pesca y acuicultura, infraestructura social
42	Drenaje Chiclayo	ANIN	2545188	Infraestructura social
43	Drenaje Paita	ANIN	2542271	Infraestructura social
44	Drenaje Piura	ANIN	337828	Infraestructura social
45	Drenaje Sullana	ANIN	2532678	Infraestructura social
46	Drenaje Talara	ANIN	2532763	Infraestructura social
47	Drenaje Trujillo	ANIN	2539202	Infraestructura social
48	Drenaje Tumbes	ANIN	2542639	Infraestructura social
49	EBR ⁶⁹ Institución educativa (IE) Alfonso Ugarte-Piura	Minedu	2234412	Infraestructura social
50	EBR-IE ⁷⁰ Manuel González Prada-Piura	Minedu	2163278	Infraestructura social
51	Electrificación Rural Datem del Marañón	Minem	2530648	Energético
52	Enlace 500 Kv La Niña-Piura	Minem	-	Energético
53	Enlace 500 Kv Miguel Grau-Pariñas y Subestación Pariñas 500/220 Kv	Minem	-	Energético
54	Enlace de 220 Kv Pariñas-Nueva Tumbes	Minem	-	Energético
55	Enlaces 220 Kv Felam-Tierras Nuevas-Salitral	Minem	-	Energético
56	Establecimiento Penitenciario Piura	INPE	2168010	Infraestructura social
57	Establecimiento Penitenciario Iquitos	INPE	2092121	Infraestructura social
58	Establecimiento Penitenciario Trujillo de Varones	INPE	2384352	Infraestructura social

⁶⁷ Corredor Vial Alimentador (CVA)
⁶⁸ Desembarcadero pesquero artesanal (DPA)
⁶⁹ Educación Básica Regular (EBR)
⁷⁰ Institución Educativa (IE)

N°	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUJ ⁶³ / Idea	Actividad identificada
59	Ferrocarril Cajamarca-Lambayeque	MTC	323108	Minera, agrícola, Logístico, infraestructura social
60	Hidrovia Amazónica: Yurimaguas-Santa Rosa	MTC	-	Agrícola, pecuario, pesca y acuicultura, Turismo, logístico, infraestructura social
61	Hospital de Alta Complejidad III-1 en el distrito de 26 de Octubre, Piura	Minsa	2507146	Infraestructura social
62	Mejoramiento Hospital II de Chocope, La Libertad	EsSalud	2331034	Infraestructura social
63	Hospital de La Red Asistencial Cajamarca	EsSalud	2284956	Infraestructura social
64	Mejoramiento Hospital I El Buen Samaritano, Amazonas	EsSalud	2666358	Infraestructura social
65	Hospital Especializado EsSalud Piura	EsSalud	2260218	Infraestructura social
66	Mejoramiento y Ampliación Hospital I Ferreñafe, Lambayeque	EsSalud	2609448	Infraestructura social
67	Mejoramiento y Ampliación Hospital I Higos Urco, Amazonas	EsSalud	2556319	Infraestructura social
68	Mejoramiento y Ampliación Hospital I Florencia de Mora	EsSalud	2258772	Infraestructura social
69	Mejoramiento y Ampliación Hospital I Rioja, San Martín	EsSalud	300688	Infraestructura social
70	Mejoramiento Hospital II de Talara	EsSalud	2259669	Infraestructura social
71	Mejoramiento Hospital I Juanjuí	EsSalud	2523988	Infraestructura social
72	Mejoramiento Hospital Naylamp, Chiclayo	EsSalud	2648497	Infraestructura social
73	Recuperación Hospital Provincial de Cascas II-1, La Libertad	ANIN	2512142	Infraestructura social
74	Mejoramiento Hospital Regional Docente de Trujillo	Minsa	2573274	Infraestructura social
75	Mejoramiento Hospital I Yurimaguas	EsSalud	2529989	Infraestructura social
76	IN ⁷¹ Río Motupe	ANIN	2511840	Infraestructura social, forestal
77	IN Río Chicama	ANIN	2521997	Infraestructura social, forestal
78	IN Piura	ANIN	2669244	Infraestructura social, forestal
79	IN Río Chancay	ANIN	2537950	Infraestructura social, forestal
80	Defensa Ribereña Río La Leche	ANIN	2514708	Infraestructura social, forestal
81	IN Río Olmos	ANIN	2524317	Infraestructura social, forestal
82	IN Río Zaña	ANIN	2510795	Infraestructura social, forestal
83	IN Tumbes	ANIN	2515287	Infraestructura social, forestal
84	LT ⁷² 500 Kv Subestación Piura Nueva-Frontera	Minem	-	Energético
85	Longitudinal de la Sierra Tramo 2	MTC	21731212453741 2454311 2454322 2454327	Logístico
86	Mejoramiento de la Carretera Juanjuí-Tocache	MTC	2015973	Logístico, infraestructura social
87	Mejoramiento de Control, Vigilancia y Defensa-35. ° Brigada, CP Cushillo Cocha, Loreto	Mindef / Ejército Peruano	-	Infraestructura social
88	Mejoramiento del Borde Costero Las Delicias, Buenos Aires y Huanchaco	MTC	2300496	Turismo, infraestructura social
89	Mejoramiento del Servicio de Navegabilidad Fluvial, Yurimaguas Santa Rosa, Loreto	MTC	349437	Logístico
90	Mejoramiento Vial Integración de la IIRSA ⁷³ Norte	MTC	-	Logístico
91	Mejoramiento y ampliación Comandancia-Comzouno ⁷⁴	Mindef / Marina de Guerra del Perú (MGP)	-	Infraestructura social

⁷¹ Infraestructura natural (IN)

⁷² Línea de Transmisión (LT)

⁷³ Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

⁷⁴ Comandancia de la Primera Zona Naval (Comzouno)

N°	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUJ ⁶³ / Idea	Actividad identificada
92	Mejoramiento y ampliación del CJDR ⁷⁵ Lambayeque	Minjushd	2456277	Infraestructura social
93	Mejoramiento y ampliación del CJDR Trujillo	Minjushd	2453832	Infraestructura social
94	Modernización del Aeropuerto de Chiclayo	MTC	372574	Turismo, logístico, industrial, infraestructura social
95	Modernización del Aeropuerto de Tumbes	MTC	-	Turismo, logístico, industrial, infraestructura social
96	Mejoramiento y Ampliación Muelle Paita, Piura	Mindef / MGP	-	Infraestructura social
97	Mejoramiento y Ampliación Museo Sicán, Lambayeque	Cultura	2144074	Turismo, infraestructura social
98	Nuevo TP ⁷⁶ Loreto (Saramiza e Iquitos)	MTC	24810252391857	Agrícola, pecuario, logístico
99	Nuevo TP Yurimaguas-Nueva Reforma	MTC	-	Logístico
100	Mejoramiento y Ampliación Oficina Registral Bagua, Amazonas	Minjushd	2216967	Infraestructura social
101	Mejoramiento Oficina Registral Chiclayo	Minjushd	2132921	Infraestructura social
102	Mejoramiento Oficina Registral Trujillo	Minjushd	2386266	Infraestructura social
103	Mejoramiento Ofici ⁷⁷ Lambayeque	Mininter	2160781	Infraestructura social
104	PCB ⁷⁸ Amazonas	Cultura	2498352	Turismo, infraestructura social
105	PCB Cajamarca	Cultura	2498131	Turismo, infraestructura social
106	PCB San Martín	Cultura	2498554	Turismo, infraestructura social
107	Protección Cuenca Río Piura	ANIN	338615	Minera, infraestructura social
108	Acceso a Internet fijo-Proyecto Alto Amazonas	MTC-Pronatel	2673167	Agrícola, turismo, infraestructura social
109	Desarrollo del Campo Petrolero Bretaña Norte Lote 95	Minem	-	Energético
110	Irrigación Alto Piura	Midagri	2040186	Agrícola
111	Irrigación Guanábano (margen derecho río Tumbes)	Midagri	-	Agrícola
112	Irrigación Las Delicias	Midagri	2195497	Agrícola
113	Irrigación e hidroenergético Olmos	Midagri	-	Agrícola
114	Represa-reservorio de Chonta (Cajamarca)	Midagri	-	Agrícola
115	Nuevo trazo tramo 3: Corral Quemado-Rioja IIRSA Norte	MTC	2597863	Logístico
116	PTAR Cajamarca	Vivienda	2469999	Infraestructura social
117	PTAR San Martín	Vivienda	2470012	Infraestructura social
118	PTAR Trujillo y Chepén	Vivienda	2469971	Infraestructura social
119	Protección Quebradas Ascope, El Oso, Alto Perú, Pampa Hermosa, Quirripango y Santanero - Chicama	ANIN	2509655	Infraestructura social
120	Protección Quebradas Norte Verde, Queneto, Cereales, El Arenal y Huascarán - Virú	ANIN	2501721	Infraestructura social
121	Red de Comunicaciones Manseriche	MTC	2391700	Infraestructura social
122	Red de Comunicaciones Napo-Putumayo	MTC	2394098	Infraestructura social
123	Rehabilitación del Reservorio de Poechos	Midagri	2031000	Agrícola
124	Rehabilitación y Mejoramiento Carretera Ciudad de Dios-Cajamarca	MTC	2318535	Logístico, infraestructura social
125	Protección ante inundaciones río Chancay, Cajamarca-Lambayeque	ANIN	2527677	Infraestructura social
126	Protección ante Movimientos de Masa Río Chancay, CP de Ferreñafe y Canal Taymí, Lambayeque	ANIN	2529233	Infraestructura social
127	Protección ante Movimientos de Masa Río Chancay, CP Pátapo y Chongoyape, Lambayeque	ANIN	2529418	Infraestructura social

⁷⁵ Centro juvenil de diagnóstico y rehabilitación (CJDR)

⁷⁶ Terminal Portuario (TP)

⁷⁷ Oficina de Criminalística (Oficri)

⁷⁸ Parque Cultural Bicentenario (PCB)

N°	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUJ ⁸³ / Idea	Actividad identificada
128	Protección ante inundaciones río Chicama, Océano Pacífico-Puente Punta Moreno Ascope, La Libertad-Cajamarca	ANIN	2501802	Infraestructura social
129	Protección ante inundaciones río La Leche, Lambayeque	ANIN	2499925	Infraestructura social
130	Protección ante inundaciones río Motupe, Lambayeque	ANIN	2501225	Infraestructura social
131	Protección ante inundaciones río Olmos, Lambayeque-Piura	ANIN	2506324	Infraestructura social
132	Protección ante inundaciones río Puzmalca, Piura	ANIN	2435333	Infraestructura social
133	Protección ante inundaciones río Tumbes, El Tigre-Salida al Mar, Tumbes	ANIN	2496772	Infraestructura social
134	Protección ante inundaciones río Viru, La Libertad	ANIN	2501657	Infraestructura social
135	Protección ante inundaciones río Zaña, Lambayeque	ANIN	2500094	Infraestructura social
136	Producción, Almacenamiento y Distribución Agua Piura y Castilla, Curumuy, Piura	Vivienda	2319483	Infraestructura social
137	Ampliación y Mejoramiento Agua Potable y Alcantarillado AA. HH. Piura y Castilla, Piura	Vivienda	2302373	Infraestructura social
138	SAT ⁷⁹ Río Piura	ANIN	2508708	Infraestructura social
139	SAT Río Tumbes	ANIN	2515100	Infraestructura social
140	TP Lambayeque (Eten)	MTC	-	Minera, logístico
141	Ampliación TP Multipropósito de Salaverry	MTC	-	Minera, logístico
142	Transporte Fluvial en la Amazonía	MTC	340845	Logístico
143	Irrigación Trasvase Marañón, Cajamarca Lambayeque Piura	Midagri	-	Agrícola
144	Internet fijo Cuenca de Río Ucayali, Ucayali	MTC	-	Infraestructura social

Elaboración: MEF.

2.5.4.2 Nota Territorial de la Macrozona Centro

Diagnóstico territorial de la Macrozona Centro

La Macrozona Centro está conformada por cinco departamentos: Áncash, Huánuco, Pasco, Junín y Ucayali, distinguiéndose por sus corredores logísticos, con una extensión de 244.691 km2 (19% del territorio nacional), y presenta una densidad poblacional promedio de 17,3 hab/km². La Macrozona Centro cuenta con 4,2 millones de habitantes⁸⁰ proyectada a 2024, representando el 12,4% del total nacional, con Junín y Áncash concentrando la mayor parte de la población.

Su ubicación geográfica permite que actúe como puente natural entre la costa, sierra y selva y con las Macrozonas Norte y Sur, facilitando el tránsito de bienes, personas y servicios; aunque en la actualidad su dinámica productiva y logística se orienta principalmente a atender la demanda del mercado limeño. Por otro lado, su cercanía con los puertos del Callao y de Chancay abre oportunidades significativas para su inserción en cadenas de valor orientadas a la exportación, especialmente en sectores como la agroindustria y la minería.

El análisis territorial, identifica tres actividades productivas con potencial consolidado: minería, agrícola y forestal. Estos resultados permiten definir las principales oportunidades estratégicas de la Macrozona Centro, orientando las intervenciones hacia un desarrollo equilibrado, sostenible e inclusivo.

En la siguiente sección se presenta un sustento cuantitativo para las actividades productivas con potencial consolidado, considerando su concentración territorial y su participación en el valor agregado de la macrozona.

Tabla 14. Identificación de potencialidades consolidadas en Macrozona Centro

Actividad	Justificación
Agrícola	En 2024, la Macrozona Centro concentró el 21% de la producción nacional de cultivos distintos al forraje, con un volumen total de 6 millones de toneladas. Los departamentos de Junín y Huánuco destacaron al aportar de manera conjunta el 67% de esta producción. Ese mismo año, la producción de forraje en la región sumó 8,8 millones de toneladas (26% del total nacional). De ese total, 5,9 millones provinieron de Huánuco, lo que lo convirtió en el principal departamento productor de forraje de la Macrozona Centro. En 2024 el VAB del sector agrícola en la Macrozona Centro representó el 10,6% del VAB total de dicha macrozona. Con ello se refleja la participación relativa del sector agrícola en la generación de valor económico regional.

⁷⁹ Sistema de Alerta Temprana (SAT)

⁸⁰ Se refiere a la población proyectada a 2024 según INEI. La población censada a 2017 para esta macrozona es de 3.801.128 habitantes.

Actividad	Justificación
Minería	En 2024, la Macrozona Centro consolidó su relevancia en la minería metalífera nacional al aportar el 26,46% de la producción de cobre, con 724 mil toneladas métricas finas (TMF). De ese total, Áncash lideró la extracción, con el 61% (444 mil TMF), impulsada por operaciones de gran envergadura como Antamina y Toromocho. En paralelo, la Macrozona Centro produjo 1.641 TMF de plata (46,73% del total nacional), aportada principalmente por Pasco (556 TMF), Áncash (533 TMF) y Junín (499 TMF). La participación de cobre y plata de esta macrozona refuerza su papel estratégico como motor de crecimiento del país y pilar de las exportaciones mineras. El VAB Minero del año 2024, para la Macrozona Centro, representó 26,5% del VAB total, la segunda participación más relevante en comparación con las otras macrozonas.
Forestal	En 2024, la Macrozona Centro aportó el 44% de la producción nacional de madera aserrada, con un volumen de 378.000 metros cúbicos, destacando el aporte del departamento de Ucayali con 230.000 metros cúbicos. En ese mismo año, la producción de madera rolliza en esta macrozona registró 971.000 metros cúbicos, equivalentes al 61% del total nacional, de los cuales 750.000 metros cúbicos provinieron del departamento de Ucayali, que se ubicó como el primer productor a nivel nacional de esta madera. En el año 2024, el VAB relacionado al sector forestal en la Macrozona Centro representó el 0,25% del VAB total de dicha macrozona, cifra superior al promedio de participación del sector forestal registrado en las cuatro macrozonas.

Elaboración: MEF.

Identificación de objetivos

La Macrozona Centro se encuentra en una etapa decisiva para consolidarse como un eje estratégico de conectividad y diversificación productiva en el Perú. Su potencial minero, agrícola y forestal, junto con su ubicación clave demanda un modelo de desarrollo sostenible que potencie su competitividad, reduzca brechas sociales y garantice una gestión eficiente de sus recursos, con un enfoque de seguridad hídrica para agricultura y minería. Para ello, se han definido los siguientes objetivos que orientarán su desarrollo.

Objetivos principales

Objetivo 1: consolidar una agricultura competitiva, resiliente y orientada al mercado nacional e internacional mediante la tecnificación de cultivos clave como café, cacao y jengibre, la expansión sostenible de la frontera agrícola en Áncash y Ucayali, y la integración eficiente con corredores logísticos que conecten la producción rural con los principales centros de transformación y exportación.

Objetivo 2: fortalecer el desarrollo minero con valor agregado, promoviendo procesos de refinación, manufactura local y el fortalecimiento de encadenamientos industriales y logísticos que generen valor agregado y reduzcan los impactos socioambientales.

Identificación de proyectos de inversión para la Macrozona Centro

Sobre la base del análisis realizado se ha identificado los siguientes 64 proyectos de infraestructura requeridas en la Macrozona Centro a fin de promover el desarrollo de las actividades identificadas.

Tabla 15. Proyectos estratégicos identificados en la Macrozona Centro

Nº	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/Idea	Actividad identificada
1	Aeródromo Breu	MTC	2331359	Logístico, infraestructura social
2	Banda Ancha Áncash	MTC	2273538	Infraestructura social
3	Banda Ancha Huánuco	MTC	2338303	Infraestructura social
4	Banda Ancha Junín	MTC	2263639	Infraestructura social
5	Banda Ancha Pasco	MTC	2337878	Infraestructura social
6	Mejoramiento Carretera Oyón-Ambo, Huánuco-Lima	MTC	2234355	Logístico, infraestructura social
7	Mejoramiento Carretera Yungay-Yanama, Áncash	ANIN	2669383	Logístico, infraestructura social
8	Reconstrucción Centro de Salud San Nicolás I-4, Áncash	ANIN	2502755	Infraestructura social
9	Mejoramiento Comisaría Purús, Ucayali	Mininter	2167634	Infraestructura social
10	Construcción de La Vía de Evitamiento de La Oroya, Junín	MTC	2318534	Logístico, infraestructura social
11	CVA 21 Áncash, Lima	MTC	2691321	Logístico
12	CVA 22 Huánuco	MTC	2539455	Logístico
13	CVA 23 Huánuco, Ucayali	MTC	2538319	Logístico
14	CVA 24 Ucayali	MTC	2506659	Logístico
15	CVA 9 Pasco, Junín	MTC	2466445	Logístico
16	Remodelación Ferrocarril del Centro- Ramal La Oroya-Replan de descontaminación, Junín	MTC	2436036	Infraestructura social
17	Mejoramiento EBR-IE 32386-Huánuco	Minedu	2173670	Infraestructura social
18	Mejoramiento EBR-IE 32390-Huánuco	Minedu	2173388	Infraestructura social

N°	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/Idea	Actividad identificada
19	Mejoramiento EBR-IE 32392-Huánuco	Minedu	2289128	Infraestructura social
20	Mejoramiento EBR-IE 32411-Huánuco	Minedu	2285648	Infraestructura social
21	Mejoramiento EBR-IE 32431-Huánuco	Minedu	2173395	Infraestructura social
22	Mejoramiento EBR-IE 32432-Huánuco	Minedu	2188331	Infraestructura social
23	Mejoramiento EBR-IE 32720-Huánuco	Minedu	2173391	Infraestructura social
24	Mejoramiento EBR-IE 32780-Huánuco	Minedu	2289624	Infraestructura social
25	Mejoramiento EBR-IE 415-Áncash	Minedu	2201527	Infraestructura social
26	Mejoramiento EBR-IE 86612-Áncash	Minedu	2134829	Infraestructura social
27	Mejoramiento EBR-IE José Carlos Mariátegui El Amauta-Huánuco	Minedu	2246282	Infraestructura social
28	Enlace 220 Kv Tingo María-Aguaytía, Huánuco- Ucayali	Minem	-	Infraestructura social
29	Enlace 500 Kv Nueva Yanango-Nueva Huánuco, Huánuco-Junín-Pasco	Minem	-	Infraestructura social
30	Mejoramiento Establecimiento de Salud Huari, Áncash	Minsa	2286124	Infraestructura social
31	Rehabilitación y Ampliación Establecimiento Penitenciario Pucallpa	INPE	2114085	Infraestructura social
32	Ferrocarril Barranca-Trujillo	MTC	322737	Logístico, infraestructura social
33	Ferrocarril Chancay-Pucallpa	MTC	336772	Logístico, infraestructura social
34	Ferrocarril del Centro	MTC	-	Minera, agrícola, logístico, industrial
35	Grupo 3 Proyectos Eléctricos del Plan de transmisión (PT) 2025-2034	Minem	-	Energético
36	Mejoramiento y Ampliación Hospital II-1 de Apoyo de Caraz, Áncash	ANIN	2362485	Infraestructura social
37	Mejoramiento Hospital de Huarney, Áncash	Minsa	2194935	Infraestructura social
38	Hospital III EsSalud Chimbote	EsSalud	2328142	Infraestructura social
39	Mejoramiento y Ampliación Hospital II Huánuco	EsSalud	2668868	Infraestructura social
40	Mejoramiento y Ampliación Hospital II Huaraz	Minsa	347008	Infraestructura social
41	Mejoramiento Hospital II Pasco	EsSalud	2268036	Infraestructura social
42	Mejoramiento Hospital III-1 La Caleta, Áncash	ANIN	296469	Infraestructura social
43	Mejoramiento y Ampliación Hospital Río Negro, Satipo, Junín	EsSalud	2670416	Infraestructura social
44	IN Recuperación Ecosistemas, Río Casma, Áncash	ANIN	2520459	Infraestructura social, forestal
45	IN Recuperación Ecosistemas, Río Huarney, Áncash	ANIN	2524730	Infraestructura social, forestal
46	IN Protección 27 Quebradas ante Movimiento de Masa-Río Lacramarca - Áncash	ANIN	2514628	Infraestructura social, forestal
47	IRI ⁸¹ Local Educativo-Código de Local 040534-Patapata Áncash	ANIN	2464103	Infraestructura social
48	IRI Local Educativo-Código de Local 040609-Loma, Áncash	ANIN	2428658	Infraestructura social
49	Acceso a Internet fijo Macrorregional 1, Huancavelica-Huánuco-Pasco.	MTC	2713198	Infraestructura social
50	Mejoramiento de la carretera Puente Ricardo Palma - La Oroya: Variante Emp. PE-022 Km. 101+379 (Río Blanco) - Emp. Ruta PE-3S Km. 21+918 (Huari)	MTC	2336262	Logístico, infraestructura social
51	TP Pucallpa	MTC	2042345	Agrícola, Pecuario, Pesca y acuicultura, turismo, logístico
52	Mejoramiento y Ampliación Oficina Registral Huaraz	Minjushd	2615519	Infraestructura social
53	PCB Huancayo Junín	Cultura	2499924	Turismo, infraestructura social
54	Recuperación Servicio de Interpretación- Complejo Arqueológico Chavín de Huántar, Áncash	Cultura	353535	Turismo, infraestructura social

⁸¹ Intervenciones de Reconstrucción mediante Inversiones (IRI)

N°	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/Idea	Actividad identificada
55	PTAR Huancayo	Vivienda	2466835	Infraestructura social
56	Red Vial 4-Tramo Vial: Pativilca-Santa-Trujillo-Puerto Salaverry, Lima-Áncash-La Libertad	MTC	-	Agrícola, logístico
57	Mejoramiento y Ampliación Servicio de Limpieza Pública, Tacna	Minam ⁸²	2524728	Infraestructura social
58	Mejoramiento y Ampliación Limpieza Pública, Ucayali	Minam	2495981	Infraestructura social
59	Mejoramiento y Ampliación Agua potable y Alcantarillado, Huarmey, Áncash	Vivienda	2387810	Agrícola, infraestructura social
60	Agua potable y Alcantarillado, Coronel Portillo, Ucayali	Vivienda	2327619	Infraestructura social
61	SAT Río Huarmey, Áncash	ANIN	2521484	Infraestructura social
62	Irrigación Chinecas	Midagri	2677423	Agrícola
63	Tercer Grupo de Aeropuertos	MTC	-	Turismo, logístico, infraestructura social
64	TP Internacional Chimbote	MTC	-	Minera, agrícola, logístico

Elaboración: MEF.

2.5.4.3 Nota territorial de la Macrozona Lima-Callao

Diagnóstico territorial para la Macrozona Lima-Callao

La Macrozona Lima-Callao, ubicada en la costa central del Perú frente al Océano Pacífico, comprende la Provincia Constitucional del Callao y el departamento de Lima. Con 2,7% del territorio nacional, es la macrozona más pequeña, pero la más poblada, con un estimado de 12,5 millones de habitantes a 2024⁸³ (36,8% de la población total del país). Aunque más de la mitad de su superficie corresponde a la sierra, la mayor parte de la población se concentra en la franja litoral.

Lima Metropolitana y Callao forman una metrópoli nacional, el nivel más alto de la jerarquía urbana establecida en el Sistema de Ciudades del Perú, concentrando funciones estratégicas de gobierno, finanzas, servicios especializados y conectividad internacional⁸⁴.

En términos del PBI, la actividad económica de la Macrozona Lima-Callao representó durante el año 2023 un 43,6% del PBI nacional. Su conectividad con el Eje Norte, Eje Sur y Corredor Central, junto con su dinamismo económico, convierten a esta macrozona en epicentro económico y en el principal nodo logístico y productivo del país, impulsando el comercio exterior, la manufactura y el desarrollo de servicios estratégicos a nivel nacional.

A partir del análisis territorial y sectorial, se identifican como actividades productivas y articuladoras con potencial consolidado: turismo, manufactura, logística y energético.

En la siguiente sección se presenta un sustento cuantitativo para las actividades clasificadas, con nivel de potencialidad consolidada, teniendo en cuenta su concentración territorial y participación en el valor agregado de la macrozona.

Tabla 16. Identificación de potencialidades consolidadas en la Macrozona Lima-Callao

Actividad	Justificación
Turismo	En 2024, la Macrozona Lima-Callao concentró el 35% de los visitantes nacionales a sitios turísticos, museos y áreas naturales protegidas de Perú, con 3,8 millones de personas. Este resultado posicionó a Lima como el destino preferido del público nacional. Por otro lado, en ese mismo año, esta macrozona recibió 345.000 visitantes extranjeros (equivalentes al 6,5% del total nacional), lo cual representa una participación reducida respecto al total nacional. En el año 2024, en esta macrozona el VAB relacionado al sector turismo representó el 0,13% de su VAB total, cifra mayor al promedio de participación del sector turismo registrado en las cuatro macrozonas.
Logístico	Por su posición estratégica en la costa central, la Macrozona Lima-Callao concentra la infraestructura portuaria y aeroportuaria más relevante del país. En 2024, movilizó el 69% de la carga portuaria nacional, con 43,5 millones de toneladas, constituyéndose el principal nodo marítimo con el mayor flujo de carga del país. Este volumen fue atendido principalmente por el Terminal Muelle Sur (21,3 millones de toneladas) y el Terminal Muelle Norte (19,2 millones), que en conjunto representaron el 93,3% de la operatividad de la macrozona. En ese mismo año, la macrozona registró el 89,5% de la carga aérea nacional, con 229.000 toneladas, la más representativa a nivel nacional, gestionada en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que se mantiene como el principal punto de conexión para el flujo de mercancías por vía aérea. En el año 2024 el VAB del sector logístico en la Macrozona Lima-Callao representó el 7,34% del VAB total de dicha macrozona. Con ello se refleja la participación relativa del sector logístico en la generación de valor económico regional, resaltando su importancia dentro de la estructura productiva local.

⁸² Ministerio del Ambiente (Minam)

⁸³ Proyección 2024 INEI.

⁸⁴ Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2024). Roles y funciones para las ciudades y centros poblados. Presentación a cargo de la Dirección de Ordenamiento e Integración de Centros Poblados-Dirección General de Política y Regulación de Vivienda y Urbanismo. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6322644/61378-6-sistema-de-ciudades-y-centros-poblados-sasha-chumpita.pdf>.

Actividad	Justificación
Energético	La Macrozona Lima-Callao mantiene un rol preponderante en la generación eléctrica a nivel nacional. En 2023, la producción de energía eléctrica fue de 32.326 GWh (52,1% a nivel nacional). De ese volumen, 25.633 GWh provinieron de plantas térmicas; 6.692 GWh de centrales hidroeléctricas; y 2,3 GWh de energía solar. No se registró aporte energía eólica. En 2024, la generación descendió a 30.693 GWh, sin embargo, sigue manteniendo la mayor representatividad a nivel nacional (48,3% del total nacional). En el año 2024 el VAB relacionado al sector energético para la producción eléctrica, representó un 2,35% del VAB total de dicha macrozona. Es preciso indicar que, la Macrozona Lima-Callao no registró producción de gas e hidrocarburos.
Manufactura	En 2024, la Macrozona Lima-Callao concentró 10.797 empresas dedicadas al rubro manufacturero, cifra que representa el 76,0% de la cantidad de empresas a nivel nacional. Esta concentración evidencia la condición de polo manufacturero de la macrozona, donde predominan las empresas en subsectores como alimentos y bebidas, confecciones y productos químicos. En el año 2023, el VAB relacionado al sector manufactura en la Macrozona Lima-Callao representó el 15,96% del VAB total de dicha macrozona.

Elaboración: MEF.

Identificación de objetivos

La Macrozona Lima-Callao enfrenta el reto de consolidar su desarrollo como el principal eje logístico, industrial y urbano del país, asegurando un crecimiento equilibrado y sostenible. Para ello, se han definido objetivos estratégicos que permitirán fortalecer su competitividad global, mejorar la movilidad, descentralizar su crecimiento urbano y garantizar la resiliencia de su infraestructura y recursos.

Objetivos principales

Objetivo 1: potenciar el posicionamiento de la Macrozona Lima-Callao como destino turístico de alcance global, integrando turismo de negocios, cultural, gastronómico y de naturaleza, con el fortalecimiento de infraestructura especializada, mejora en conectividad con destinos emergentes, y valorización de activos patrimoniales.

Objetivo 2: fortalecer el sistema logístico intermodal de la Macrozona Lima-Callao como hub regional del Pacífico Sur, articulando los puertos de Chancay y Callao, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y los corredores viales y ferroviarios estratégicos, con el fin de optimizar la competitividad del comercio exterior, integrar nuevas plataformas de distribución, y ampliar el acceso de MiPymes a infraestructura logística eficiente y sostenible.

Objetivo 3: consolidar un ecosistema industrial y tecnológico competitivo, mediante la modernización de parques industriales, el desarrollo de polos manufactureros especializados (Ancón, Chancay, Lurín), y la incorporación de capacidades en innovación, digitalización y servicios avanzados, que permitan diversificar la matriz productiva y aumentar el valor agregado de las exportaciones.

Identificación de proyectos de inversión en la Macrozona Lima-Callao

Sobre la base del análisis realizado se ha identificado los siguientes 100 proyectos de infraestructura en la macrozona a fin de promover el desarrollo de las actividades identificadas

Tabla 17. Proyectos estratégicos identificados en la Macrozona Lima-Callao

N.º	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/Idea	Actividad identificada
1	Protección ante Movimiento de Masa - 30 quebradas Cuenca del Río Mala, Lima	ANIN	2505954	Infraestructura social
2	Ampliación Aeropuerto Jorge Chávez	MTC	-	Turismo, logístico, Infraestructura social
3	Ampliación Línea 1 del Metro de Lima	MTC	-	Infraestructura social
4	Ampliación Terminal Multipropósito Muelle Norte-Callao	MTC	-	Logístico
5	Anillo Vial Periférico	MTC ⁸⁵	2408189	Logístico, infraestructura social
6	Antepuerto del Callao	MTC	2495613	Logístico
7	Ampliación y mejoramiento Astillero de Arsenal Naval, Callao	Mindef / MGP	-	Infraestructura social
8	Banda Ancha Lima	MTC	2261808	Infraestructura social
9	Ampliación y mejoramiento Base Aeronaval, Callao	Mindef / MGP	-	Infraestructura social
10	Ampliación y mejoramiento Base Infantería, Ancón	Mindef / MGP	-	Infraestructura social
11	Ampliación y mejoramiento Base Naval Fase I, Callao	Mindef / MGP	-	Infraestructura social
12	Ampliación y mejoramiento Base Naval Fase II, Callao	Mindef / MGP	-	Infraestructura social
13	Ampliación y mejoramiento Base Naval Fase III, Callao	Mindef / MGP	-	Infraestructura social

⁸⁵ Si bien las coordinaciones se realizaron con MTC, al 3 de febrero de 2026, el MTC realizó la transferencia del acervo documentario a Proinversión en el marco de la Ley 32441.

N.º	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/Idea	Actividad identificada
14	Mejoramiento de Captación y Canal Boza Bajo, Huaral, Lima	ANIN	2615816	Agrícola
15	Mejoramiento CAP ⁸⁶ III San Juan de Miraflores, Lima	EsSalud	285688	Infraestructura social
16	Mejoramiento y Ampliación-Capitanía Chancay Dicapi	ANIN	--	Infraestructura social
17	Mejoramiento Transitabilidad Carretera LM-101 (Huacho-Huaura-Vegüeta), Lima	ANIN	2503013	Logístico, infraestructura social
18	Mejoramiento Transitabilidad Carretera LM-103 (Vilcahuara-Peñico), Huaura, Lima	ANIN	2568882	Logístico, infraestructura social
19	Mejoramiento Transitabilidad Carretera LM-107 (Maray-Chiuchin (Huaura) Lima	ANIN	2637859	Turismo, Logístico, infraestructura social
20	Mejoramiento Transitabilidad Carretera LM-108 (Trapiche (Lima)-Palpa (Huaral) Lima	ANIN	251677	Logístico, infraestructura social
21	Mejoramiento Transitabilidad Carretera LM-111 (Arahuay-Sirhuayo (Canta) Lima	ANIN	2639851	Logístico, infraestructura social
22	Mejoramiento y Ampliación Centro Nacional de Estudios Criminológicos y Penitenciarios, Ancón	Minjusdh	2561226	Infraestructura social
23	Mejoramiento Comisaría Aucallama, Huaral Lima	ANIN	343355	Infraestructura social
24	Mejoramiento Comisaría Chancay, Lima	ANIN	343522	Infraestructura social
25	Mejoramiento Comisaría Hualmay (Cruz Blanca), Huaura, Lima	ANIN	344387	Infraestructura social
26	Construcción de la Vía Expresa y Puente Santa Rosa	MTC	2473375	Logístico, infraestructura social
27	Creación de la Línea 3 de La Red Básica del Metro de Lima	MTC	2300242	Logístico, infraestructura social
28	Creación de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao	MTC	2338387	Logístico, infraestructura social
29	Creación de la Línea 5 del Metro de Lima y Callao	MTC	-	Logístico, infraestructura social
30	Creación de la Línea 6 del Metro de Lima y Callao	MTC	-	Logístico, infraestructura social
31	Creación Nueva Carretera Central	MTC	2623129	Logístico, infraestructura social
32	Mejoramiento y Ampliación Atención Salud Básica (SB) Pasac Atavillos Alto, Huaral	ANIN	2664145	Infraestructura social
33	Mejoramiento y Ampliación Establecimiento de Salud, Huaura, Lima	ANIN	2349398	Infraestructura social
34	Mejoramiento de Atención Salud Básica (SB) Peralvillo Chancay	ANIN	2653145	Infraestructura social
35	CVA 27 Lima	MTC	2548012	Logístico
36	Mejoramiento Dirección de Tránsito, La Victoria, Lima	Mininter	2590280	Infraestructura social
37	Mejoramiento y ampliación de servicios de EBR y EBA ⁸⁷ -colegios varios en riesgo, Villa María del Triunfo, Lima	Minedu	2464578	Infraestructura social
38	Mejoramiento y ampliación de Servicios de EBR y EBA –colegios en riesgo, Ate y San Juan de Lurigancho	Minedu	2471919	Infraestructura social
39	Mejoramiento y ampliación de Servicios de EBR y EBA - colegios varios en riesgo, Villa El Salvador y San Juan de Miraflores, Lima Metropolitana	Minedu	2463110	Infraestructura social
40	Mejoramiento y ampliación de Servicios de EBR y EBA – colegios varios en riesgo, San Martín de Porres y Comas, Lima	Minedu	2471959	Infraestructura social
41	Mejoramiento de Establecimiento de asistencia post penitenciaria, Ancón, Lima Norte	Minjusdh	2546350	Infraestructura social
42	Mejoramiento de establecimiento de asistencia post penitenciario Callao	INPE	2570305	Infraestructura social
43	Creación de establecimiento Penitenciario Ancón III	Minjusdh	2561283	Infraestructura social

⁸⁶ Centro de Atención Primaria (CAP)

⁸⁷ Educación Básica Alternativa (EBA)

N.º	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/Idea	Actividad identificada
44	Ferrocarril Lima-Barranca	MTC	258773	Logístico, infraestructura social
45	Ferrocarril Lima-Ica	MTC	2655431	Turismo, logístico, infraestructura social
46	Mejoramiento Gran Biblioteca Pública, Lima	Cultura	2505984	Turismo, infraestructura social
47	Mejoramiento y ampliación Hospital II Huacho, Lima	EsSalud	2649007	Infraestructura social
48	Mejoramiento Hospital II Vitarte, Lima	EsSalud	2255359	Infraestructura social
49	Mejoramiento Hospital III-1 Nacional Arzobispo Loayza, Lima	Minsa	2638397	Infraestructura social
50	Mejoramiento y ampliación Hospital Nacional III-1 Sergio Enrique Bernales, Lima	Minsa	2414624	Infraestructura social
51	Hospital Papa Francisco de Manchay, Lima	Minsa	2525722	Infraestructura social
52	Mejoramiento y ampliación Hospital II-1 San Juan de Lurigancho, Lima	Minsa	2531607	Infraestructura social
53	IN Recuperación Cuenca Río Rimac, Lima	ANIN	2572478	Infraestructura social, forestal
54	IN Recuperación Cuenca Río Cañete, Lima	ANIN	2509868	Minera, infraestructura social, forestal
55	IN Recuperación Cuenca Río Mala, Lima	ANIN	2513671	Minera, infraestructura social, forestal
56	Construcción Intercambio Vial Bujama, Lima	MTC	2300831	Agrícola, logístico
57	Mejoramiento Liceo Clavero, Callao	Mindef / MGP	-	Infraestructura social
58	Mejoramiento y ampliación Liceo Montero, Lima	Mindef / MGP	-	Infraestructura social
59	Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	MTC	2233850	Infraestructura social
60	Mejoramiento servicio de readaptación Social, Surquillo, Lima	INPE	2190039	Infraestructura social
61	Mejoramiento y ampliación Escuela Superior Naval, Callao	Mindef / MGP	-	Infraestructura social
62	Mejoramiento y ampliación CEOES ⁸⁸	Mindef / MGP	-	Infraestructura social
63	Creación de servicio de Movilidad Urbana Comité 17 Chancay, Lima	ANIN	350089	Infraestructura social
64	Creación de servicio de Movilidad Urbana Pampa Libre Chancay, Lima	ANIN	2676726	Infraestructura social
65	Creación de servicio de Movilidad Urbana AAHH San Martín Chancay, Lima	ANIN	346795	Infraestructura social
66	Ampliación Muelle Sur, Lima	MTC	-	Logístico
67	Mejoramiento Museo de Pueblo Libre, Lima	Cultura	2320691	Turismo, infraestructura social
68	Mejoramiento servicios Dicapi, Chucuito Callao	Mindef / MGP	-	Infraestructura social
69	Nuevo Hospital Militar Central, Lima	Mindef / EP	-	Infraestructura social
70	Obras de Cabecera-Fase 1, Lima	Vivienda	-	Infraestructura social
71	Ampliación transitabilidad Carretera Panamericana Norte, Par Vial Variante y Serpentin Pasamayo, Lima	MTC	2685542	Logístico
72	Parque Industrial de Ancón, Lima	Produce	-	Logístico, industrial
73	Mejoramiento y ampliación, Hospital Sáenz, Jesús María, Lima.	Mininter	2478041	Infraestructura social
74	Mejoramiento y ampliación Policlínico Juan José Rodríguez, Chorrillos, Lima.	EsSalud	349127	Infraestructura social
75	Mejoramiento del Cetpro ⁸⁹ Alcides Salomón Zorrilla	MIMP ⁹⁰ -CONADIS	2309276	Infraestructura social
76	Mejoramiento y Ampliación CAR ⁹¹ Ermelinda Carrera	MIMP	2197584	Infraestructura social
77	Creación de CARPAM ⁹² Felicidad, San Miguel, Lima	MIMP	2327366	Infraestructura social

⁸⁸ Centro de Entrenamiento de Operaciones Especiales (CEOES)

⁸⁹ Centro de Educación Técnico-Productiva (Cetpro)

⁹⁰ Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP)

⁹¹ Centro de Atención Residencial (CAR)

⁹² Centro Residencial Adulto Mayor (Carpam)

N.º	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/Idea	Actividad identificada
78	Mejoramiento y Ampliación CEDIF ⁹³ San Judas Tadeo	MIMP	2381910	Infraestructura social
79	Proyecto de irrigación Concón, Lima	Midagri	-	Agrícola
80	Mejoramiento Escuela Militar Fuerza Aérea del Perú (FAP)-Proyecto Sayari, Lima	Mindef / FAP	-	Infraestructura social
81	Construcción Puente Chancay, Lima	MTC	2465966	Logístico
82	Protección ante Inundaciones, Quebradas San Jerónimo, Condoray, Jacayita y Picamarán- Cañete, Lima	ANIN	2498426	Infraestructura social
83	Protección ante Inundaciones y Movimiento de Masa, 23 Quebradas-Río Rimac, Lima	ANIN	2559071	Infraestructura social
84	Recuperación de Ecosistemas, Las Lomas Parque Ecológico Antonio Raimondi, Ancón	Minam	2447884	Infraestructura social
85	Renovación del Sistema de Control de Pasajeros, Línea 1 Metro de Lima	MTC	2663731	Infraestructura social
86	Creación Protección contra Inundaciones–Cuenca Río Cañete, Lima	ANIN	2498739	Infraestructura social
87	Creación Protección contra Inundaciones– Cuenca Río Mala, Lima	NIN	2506092	Infraestructura social
88	Mejoramiento y ampliación Reducir Riesgo Cuenca Río Rimac, Lima	ANIN	2558786	Infraestructura social
89	Mejoramiento y ampliación – Agua Potable Rural y Creación Alcantarillado 14 Centros Poblados (CP) Aucallama, Huaral, Lima	ANIN	321964	Infraestructura social
90	Mejoramiento y ampliación Agua Potable y Saneamiento, Ciudad del Agro, Barranca	ANIN	2327041	Infraestructura social
91	Mejoramiento y ampliación Sede Instituto Nacional de Radio y Televisión del Perú (IRTP) Lima	Cultura	2667657	Turismo, infraestructura social
92	Mejoramiento y ampliación Seguridad Ciudadana Barranca	ANIN	2595209	Infraestructura social
93	Mejoramiento y ampliación Seguridad Ciudadana Chancay	ANIN	2562866	Infraestructura social
94	Creación Sistema de Alerta Temprana Río Cañete	ANIN	2514822	Infraestructura social
95	Mejoramiento y ampliación Sistema de Alerta Temprana Río Rimac	ANIN	2555698	Infraestructura social
96	Ampliación Terminal de Embarque de Concentrados	MTC	-	Minera
97	Torre Trecca	EsSalud	-	Infraestructura social
98	Tren de Pasajeros Lima-Chosica	MTC	-	Infraestructura social
99	Creación Vía de Evitamiento Chancay Chancayllo, Lima	MTC	2665871	Logístico
100	Mejoramiento y Ampliación transitabilidad Vía LM-672 Chancay	ANIN	350455	Infraestructura social

Elaboración: MEF.

2.5.4.4 Nota territorial de la Macrozona Sur

Diagnóstico territorial de la Macrozona Sur

La Macrozona Sur comprende diez departamentos: Ica, Arequipa, Moquegua, Tacna, Cusco, Puno, Apurímac, Ayacucho, Huancavelica y Madre de Dios. Abarca el 33,7% del territorio nacional (432.611 km²) y reúne una población estimada de 7,5 millones de habitantes a 2024, equivalente al 22% del total nacional.

Destaca como la segunda macrozona con mayor aporte al PBI nacional (21,8%)⁹⁴, después de Lima-Callao, concentra a cuatro de las cinco regiones más competitivas del país y aquellos con mayor IDH.

A partir del análisis territorial y sectorial realizado, se identifica una estructura productiva con alto potencial consolidado en minería, agricultura, actividad pecuaria, turismo y generación energética.

En la siguiente sección se presenta un sustento cuantitativo para las actividades clasificadas, con nivel de potencialidad consolidada, teniendo en cuenta su concentración territorial y participación en el valor agregado de la macrozona.

⁹³ Centro Desarrollo Familia (Cedif)
⁹⁴ Información a 2023.

Tabla 18. Identificación de potencialidades consolidadas en Macrozona Sur

Actividad	Justificación
Agrícola	En 2024, la Macrozona Sur concentró el 32% de la producción nacional de cultivos distintos al forraje, con un volumen de 9 millones de toneladas. Destacan los aportes de Ica (2 millones de toneladas), Puno (1,6 millones de toneladas), Arequipa (1,6 millones de toneladas) y Ayacucho (1 millón de toneladas). Esta dinámica refleja una especialización intensiva con enfoque agroexportador, especialmente en Ica y Arequipa, donde se posicionan cultivos de alto valor como la uva, el arándano y el espárrago. Ese mismo año, la producción de forraje en esta macrozona sumó 14 millones de toneladas (41% del total nacional), de las cuales 6,7 millones provinieron del departamento de Puno. En el año 2024, en esta macrozona el VAB del sector agrícola representó el 8,64% de su VAB total. Con ello se refleja la participación relativa del sector agrícola en la generación de valor económico regional.
Minería	En el 2024, la producción minera aurífera de la Macrozona Sur representó 42,66% del total nacional, mientras que la producción minera cuprífera representó 70,96% del total nacional. La producción minera de plata representó 32,25% del total nacional. Este desempeño se sustenta en un clúster minero estratégico conformado por Arequipa, Moquegua y Ayacucho, departamentos que lideran la producción nacional de estos tres metales. Por otro lado, en esta macrozona el VAB Minero del año 2024 representó 27,25% de su VAB total, siendo esta la proporción más alta entre las cuatro macrozonas.
Turismo	En 2024, la Macrozona Sur registró el 90% de los visitantes extranjeros a sitios turísticos, museos y áreas naturales protegidas de Perú, sumando 4,8 millones de visitas, de las cuales 4 millones correspondieron al departamento de Cusco. En ese mismo año, esta macrozona recibió 4 millones de visitantes nacionales (equivalentes al 37,3% del total nacional), de los cuales 2,4 millones visitaron los principales destinos turísticos de Cusco, convirtiéndolo en el segundo departamento a nivel nacional más concurrido por el público local. Es preciso resaltar que Machu Picchu, declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en 1983, es el principal referente de esta macrozona. En el año 2024, en esta macrozona el VAB relacionado al sector turismo representó el 0,17% de su VAB total, cifra mayor al promedio de participación del sector turismo registrado en las cuatro macrozonas.
Energético	En 2024, la Macrozona Sur concentró el 98,7% de la producción nacional de líquido de gas natural, con un volumen de 28 millones de barriles, y el 79% de la producción nacional de gas natural en estado gaseoso, equivalente a 401 millones de MMPC. Por otro lado, la producción eléctrica de esta macrozona en 2024 registró 19,7 millones GWh, equivalentes al 31% del total nacional. Esta participación muestra una importante capacidad instalada diversificada, con crecimiento sostenido de fuentes renovables: energía eólica en Ica, solar en Arequipa y Moquegua, y generación hidroeléctrica en Huancavelica, con la Central Hidroeléctrica del Mantaro como infraestructura clave. Además, se destaca el uso intensivo de gas natural proveniente de Camisea (Cusco) para la demanda eléctrica. En 2023, esta macrozona tuvo una producción de energía eléctrica de 17.003 GWh, representando el 27,4% a nivel nacional. El mercado eléctrico corresponde a 16.714 GWh (98,3%), con la producción de energía térmica de 1.135 GWh, la energía hidráulica con 12.818 GWh, energía solar y eólica con 954 GWh y 1.806 GWh, respectivamente. Para el uso propio, la producción fue de 288 GWh (1,7%), la producción de energía térmica corresponde a 242 GWh y la hidráulica de 46 GWh. Esta macrozona tuvo una mayor producción de energía hidráulica con una totalidad de 12.864 GWh, representando el 75%. En el año 2024, en esta macrozona el VAB relacionado al sector energético representó el 3,1% de su VAB total con respecto al Gas e Hidrocarburos; mientras que para la electricidad representó el 2,28% de dicho VAB total.

Elaboración: MEF.

Identificación de objetivos

La Macrozona Sur enfrenta una etapa clave de transformación territorial, apalancada en su desarrollo agroexportador, liderazgo minero, base turística y aporte energético. En este contexto, se han definido objetivos estratégicos que permiten orientar su desarrollo hacia un modelo competitivo y sostenible, capaz de generar bienestar territorial y aprovechar plenamente sus ventajas comparativas.

Objetivos principales

- Objetivo 1:** consolidar a la Macrozona Sur como el principal eje agroexportador de frutas, hortalizas y superfoods del país, mediante la tecnificación sostenible de los valles costeros, la expansión de cultivos orgánicos y de calidad diferenciada en zonas altoandinas, y el desarrollo de agroindustrias gourmet en corredores especializados.
- Objetivo 2:** posicionar a la Macrozona Sur como un clúster minero y metalúrgico de escala global, con procesos sostenibles y valor agregado local, articulado a polos industriales y logísticos regionales.
- Objetivo 3:** consolidar y escalar el liderazgo del turismo cultural, de naturaleza y gastronómico fortaleciendo su posicionamiento internacional a través de la diversificación de destinos, la mejora de la infraestructura turística y la promoción de servicios sostenibles y de calidad.

Identificación de proyectos de inversión en la Macrozona Sur

Sobre la base del análisis realizado se ha identificado los siguientes 115 proyectos de infraestructura en la Macrozona Sur a fin de promover el desarrollo de las actividades identificadas.

Tabla 19. Proyectos estratégicos identificados en la Macrozona Sur

N.º	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/Idea	Actividad identificada
1	Aeródromo San Juan de Marcona, Ica	Mindef / MGP		Infraestructura social

N.º	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/Idea	Actividad identificada
2	Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero, Cusco	MTC	2190272	Turismo, logístico, infraestructura social
3	Afianzamiento hídrico mediante trasvases a la represa de Sibinacocha, Cusco.	Fonafe ⁹⁵ (Egamsa)	-	Energético
4	Banda 2.3 Gigahertz (GHz)	MTC	-	Infraestructura social
5	Banda 3.5 GHz	MTC	-	Infraestructura social
6	Banda Ancha Apurímac	MTC	2250056	Infraestructura social
7	Banda Ancha Arequipa	MTC	2317548	Infraestructura social
8	Banda Ancha Ayacucho	MTC	2250146	Infraestructura social
9	Banda Ancha Cusco	MTC	2250264	Infraestructura social
10	Banda Ancha Huancavelica	MTC	2250054	Infraestructura social
11	Banda Ancha Ica	MTC	2261217	Infraestructura social
12	Banda Ancha Moquegua	MTC	2274206	Infraestructura social
13	Banda Ancha Puno	MTC	2263593	Infraestructura social
14	Banda Ancha Tacna	MTC	2258787	Infraestructura social
15	Mejoramiento y ampliación Centro de Salud II, Chalhuanca, Apurímac	EsSalud	2596216	Infraestructura social
16	Mejoramiento y ampliación Centro de Visitantes de Machu Picchu, Cusco	Cultura	2452989	Turismo, infraestructura social
17	Mejoramiento y ampliación Centro Salud Básica Urcos Quispicanchi, Cusco	EsSalud	338426	Infraestructura social
18	Mejoramiento Centro Histórico de Huamanga, Ayacucho	Cultura	2459198	Turismo, infraestructura social
19	COAR Apurímac	Minedu	2327213	Infraestructura social
20	COAR Arequipa	Minedu	2381596	Infraestructura social
21	COAR Centro	Minedu	2429909	Infraestructura social
22	COAR Moquegua	Minedu	2382929	Infraestructura social
23	COAR Tacna	Minedu	2331588	Infraestructura social
24	Mejoramiento Comisaría El Arenal, Islay, Arequipa	Mininter	2571912	Infraestructura social
25	Mejoramiento Comisaría Cayma, Arequipa	Mininter	2540617	Infraestructura social
26	Mejoramiento Comisaría Matarani, Islay, Arequipa	Mininter	2515324	Infraestructura social
27	Construcción de la Vía Evitamiento de la Ciudad Cusco	MTC	2619648	Turismo, logístico, infraestructura social
28	Construcción de Nueva Represa en Cuenca Quilca-Chili, Arequipa	Fonafe ⁹⁶ (Egasa)	-	Energético
29	Construcción del Túnel Paralelo-Central Hidroeléctrica Machu Picchu, Cusco	Fonafe ⁹⁷ (Egamsa)	SNIP-391	Energético
30	Mejoramiento CVA 28 Lima, Ica, Huancavelica	MTC	2515255	Logístico
31	Mejoramiento CVA 3 Apurímac	MTC	2443427	Logístico
32	Mejoramiento CVA 30 Cusco	MTC	2516110	Logístico
33	Mejoramiento CVA 31 Cusco	MTC	2512805	Logístico
34	Mejoramiento CVA 34 Arequipa, Ayacucho, Ica	MTC	2677569	Logístico
35	Mejoramiento CVA 35 Arequipa	MTC	2507956	Logístico
36	Mejoramiento CVA 36 Cusco, Arequipa	MTC	2508333	Logístico
37	Mejoramiento CVA 37 Cusco	MTC	2663099	Logístico
38	Mejoramiento CVA 38 Cusco, Puno	MTC	2664704	Logístico
39	Mejoramiento CVA 39-40 Puno	MTC	2514132	Logístico
40	Mejoramiento CVA 4 Cusco, Madre de Dios	MTC	2446449	Logístico

⁹⁵ La entidad titular del proyecto es la empresa bajo el ámbito de Fonafe correspondiente, que es la responsable de todas las fases del ciclo del proyecto.

⁹⁶ La entidad titular del proyecto es la empresa bajo el ámbito de Fonafe correspondiente, que es la responsable de todas las fases del ciclo del proyecto.

⁹⁷ La entidad titular del proyecto es la empresa bajo el ámbito de Fonafe correspondiente, que es la responsable de todas las fases del ciclo del proyecto.

N.º	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/Idea	Actividad identificada
41	Mejoramiento CVA 41 Moquegua, Arequipa	MTC	2505082	Logístico
42	Mejoramiento CVA 42 Tacna	MTC	2527998	Logístico
43	Mejoramiento CVA 5 Ayacucho, Apurímac	MTC	2458796	Logístico
44	Mejoramiento CVA 6 Huancavelica, Ayacucho	MTC	2471070	Logístico
45	Mejoramiento CVA 7 Huancavelica, Ayacucho, Ica	MTC	2464852	Logístico
46	Mejoramiento DPA Laguna Grande, Ica	Produce	2402264	Pesca y acuicultura, infraestructura social
47	Mejoramiento y Ampliación EBR-IE 759 y IE 50833-Pumamarca-Apurímac	Minedu	2291816	Infraestructura social
48	Mejoramiento EBR-IE Cema Mara-Apurímac	Minedu	2473495	Infraestructura social
49	Mejoramiento y Ampliación EBRA-Cusco	Minedu	2496032	Infraestructura social
50	Mejoramiento y Ampliación Irrigación Embalse Cardos, Tacna	Midagri	364789	Agrícola
51	Mejoramiento y Ampliación Escuela Técnico Superior PNP, Arequipa	Mininter	2197523	Infraestructura social
52	Mejoramiento Establecimiento Penitenciario Abancay	INPE	2384330	Infraestructura social
53	Ampliación Establecimiento Penitenciario Arequipa	INPE	2158194	Infraestructura social
54	Mejoramiento Establecimiento Penitenciario Chíncha	INPE	2191657	Infraestructura social
55	Creación Establecimiento Penitenciario Colquepata, Cusco	Minjushd	2570987	Infraestructura social
56	Mejoramiento Establecimiento Penitenciario Ica	INPE	2195389	Infraestructura social
57	Nuevo trazo Ruta Majes Sigüas, Arequipa	MTC	2591250	Agrícola, turismo, logístico, industrial, infraestructura social
58	Ferrocarril del Sur y Sur Oriente	MTC	-	Turismo, logístico, infraestructura social
59	Ferrocarril Hidroeléctrica-Quillabamba, Cusco	MTC	323711	Turismo, logístico, infraestructura social
60	Ferrocarril Huancayo-Huancavelica	MTC	2397504	Agrícola, turismo, logístico, infraestructura social
61	Ferrocarril San Juan de Marcona-Andahuaylas	MTC	2655396	Minera, logístico, infraestructura social
62	Generación de energía con sistema solar fotovoltaico-Arequipa	Fonafe ⁹⁸ (Egasa)	2670126	Energético
63	Grupo 2 Proyectos Eléctricos del PT 2025-2034	Minem	-	Energético
64	Grupo 4 Proyectos Eléctricos del PT 2025-2034	Minem	-	Energético
65	Mejoramiento y Ampliación Hospital de Chíncheros II-1, Apurímac	Minsa	2344910	Infraestructura social
66	Creación Hospital EsSalud del Altiplano, Puno	EsSalud	2300016	Infraestructura social
67	Mejoramiento y Ampliación Hospital Goyeneche, Arequipa	Minsa	2078503	Infraestructura social
68	Mejoramiento Hospital Guillermo Díaz de La Vega, Apurímac	Minsa	2234314	Infraestructura social
69	Mejoramiento y Ampliación Hospital II-1 Espinar, Cusco	EsSalud	339217	Infraestructura social
70	Creación Centro Asistencial Hospital I Lampa, Puno	EsSalud	282074	Infraestructura social
71	Mejoramiento y Ampliación Hospital II, Ilo, Moquegua	EsSalud	2599779	Infraestructura social
72	Recuperación Hospital María Reiche, Nasca, Ica	EsSalud	2327847	Infraestructura social
73	Fortalecimiento Hospital Regional Manuel Núñez Butrón, Puno	Minsa	2271673	Infraestructura social
74	Mejoramiento y Ampliación Hospital III Daniel Alcides Carrión, Tacna	EsSalud	2341243	Infraestructura social
75	Mejoramiento Hospital Zacarías Correa Valdivia, Huancavelica	Minsa	2354781	Infraestructura social
76	IN Recuperación Ecosistema, Río San Juan-Ica	ANIN	2517877	Infraestructura social, forestal

⁹⁸ La entidad titular del proyecto es la empresa bajo el ámbito de Fonafe correspondiente, que es la responsable de todas las fases del ciclo del proyecto.

N.º	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/Idea	Actividad identificada
77	Irrigación Lanchas-Villacuri /Afianzamiento del Río Ica, Ica	Midagri	-	Agrícola
78	Longitudinal de la Sierra Tramo 4	MTC	23174982490 0132451550	Agrícola, pecuario, pesca y acuicultura, turismo, logístico
79	Majes Siguan II, Arequipa	Midagri	2088142	Agrícola
80	Masificación de Gas Natural	Minem	-	Energético
81	Mejoramiento Museo Regional Casa Garcilaso de Cusco	Cultura	2481991	Turismo, infraestructura social
82	TP San Juan Marcona, Ica	MTC	-	Minera, agrícola, logístico
83	Mejoramiento y Ampliación Oficina Registral Pisco	Minjush	2632293	Infraestructura social
84	Mejoramiento Ofici Arequipa	Mininter	2160780	Infraestructura social
85	Mejoramiento Ofici Cusco	Mininter	2115620	Infraestructura social
86	Mejoramiento Ofici Juliaca	Mininter	2696713	Infraestructura social
87	Irrigación Pampas Verdes, Ayacucho, Ica, Arequipa	Midagri	-	Agrícola
88	Creación Servicios Interpretación Líneas de Nasca, Ica	Cultura	2508807	Turismo, infraestructura social
89	Mejoramiento y Ampliación Policlínico Azángaro, Puno	EsSalud	348226	Infraestructura social
90	Presa de regulación Sallca-180 Hm3, Cusco	Fonafe ⁹⁹ (Egamsa)	-	Energético
91	Proyecto de irrigación Araza, Madre de Dios	Midagri	-	Agrícola
92	Proyecto de irrigación Cerro Verde, Arequipa	Midagri	-	Agrícola
93	Mejoramiento y Ampliación Irrigación Yanapujio-Tambo, Moquegua y Arequipa	Midagri	2487020	Agrícola
94	Creación Servicio Internet Fijo Macro Regional Apurímac, Ayacucho y Junín	MTC-Pronatel	2658798	Infraestructura social
95	Internet fijo 82 CP, Madre de Dios	MTC-Pronatel	2615916	Infraestructura social
96	PTAR Puerto Maldonado	Vivienda	2234766	Infraestructura social
97	PTAR Chíncha	Vivienda	2469992	Infraestructura social
98	Mejoramiento Quebrada Cansas / Chanchajalla, Ica	ANIN	2524692	Infraestructura social
99	Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica	MTC	-	Infraestructura social
100	Reposición y Reubicación de La Central Térmica Dolorespata (15,6 Mw), Cusco	Fonafe ¹⁰⁰ (Egamsa)	-	Energético
101	Mejoramiento y Ampliación Represa Tambo Bajo, Arequipa	Midagri	379056	Agrícola
102	Mejoramiento y Ampliación Limpieza Pública, Arequipa	Minam	2521752	Infraestructura social
103	Mejoramiento y Ampliación Gestión Integral Residuos sólidos, Juliaca, Puno	Minam	2336972	Infraestructura social
104	Reubicación de la estación Ollantaytambo, Cusco	MTC	-	Turismo
105	Mejoramiento y Ampliación Alcantarillado, siete distritos, Tacna	Vivienda	2428087	Infraestructura social
106	Mejoramiento y Ampliación, Agua Potable y Alcantarillado, Juliaca, Puno	Vivienda	2331661	Infraestructura social
107	Mejoramiento y Ampliación, Agua Potable y Alcantarillado, Puno, Puno	Vivienda	2387679	Infraestructura social
108	SAT Cuenca Río Ica y San Juan, Ica	ANIN	2506112	Infraestructura social
109	SITGAS ¹⁰¹	Minem	100218	Energético
110	Teleférico Choquequirao, Cusco	Mincetur ¹⁰²	2538795	Turismo
111	TP Tacna	MTC	-	Pesca y acuicultura, logístico
112	TP Pisco	MTC	-	Logístico

⁹⁹ La entidad titular del proyecto es la empresa bajo el ámbito de Fonafe correspondiente, que es la responsable de todas las fases del ciclo del proyecto.

¹⁰⁰ La entidad titular del proyecto es la empresa bajo el ámbito de Fonafe correspondiente, que es la responsable de todas las fases del ciclo del proyecto.

¹⁰¹ Sistema Integrado de Transporte de Gas al Sur (Sitgas)

¹⁰² Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur)

N.º	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/Idea	Actividad identificada
113	Mejoramiento y ampliación IREN ¹⁰³ SUR, Arequipa	ANIN	2650022	Infraestructura social
114	Construcción de Autopista Chíncha, pasos a desnivel, Ica	MTC	2318526	Agrícola, pecuario, logístico
115	Megapuerto de Corío, Arequipa	--	--	Logístico

Elaboración: MEF.

Es preciso señalar que el enfoque territorial aplicado en esta sección constituye una primera mirada estratégica del PNI sobre el país y permite destacar la importancia de contar con una planificación articulada, con visión y objetivos orientados a impulsar el crecimiento al interior del territorio e impulsar las actividades económicas con potencial consolidado. Este esfuerzo inicial marca el tránsito hacia una estrategia nacional de desarrollo de infraestructura que incorpore una visión estratégica de largo plazo, que articule sector público, privado, academia y distintos niveles de gobierno para orientar de manera efectiva las inversiones.

3. Metodología de priorización y proyectos priorizados

La priorización de proyectos es un proceso que permite identificar aquellas iniciativas que generan mayor valor económico y social en las macrozonas. En este marco, se presenta la metodología de priorización, utilizada para seleccionar los proyectos de inversión que se incluirán en el portafolio del PNI 2026-2031, la cual parte de un enfoque territorial, revisa y complementa los criterios técnicos empleados en los planes anteriores y presenta los resultados del proceso de priorización en el portafolio de proyectos.

Contar con el portafolio de proyectos del PNI 2026-2031, alineado a las necesidades de la población y del territorio nacional, debe permitir:

- Concentrar los esfuerzos del Estado en este conjunto de inversiones estratégicas, que fortalezca la gobernanza y, con ello, la toma de decisiones sobre los proyectos priorizados.
- Aumentar la predictibilidad y confianza para la inversión para generar valor público sostenible en el tiempo.
- Contribuir de manera acelerada a cerrar brechas de infraestructura y servicios.

3.1 Metodología de priorización

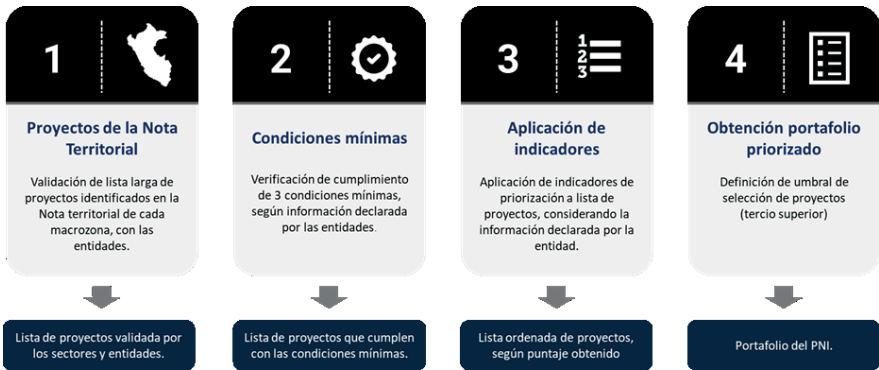
El PNI 2026-2031 adopta un enfoque de priorización por macrozonas, basado en la identificación de potencialidades y proyectos recogidos en las Notas Territoriales. El objetivo es priorizar aquellos proyectos con mayor relevancia para el desarrollo económico y social de cada macrozona, considerando criterios de productividad e infraestructura sostenible.

La metodología se estructura en cuatro etapas. La primera identifica y valida proyectos que impactan en las actividades productivas articuladoras de potencial consolidado. La segunda aplica condiciones mínimas al portafolio de proyectos identificado en las Notas Territoriales, para obtener un conjunto de proyectos que se encuentren dentro de la planificación sectorial y cuyo desarrollo se haya priorizado en el corto plazo. La tercera etapa ordena los proyectos a partir de indicadores de priorización distribuidos en las cuatro dimensiones de la infraestructura sostenible: sostenibilidad económica-financiera, sostenibilidad social, sostenibilidad ambiental y sostenibilidad institucional. La cuarta etapa define un umbral de selección de proyectos para cada macrozona.

Es importante destacar que el PNI 2026-2031 tiene como objetivo otorgar relevancia estratégica a los proyectos priorizados, con independencia de sus características vigentes al momento de su formulación. En ese sentido, la metodología de priorización se sustenta en la información de los proyectos declarada por las entidades¹⁰⁴ a la fecha de corte establecida para la elaboración del PNI 2026-2031. En consecuencia, con posterioridad a dicha fecha, los proyectos podrán registrar actualizaciones en el monto de inversión, la modalidad de ejecución, la entidad responsable u otros aspectos. Dichas actualizaciones serán consideradas en la etapa de seguimiento del PNI 2026-2031.

A diferencia de las ediciones anteriores del PNI, en las que se consultó a entidades intensivas en infraestructura (para el PNIC 2019 se solicitó a 6 y para el PNISC 2022-2025 se incluyó a Produce, Minedu, Minsa y EsSalud), en esta tercera edición se solicitó información sobre proyectos identificados a 19 entidades: MTC, Midagri, Minedu, ANIN, Minam, Mincetur, Vivienda, Cultura, Midis, Produce, FONAFE, Minem, EsSalud, Mininter, Minjusdh, MTPE, MIMP, Minsa y Mindef.

Gráfico 13. Esquema de la metodología de priorización del PNI 2026-2031



Elaboración: MEF.

¹⁰³ Instituto Regional de Enfermedades Neoplásicas (IREN)

¹⁰⁴ Es importante precisar que, si bien el PNI incluye un conjunto de proyectos priorizados, esta priorización corresponde al ejercicio de la función de planificación de las entidades, mas no a una labor de asignación o programación de recursos. Por ello, si bien la norma ha dispuesto que al elaborar el PNI se debe tomar en cuenta, entre otros aspectos, el presupuesto multianual, ello no implica que la inclusión de un proyecto priorizado en el PNI signifique que éste se encuentre completamente financiado en la programación presupuestal multianual o que se atenderán mediante demandas adicionales de recursos.

Etapla 1: Proyectos de la Nota Territorial (NT) - Identificación y validación de la lista de proyectos que impactan en las actividades productivas y articuladoras con potencial consolidado.

En base a las actividades productivas y articuladoras con potencial consolidado identificadas en la NT, se identificó una lista preliminar de proyectos estratégicos. Dicha lista fue remitida a las 19 entidades con el fin de validar y, de ser el caso, complementar la cantidad de proyectos identificados. Se obtuvo una lista de 423 proyectos que impactan en las actividades productivas y articuladoras con potencial consolidado, detallados para cada macrozona en la sección de NT del PNI 2026-2031.

Etapla 2: Condiciones mínimas- Aplicación de condiciones mínimas a la lista de proyectos de la NT, validada por las entidades.

La lista de proyectos validada por las entidades tiene un horizonte temporal de largo plazo (2050) e incluye proyectos públicos, privados y público-privados. A fin de delimitar y acotar esta lista, se establecieron tres condiciones mínimas que permiten alinear la priorización del portafolio del PNI:

- a) Que los proyectos se encuentren en el Programa Multianual de Inversiones (PMI), en el IMIAPP¹⁰⁵ aprobado por los ministerios, en la cartera de Proinversión o en el portafolio de la ANIN.
- b) Que los proyectos consideren la sostenibilidad fiscal¹⁰⁶.
- c) Que los proyectos no sean inversiones de optimización, de ampliación marginal, de rehabilitación ni de reposición (IOARR); además, deben estar en ejecución física¹⁰⁷ o, como máximo, iniciar obra en los próximos cinco años.

Como resultado de esta segunda etapa, se obtiene un portafolio de proyectos expedito para la aplicación de los indicadores de priorización.

Etapla 3: Aplicación de indicadores

El PNI 2026-2031 busca asegurar un proceso de evaluación objetiva, alineado con los enfoques de competitividad y productividad adoptados en el PNIC 2019, el enfoque de infraestructura sostenible incorporado en el PNISC 2022-2025 y el enfoque territorial que caracteriza esta edición.

Para ello, con asistencia técnica del BID, se han desarrollado 14 indicadores para la priorización de proyectos, tomando como base el trabajo realizado en los planes anteriores. Estos 14 indicadores se distribuyen en las cuatro dimensiones de la infraestructura sostenible de la siguiente manera.

Tabla 20. Indicadores de priorización del PNI 2026-2031

N.º	Dimensión	Indicador	Clasificación
1	Económica-financiera	Alineamiento del proyecto con la potencialidad de la macrozona	Nuevo
2		Monto de inversión del proyecto	PNISC 2022-2025
3		Potencial de diversificación productiva en el ámbito del proyecto	PNISC 2022-2025
4		Avance del proyecto según la modalidad de ejecución	PNISC 2022-2025
5		Proyectos que no utilicen recursos públicos	PNISC 2022-2025
6	Social	Nivel de pobreza en el ámbito del proyecto	PNISC 2022-2025
7		Población directamente beneficiada por el proyecto	PNISC 2022-2025
8		Proyectos con aceptación social	PNISC 2022-2025
9		Proyectos ubicados en provincias con sitios turísticos de patrimonio mundial y localidades indígenas u originarias en situación de vulnerabilidad	Nuevo
10		Proyectos en Áreas Críticas de Frontera con menor desarrollo	Nuevo
11	Institucional	Proyectos ubicados en áreas con mayor criminalidad	Nuevo
12		Capacidad de la entidad para el desarrollo de proyectos	PNISC 2022-2025
13	Ambiental	Nivel de avance sectorial en el desarrollo de proyectos del PNISC 2022-2025 en ejecución	PNISC 2022-2025
14		Planificación y gestión del proyecto en materia de gases de efecto invernadero	PNISC 2022-2025

Elaboración: MEF

¹⁰⁵ Para la elaboración del PNI 2026-2031, se ha tomado los IMIAPP aprobados por los ministerios dado que aún no se ha publicado el Decreto Supremo (DS) que señala la Ley 32441, la cual indica que para el caso de los proyectos APP a cargo de Proinversión, la planificación se materializa mediante DS que aprueba la relación de proyectos priorizados de las entidades públicas de gobierno nacional que serán desarrollados bajo la modalidad APP.

¹⁰⁶ Para este criterio se tomará en cuenta la información la Ley de Presupuesto 2026 y de la APM para los años 2027 y 2028, realizando un análisis diferenciado según la modalidad de ejecución del proyecto. Condición que además guarda concordancia con lo establecido en la Décimo Novena Disposición Complementaria Final de la Ley 32441, que establece que para proponer el PNI el MEF considera la sostenibilidad fiscal.

¹⁰⁷ Los proyectos que se encuentren en ejecución física deben contar con componentes de infraestructura aún pendientes de ejecutar. Esto se debe a que el PNI adoptará un enfoque de gestión de portafolio para el desarrollo de los proyectos y se busca que el portafolio de proyectos priorizados esté conformado por aquellos que puedan beneficiarse en mayor medida de dicho enfoque.

A continuación, se describen los indicadores aplicados:

Sostenibilidad económica-financiera

Con el fin de potenciar los proyectos con mayor impacto económico, se evalúan los siguientes cinco indicadores:

1. **Alineamiento del proyecto a la potencialidad de la macrozona¹⁰⁸:** el objetivo de este indicador es priorizar proyectos de infraestructura que mantengan un alineamiento directo con las actividades productivas y articuladoras con potencial consolidado, identificadas en su respectiva macrozona. Así, se busca impulsar dichas actividades generando retornos económicos más rápidos y visibles.

2. **Monto de inversión del proyecto¹⁰⁹:** el objetivo de este indicador es priorizar los proyectos que presenten un mayor monto de inversión, dado que estos tienen un impacto más significativo en la economía de la macrozona. Los proyectos de mayor inversión tienden a generar más oportunidades de crecimiento que se reflejan en variables económicas como la inversión y el empleo, tanto en el sector directamente vinculado al proyecto como en otros sectores relacionados, evidenciándose en las externalidades positivas que el desarrollo de un proyecto genera sobre la demanda de consumo privado y público.

3. **Potencial de diversificación productiva en el ámbito del proyecto:** el objetivo de este indicador es priorizar proyectos de infraestructura en regiones donde las exportaciones no tradicionales tienen una mayor participación en el PBI regional. El desarrollo de infraestructura en estas zonas contribuye a un crecimiento más inclusivo y sostenible, y favorece el incremento de la productividad.

4. **Avance del proyecto según modalidad de ejecución:** el objetivo de este indicador es priorizar proyectos que se encuentren en un mayor nivel de avance, diferenciando su evaluación según la modalidad de ejecución (APP, PA, O×I, G2G, obra pública). Los proyectos más avanzados pueden generar más rápidamente impactos en la población, al estar próximos a brindar rentabilidad social y económica.

5. **Proyectos que no utilicen recursos públicos¹¹⁰:** el objetivo de este indicador es priorizar proyectos que no empleen recursos públicos, considerando el tipo de financiamiento según su modalidad. Se busca así promover el desarrollo de proyectos financiados mediante inversión privada o fondos de cooperación internacional, de modo que se logre rentabilidad económica y social sin comprometer recursos fiscales.

Sostenibilidad social¹¹¹

Dentro de esta dimensión se consideran seis indicadores, que se detallan a continuación:

6. **Nivel de pobreza en el ámbito de desarrollo del proyecto:** el objetivo de este indicador es priorizar proyectos que se desarrollen en provincias con mayores niveles de pobreza, generando mayores oportunidades de desarrollo. La ejecución de estos proyectos en el corto plazo permite generar beneficios directos e indirectos y externalidades positivas que contribuyen a mejorar la calidad de vida de la población y contribuir a cerrar brechas de infraestructura y servicios.

7. **Población directamente beneficiada del proyecto:** el objetivo de este indicador es priorizar proyectos que beneficien a la mayor cantidad de población posible. En aquellos casos en que los beneficiarios directos se midan en una unidad distinta a la población o no se cuente con información específica de beneficiarios, se recurre a la información de la población del ámbito donde se desarrollará el proyecto.

8. **Proyectos con aceptación social:** el objetivo de este indicador priorizar aquellos proyectos que cuentan con aceptación por parte de la población involucrada. Se busca reducir riesgos de conflictividad social y favorecer la implementación oportuna de las inversiones.

9. **Proyectos ubicados en provincias con sitios turísticos de patrimonio mundial y localidades indígenas u originarias en estado de vulnerabilidad¹¹²:** el objetivo de este indicador es priorizar proyectos que se desarrollen en provincias que cuenten con sitios de patrimonio mundial, lugares incluidos en la lista indicativa o localidades indígenas u originarias en situación de vulnerabilidad. De esta forma, se busca promover externalidades positivas generadas por el proyecto priorizado y que dinamice la economía en la zona de influencia de estos territorios.

10. **Proyectos en Áreas Críticas de Frontera con menor desarrollo¹¹³:** el objetivo de este indicador es priorizar proyectos ubicados en áreas críticas de frontera con menor IDH. Se busca con ello generar un impacto positivo en el crecimiento y desarrollo económico de las zonas fronterizas del país. Las provincias comprendidas en áreas críticas de frontera suelen presentar mayores carencias en desarrollo humano y acceso a servicios básicos. Priorizar proyectos en estas zonas contribuye a cerrar brechas territoriales, fortalecer la cohesión social y mejorar la calidad de vida de la población en contextos de alta vulnerabilidad.

11. **Presencia de proyectos en áreas con mayor criminalidad:** el objetivo de este indicador es priorizar proyectos ubicados en provincias con alta incidencia delictiva o que estén orientados a fortalecer la seguridad ciudadana. De este modo, se busca reducir factores de riesgo y contribuir a la construcción de entornos más seguros y cohesionados, mediante intervenciones de infraestructura que refuercen la presencia del Estado y apoyen estrategias de prevención del delito.

¹⁰⁸ Este indicador, de manera inicial, permite identificar si el proyecto impacta o no en la actividad económica con potencial consolidado. Para poder medir dicho impacto, en el marco del fortalecimiento del enfoque territorial, el PNI complementará y actualizará este indicador en las próximas ediciones, fortaleciendo con ello, de manera continua la metodología de priorización.

¹⁰⁹ Se evaluaron distintas alternativas para medir la relación entre el monto de inversión y variables como el PBI regional, el empleo generado, los beneficios económicos para la población o la reducción de brechas de infraestructura. El PNI complementará y actualizará este indicador en las próximas ediciones, fortaleciendo con ello, de manera continua la metodología de priorización.

¹¹⁰ En el caso de las APP cofinanciadas, se consideró la posibilidad de asignar puntajes en función del nivel de cofinanciamiento. Sin embargo, esta medición tampoco pudo concretarse debido a las mismas limitaciones de información. El PNI complementará y actualizará este indicador en las próximas ediciones, fortaleciendo con ello, de manera continua la metodología de priorización.

¹¹¹ Para asignar el puntaje de los indicadores de sostenibilidad social, se revisó la información de sustento remitida por las entidades públicas titulares de los proyectos.

¹¹² Este indicador fue elaborado en coordinación con el Ministerio de Cultura.

¹¹³ El presente indicador se desarrolló en coordinación con el Conadif del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Sostenibilidad institucional¹¹⁴

Dentro de esta dimensión se evalúan dos indicadores, detallados a continuación.

12. **Capacidad de la entidad en el desarrollo de proyectos:** el objetivo de este indicador es priorizar proyectos de aquellas entidades que cuenten con mayor capacidad para su desarrollo e implementación. De este modo, se busca conformar un portafolio de proyectos con mayores probabilidades de ejecución efectiva en los plazos establecidos, asegurando un uso más eficiente de los recursos públicos y una contribución oportuna al cierre de brechas de infraestructura.

13. **Nivel de avance sectorial en el desarrollo de proyectos del PNISC 2022-2025 en ejecución:** el objetivo de este indicador es priorizar proyectos en sectores que hayan impulsado el desarrollo de los proyectos priorizados en el PNISC 2022-2025. Para los sectores que no formen parte de dicho plan, la evaluación se realizará utilizando el promedio del devengado presupuestal de los años 2023 y 2024.

Sostenibilidad ambiental¹¹⁵

Dentro de esta dimensión se considera un indicador, que se detalla a continuación:

14. **Planificación y gestión del proyecto en materia de gases de efecto invernadero¹¹⁶:** el objetivo de este indicador es identificar si, en el desarrollo de los proyectos, se plantea la cuantificación de emisiones y la inclusión de acciones orientadas a reducir los niveles de gases de efecto invernadero (GEI). Con ello, se busca priorizar los proyectos que contribuyan al cumplimiento de los compromisos del Estado en materia de Contribuciones Determinadas a nivel Nacional (NDC)¹¹⁷ y a la consecución de un desarrollo nacional bajo en emisiones.

Indicadores que fueron retirados de la metodología de priorización

El PNISC 2022-2025 contó con un conjunto de 20 indicadores distribuidos en las cuatro dimensiones de la infraestructura sostenible. Para el PNI 2026-2031, se retiraron nueve de estos indicadores, cuyas razones se detallan a continuación.

Dimensión económica-financiera:

Proporción del proyecto frente a la brecha de infraestructura: Este indicador se excluyó debido a que la medición utilizada en el PNISC 2022-2025 presentaba limitaciones de información, basada en datos correspondientes al año 2019, lo que impedía cumplir con el objetivo planteado. Además, las alternativas de medición evaluadas tampoco resultaron viables, dado que no se contaba con información de cierre de brechas para todos los proyectos, lo que impedía disponer de una métrica comparable y homogénea entre modalidades.

Dimensión social:

Porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas (NBI) por cantidad de carencias según distritos: Este indicador se retiró por considerarse redundante respecto del indicador de pobreza, dado que ambos persiguen el mismo objetivo de identificar población en situación de vulnerabilidad.

Integración de género y empoderamiento económico de las mujeres / Promoción de servicios alineados con discapacidad y accesibilidad¹¹⁸: Estos indicadores se retiraron debido a que, con la medición disponible, no era posible establecer de manera clara la vinculación entre la integración de género o la discapacidad y accesibilidad, por un lado, y el desarrollo de un proyecto de infraestructura, por otro.

Dimensión institucional:

Alineamiento del proyecto con la Nota Sectorial: Este indicador se retiró por no ser aplicable, considerando que para el PNI 2026-2031 no se desarrollaron Notas Sectoriales.

Dimensión ambiental:

Protección Ambiental / Conservación de ecosistemas: Estos indicadores se retiraron debido a que no era posible cumplir con el objetivo planteado, en la medida en que la efectividad de las medidas solo puede verificarse una vez que estas han sido implementadas.

¹¹⁴ Para la verificación y asignación del puntaje de los indicadores de sostenibilidad institucional, se revisó la información remitida por las entidades públicas titulares de los proyectos.

¹¹⁵ Para la verificación y asignación del puntaje de los indicadores de sostenibilidad ambiental, se revisó la información de sustento remitida por las entidades públicas titulares de los proyectos. Cabe indicar que, en el marco de la actualización del PNI se realizaron coordinación con Minam, ente rector del sector ambiente, a fin de mejorar los indicadores para la dimensión ambiental, en términos de objetividad en la medición y evitar discrecionalidades, sin embargo, como resultados de dichas coordinaciones, no fue posible identificar nuevos indicadores o mejorar los existentes, quedando pendiente continuar con el trabajo de fortalecimiento de los indicadores para esta dimensión.

¹¹⁶ Para una próxima edición del PNI, en coordinación con el Minam, resulta importante evaluar la medición de este indicador para abarcar de manera integral el cambio climático. En ese sentido, de acuerdo con Minam, el indicador debería incorporar componentes de mitigación y adaptación aplicables a los proyectos. Adicionalmente, este indicador debe contar con una medición objetiva, tener fuentes de verificación uniformes según la fase del proyecto, y poder calcularse con la información de las entidades.

¹¹⁷ La actualización de las contribuciones determinadas a nivel nacional del Perú (NDC 3.0) fue remitida a la CMNUCC el 6 de noviembre de 2025, conforme se detalla en: <https://unfccc.int/NDCREG> Minam

¹¹⁸ Cabe indicar que se tuvo coordinación con el MIMP a fin de identificar o mejorar los indicadores para la dimensión social. Como resultados de dichas coordinaciones, no fue posible identificar nuevos indicadores o mejorar los existentes, quedando pendiente continuar con el trabajo de fortalecimiento de los indicadores para esta dimensión.

Alineamiento estratégico sectorial e institucional con la gestión ambiental / Niveles de ejecución del gasto público per cápita en la función ambiente: Estos indicadores se retiraron porque su evaluación se realizaba a nivel sectorial y no a nivel de proyectos, lo que podía generar sesgos, dado que su cumplimiento no garantizaba la sostenibilidad ambiental de las inversiones priorizadas. Cabe resaltar que los proyectos priorizados en el PNI deben cumplir con la normativa vigente en materia ambiental, social y cultural. Finalmente, para futuras ediciones del PNI, resulta fundamental continuar fortaleciendo los indicadores en todas las dimensiones, con especial énfasis en la dimensión ambiental, en tanto los proyectos que se encuentran en ejecución en materia ambiental hayan culminado, y logren resultados medibles que permitan formular indicadores apropiados.

Tabla de priorización

La tabla de priorización de proyectos presenta los ponderadores asociados a cada indicador y a cada dimensión, basados¹¹⁹ en el PNISC 2022-2025, los cuales son utilizados en la metodología de priorización.

Tabla 21. Ponderaciones de los indicadores y dimensiones del PNI 2026-2031

Dimensión	Indicador	Ponderador
Económica-financiera (60%)	Alineamiento del proyecto a la potencialidad de la macrozona	20,00%
	Monto de inversión del proyecto	15,00%
	Potencial de diversificación productiva en el ámbito del proyecto	10,00%
	Avance del proyecto según modalidad de ejecución	7,50%
	Proyectos que no utilicen recursos públicos	7,50%
Social (25%)	Nivel de pobreza en el ámbito del proyecto	8,33%
	Población directamente beneficiada por el proyecto	3,33%
	Proyectos con aceptación social	3,33%
	Proyectos ubicados en provincias con sitios turísticos de patrimonio mundial y localidades indígenas u originarias en situación de vulnerabilidad	3,33%
	Proyectos en Áreas Críticas de Frontera con menor desarrollo	3,33%
	Presencia de proyectos en áreas con mayor criminalidad	3,33%
Institucional (10%)	Capacidad de la entidad en el desarrollo de proyectos	5,00%
	Nivel de avance sectorial en el desarrollo de proyectos del PNISC 2022-2025 en ejecución	5,00%
Ambiental (5%)	Planificación y gestión del proyecto en materia de gases de efecto invernadero	5,00%

Elaboración: MEF.

Etapas 4: Definición de un umbral de selección de proyectos por macrozona

Como resultado de la tercera etapa, los proyectos quedan ordenados de acuerdo con su puntaje final dentro de cada macrozona. En esta etapa, se procede a seleccionar aquellos proyectos que integrarán el portafolio de proyectos priorizados, utilizando como criterio de corte el tercio superior. Así, el portafolio de proyectos priorizados de cada macrozona queda conformado por el 33,3%¹²⁰ de los proyectos con mayor puntaje, según la metodología de priorización.

3.2 Resultados y descripción del portafolio del PNI 2026-2031

El PNI 2026-2031 prioriza 72 proyectos de alto impacto, valorizados en S/ 144.117 millones, que incluyen 69 proyectos individuales y 3 agrupamientos (con 4, 5 y 5 proyectos individuales respectivamente), dando un total de 83 proyectos individuales. Este portafolio de proyectos permitirá impulsar el crecimiento económico y el desarrollo sostenible en el país, fortaleciendo la competitividad, promoviendo las potencialidades territoriales y el bienestar de la población.

Descripción de proyectos priorizados por sector y entidad

El portafolio de proyectos priorizados del PNI 2026-2031 involucra la competencia de 13 entidades. Entre ellas, el MTC destaca por contar con el mayor número de proyectos (28) y el mayor monto de inversión (S/ 103.134 millones). En cuanto a los proyectos a cargo de ANIN, entidad adscrita a la Presidencia de Consejo de Ministros (PCM), el monto asciende a S/ 3.510 millones.

Asimismo, resalta la incorporación de nuevas entidades como el MIMP, la ANIN, Cultura y el Mincetur.

El portafolio de proyectos priorizados del PNI 2026-2031 se distribuye en 11 sectores, entre los cuales el sector Transportes concentra el mayor número de proyectos (28) y el mayor monto de inversión (S/ 100.897 millones), impulsado principalmente por iniciativas de gran envergadura como la Nueva Carretera Central (S/ 24.653 millones) y la Línea 2 del Metro de Lima (S/ 20.092 millones).

¹¹⁹ Adicionalmente, se realizó un análisis comparativo de ponderaciones utilizadas en metodologías de priorización de proyectos, de otros países, a fin de complementar la propuesta de ponderadores del PNI.
¹²⁰ Se toma como referencia este percentil debido a que la práctica internacional recomienda tener una lista corta de proyectos. Véase Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (2017), Government at a Glance 2017.

Tabla 22. Distribución de proyectos priorizados por sector y entidad¹²¹

Sector	Entidad pública	N.° de proyectos	Monto de Inversión (\$/ millones)	Total
Transportes	MTC	27	100.296	100.897
	ANIN	1	601	
Agricultura y Riego	Midagri	5	15.256	17.610
	ANIN	4	2.354	
Saneamiento	Vivienda	7	6.520	7.076
	ANIN	1	556	
Producción	Produce	1	5.187	5.187
Salud	Minsa	2	2.424	4.283
	EsSalud ¹²²	4	1.859	
Electricidad	Minem	6	3.886	4.252
	Fonafe ¹²³	2	366	
Comunicaciones	MTC	1	2.838	2.838
Educación	Minedu	4	882	882
Turismo	Mincetur	1	787	787
Cultura	Cultura	5	288	288
Protección social	MIMP	1	17	17
TOTAL		72	144.117	144.117

Elaboración: MEF.

Descripción de proyectos priorizados por modalidad y fase

El portafolio de proyectos priorizados incluye iniciativas bajo las modalidades de APP, PA, Oxl, G2G y OP. Las APP constituyen la modalidad con la mayor cantidad de proyectos priorizados, con un total de 33 iniciativas que representan \$/ 75.689 millones, el mayor monto de inversión en comparación con las demás modalidades.

Tabla 23. Distribución de proyectos priorizados por modalidad y fase

Modalidad	Fase	N.° de proyectos	Monto de Inversión (\$/ millones)
APP	Planeamiento y Programación	-	-
	Formulación	7	6.296
	Estructuración	6	5.395
	Transacción	4	11.209
	Ejecución contractual	16	52.789
PA	Planeamiento y Programación	-	-
	Formulación	-	-
	Estructuración	1	2.838
	Transacción	1	5.187
	Ejecución contractual	-	-
G2G	PMI	-	-
	Formulación y Evaluación	-	-
	Ejecución	13	49.680

¹²¹ Se debe tener en cuenta que, según lo establecido en el artículo 19 de la Ley 32441, la entidad titular para algunos proyectos del portafolio priorizado puede variar en el futuro.

¹²² EsSalud está adscrito al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo.

¹²³ La entidad titular de los proyectos es la empresa bajo el ámbito de Fonafe correspondiente, quién es la responsable de todas las fases del ciclo de los proyectos; en el caso del proyecto priorizado Generación de Energía con Sistema Solar Fotovoltaico-Arequipa (CUI 2670126), la entidad titular es la empresa Egasa; mientras que, en el caso del proyecto Construcción del Túnel Paralelo-Central Hidroeléctrica Machu Picchu, Cusco (SNIP 391), la entidad titular es la empresa Egemsa. El rol de Fonafe será el de gestor de enlace entre las empresas (Egasa y Egemsa), y la DGPPIP del MEF.

Modalidad	Fase	N.º de proyectos	Monto de Inversión (S/ millones)
OP	PMI	2	490
	Formulación y Evaluación	1	300
	Ejecución	19	9.814
OXI	Priorización	-	-
	Actos Previos	1	103
	Proceso de Selección	-	-
	Ejecución	1	16
Total		72	144.117

Elaboración: MEF.

Es importante precisar que, sobre los derechos colectivos de los pueblos indígenas u originarios, las entidades públicas a cargo de los proyectos priorizados en el Plan Nacional de Infraestructura 2026-2031, garantizan el cumplimiento de la normativa aplicable en la materia, cuando corresponda.

3.3 Proyectos priorizados según macrozona

Macrozona Norte

La macrozona Norte cuenta con un portafolio de 25 proyectos priorizados, por un monto total de inversión de S/ 24.175 millones. Este portafolio se orienta principalmente a potenciar el desarrollo agrícola, pecuario, energético y forestal, así como a fortalecer el desarrollo social en su ámbito de intervención.

Tabla 24. Proyectos priorizados en la Macrozona Norte

N.º	Nombre	Entidad pública	Modalidad	CUI	Fase	Potencial	Monto de inversión (S/ millones)
1	Rehabilitación del Reservoirio de Poechos	Midagri	G2G	2031000	Ejecución	Agrícola	5.430 ¹²⁴
2	Chavimochic III	Midagri	G2G	2077997	Ejecución	Agrícola	3.888
3	Rehabilitación y Mejoramiento Carretera Ciudad de Dios-Cajamarca	MTC	OP	2318535	Ejecución	Logístico	1.808
4	Mejoramiento Hospital Regional Docente de Trujillo	Minsa	G2G	2573274	Ejecución	Infraestructura social	1.456
5	PTAR Trujillo y Chepén	Vivienda	APP	2469971	Estructuración	Infraestructura social	1.414
6	Modernización del Aeropuerto de Chiclayo	MTC	APP	372574	Ejecución Contractual	Turismo Logístico Industrial	1.390
7	Autopista del Sol Trujillo-Sullana	MTC	APP	-	Ejecución Contractual	Logístico	1.110
8	Hospital de Alta Complejidad III-1 en el distrito de 26 de Octubre, Piura	Minsa	G2G	2507146	Ejecución	Infraestructura social	968 ¹²⁵
9	LT 500 Kv Subestación Piura Nueva-Frontera	Minem	APP	-	Ejecución Contractual	Energético	804
10	Hospital Especializado EsSalud Piura	EsSalud	APP	2260218	Ejecución Contractual	Infraestructura social	708
11	Irrigación Las Delicias	Midagri	OP	2195497	Ejecución	Agrícola	695
12	Producción, Almacenamiento y Distribución Agua Piura y Castilla, Curumuy, Piura	Vivienda	OP	2319483	Ejecución	Infraestructura social	672
13	Ampliación y Mejoramiento Agua Potable y Alcantarillado AA. HH. Piura y Castilla, Piura	Vivienda	OP	2302373	Ejecución	Infraestructura social	637

¹²⁴ Se precisa que, según el Sistema de Seguimiento de Inversiones (SSI) lo registrado respecto al costo total de la inversión actualizado es de S/ 217 millones al 1 de febrero de 2026.

¹²⁵ Se precisa que, según el Sistema de Seguimiento de Inversiones (SSI) lo registrado respecto al costo total de la inversión actualizado es de S/ 3.394 millones al 1 de febrero de 2026.

N.°	Nombre	Entidad pública	Modalidad	CUI	Fase	Potencial	Monto de inversión (S/ millones)
14	Drenaje Sullana	ANIN	G2G	2532678	Ejecución	Infraestructura social	556
15	Protección ante inundaciones Río Chancay, Cajamarca-Lambayeque	ANIN	G2G	2527677	Ejecución	Infraestructura social	452
16	COAR Nor Oriente	Minedu	APP	-	Formulación	Infraestructura social	375
17	Mejoramiento y Ampliación Hospital I Florencia de Mora	EsSalud	OP	2258772	Ejecución	Infraestructura social	370
18	Nuevo TP Loreto (Saramiza e Iquitos)	MTC	APP	2481025 2391857	Formulación ¹²⁶	Agrícola Pecuário Logístico Forestal	330
19	Enlace 500 Kv Miguel Grau-Paríñas y Subestación Paríñas 500/220 Kv	Minem	APP	-	Estructuración ¹²⁷	Energético	291
20	Enlaces 220 Kv Felam-Tierras Nuevas-Salitrál	Minem	APP	-	Estructuración ¹²⁸	Energético	251
21	Protección ante inundaciones Río Viru, La Libertad	ANIN	G2G	2501657	Ejecución	Infraestructura social	213
22	CVA 20 La Libertad ¹²⁹	MTC	OP	2515902	PMI	Logístico	159
23	COAR La Libertad	Minedu	O×I	2452663	Actos Previos	Infraestructura social	103
24	SAT Río Piura	ANIN	G2G	2508708	Ejecución	Infraestructura social	80
25	EBR Institución educativa (IE) Alfonso Ugarte-Piura	Minedu	O×I	2234412	Ejecución	Infraestructura social	16
TOTAL							24.175

Elaboración: MEF.

Figura 1. Proyectos priorizados en la Macrozona Norte



Elaboración: MEF.

¹²⁶ En base a lo registrado en el portafolio de Proinversión, al 26 de enero de 2026 el proyecto se encuentra en la fase de estructuración. www.investinperu.pe/portafolio-app/detalle/?725-nuevos-terminales-portuarios-de-loreto

¹²⁷ En base a lo registrado en el portafolio de Proinversión, al 27 de enero de 2026 el proyecto se encuentra en la fase de transacción. www.investinperu.pe/portafolio-app/detalle/?grupo-1-del-plan-de-transmision-2025-2034

¹²⁸ En base a lo registrado en el portafolio de Proinversión, al 02 de febrero de 2026 el proyecto se encuentra en la fase de transacción. www.investinperu.pe/portafolio-app/detalle/?grupo-1-del-plan-de-transmision-2025-2034

¹²⁹ A enero de 2026, según información de la entidad se encuentra en proceso de suscribir el convenio con el Gobierno Regional de la Libertad.

Macrozona Sur

La macrozona Sur cuenta con un portafolio de 20 proyectos priorizados, por un monto total de inversión de S/ 29.904 millones, orientado principalmente a potenciar el desarrollo agrícola, minero, turístico y energético, así como a fortalecer el desarrollo social en su ámbito de intervención.

Tabla 25. Proyectos priorizados en la Macrozona Sur

N.º	Nombre	Entidad pública	Modalidad	CUI	Fase	Potencial	Monto de inversión (S/ millones)
1	Longitudinal de la Sierra Tramo 4	MTC	APP	-	Transacción ¹³⁰	Agrícola Pecuario Acuícola Turismo Logístico	7.015
2	Majes Siguan II, Arequipa	Midagri	G2G ¹³¹	2088142	Ejecución	Agrícola	4.780
3	Construcción de la Vía Evitamiento de la Ciudad Cusco	MTC	APP	2619648	Formulación	Turismo Logístico	3.078
4	Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero, Cusco	MTC	G2G	2190272	Ejecución	Turismo Logístico	3.068
5	Banda 3.5 GHz	MTC	PA ¹³²	No aplica	Estructuración ¹³³	Infraestructura social	2.838
6	Ferrocarril Huancayo-Huancavelica	MTC	APP	2397504	Ejecución contractual	Agrícola Turismo Logístico	2.045
7	Grupo 2 Proyectos Eléctricos del PT 2025-2034 ¹³⁴	Minem	APP	-	Estructuración ¹³⁵	Energético	1.603
8	TP San Juan Marcona, Ica	MTC	APP	-	Transacción	Minero Agrícola Logístico	1.466
9	Teleférico Choquequirao, Cusco	Mincetur	APP	2538795	Transacción	Turismo	787
10	Construcción de Autopista Chíncha, pasos a desnivel, Ica	MTC	APP	2318526	Ejecución contractual	Agrícola Pecuario Logístico	651
11	Mejoramiento y Ampliación Irrigación Yanapujio-Tambo, Moquegua y Arequipa	Midagri	OP	2487020	Ejecución	Agrícola	463
12	Grupo 4 Proyectos Eléctricos del PT 2025-2034 ¹³⁶	Minem	APP	no aplica	Formulación ¹³⁷	Energético	442
13	PTAR Chíncha	Vivienda	APP	2469992	Ejecución contractual	Infraestructura social	426
14	COAR Centro	Minedu	APP	2429909	Ejecución contractual	Infraestructura social	388 ¹³⁸

¹³⁰ El proyecto suscribió contrato el 09 de octubre de 2025, encontrándose en fase de ejecución contractual.

¹³¹ En proceso de definición.

¹³² La entidad informa que, a diciembre 2025, el proyecto se desarrolla bajo un régimen especial en el marco del Reglamento del Decreto Legislativo 1627, aprobado con Decreto Supremo 004-2025-MTC.

¹³³ La entidad informa que, a diciembre 2025, el proyecto se encuentra en ejecución contractual.

¹³⁴ Este grupo involucra los siguientes proyectos:

- Enlace 220 kV Tintaya Nueva-Nueva San Gabán, ampliaciones y subestaciones asociadas.
- Enlace 220 kV Nueva San Gabán-Puerto Maldonado, ampliaciones y subestaciones asociadas.
- Enlace 500 kV Colectora-Bicentenario-Chilca, ampliaciones y subestaciones asociadas.
- Enlace 138 kV San Román-Yocara-Maravilla (Juliaca), ampliaciones y subestaciones asociadas.

¹³⁵ En base a lo registrado en el portafolio de Proinversión, al 27 de enero de 2026, el grupo 2 se encuentra en la fase de transacción. <https://www.investinperu.pe/portafolio-app/detalle/?grupo-2-del-plan-de-transmision-2025-2034>

¹³⁶ Este grupo involucra los siguientes proyectos:

- Enlace 220 kV Los Héroes-Garita, ampliaciones y subestaciones asociadas.
- Enlace 138 kV Belaunde Terry-Valle Grande, ampliaciones y subestaciones asociadas.
- Enlace 138 kV Campas-Yurinaki, ampliaciones y subestaciones asociadas.
- Enlace 138 kV Shipibo-Manantay, ampliaciones y subestaciones asociadas.
- Nueva SE Viñedos 220/60 kV y enlaces asociados.

¹³⁷ En base a lo registrado en el portafolio de Proinversión, al 29 de enero de 2026 el grupo 4 se encuentra en la fase de estructuración. <https://www.investinperu.pe/portafolio-app/detalle/?grupo-4-del-plan-de-transmision-2025-2034>

¹³⁸ Se precisa que, según el Sistema de Seguimiento de Inversiones (SSI) lo registrado respecto al costo total de la inversión actualizado es de S/ 345 millones al 1 de febrero de 2026.

N.º	Nombre	Entidad pública	Modalidad	CUI	Fase	Potencial	Monto de inversión (S/ millones)
15	Generación de energía con sistema solar fotovoltaico-Arequipa	Fonafe ¹³⁹ (Egasa)	OP	2670126	Formulación y Evaluación	Energético	300
16	Mejoramiento CVA 7 Huancavelica, Ayacucho, Ica ¹⁴⁰	MTC	OP	2464852	Ejecución	Logístico	235
17	Mejoramiento y Ampliación Centro de Visitantes de Machu Picchu, Cusco	Cultura	OP	2452989	Ejecución	Turismo	154
18	Mejoramiento Centro Histórico de Huamanga, Ayacucho	Cultura	OP	2459198	Ejecución	Turismo	78
19	Construcción del Túnel Paralelo-Central Hidroeléctrica Machu Picchu, Cusco	Fonafe ¹⁴¹ (Egema)	OP	SNIP - 391 ¹⁴²	Ejecución	Energético	66
20	Mejoramiento Museo Regional Casa Garcilaso de Cusco	Cultura	OP	2481991	Ejecución	Turismo	20
TOTAL							29.904

Elaboración: MEF.

Figura 2. Proyectos priorizados en la Macrozona Sur



Elaboración: MEF.

¹³⁹ La entidad titular de los proyectos es la empresa bajo el ámbito de Fonafe correspondiente, que es la responsable de todas las fases del ciclo de los proyectos; en el caso del proyecto priorizado Generación de energía con sistema solar fotovoltaico-Arequipa, la entidad titular es la empresa Egasa. El rol de Fonafe será el de gestor de enlace entre la empresa Egasa y la DGPPIP del MEF

¹⁴⁰ Al 29 de enero de 2026, según el SSI del MEF, el proyecto registra un 100% de ejecución física. Sin embargo, aún queda pendiente el cumplimiento del plan de conservación de la obra, aspecto fundamental para prevenir deterioros derivados de riesgos operativos y garantizar la continuidad del servicio, seguridad y durabilidad de las intervenciones realizadas. Asimismo, esto resulta clave para asegurar la sostenibilidad del proyecto y preservar los beneficios sociales y económicos generados por la inversión pública

¹⁴¹ La entidad titular de los proyectos es la empresa bajo el ámbito de Fonafe correspondiente, quién es la responsable de todas las fases del ciclo de los proyectos; en el caso del proyecto Construcción del Túnel Paralelo-Central Hidroeléctrica Machu Picchu, Cusco, la entidad titular es la empresa Egema. El rol de Fonafe será el de gestor de enlace entre la empresa Egema y la DGPPIP del MEF

¹⁴² Información en proceso de actualización.

Macrozona Centro

La macrozona Centro cuenta con un portafolio de 12 proyectos priorizados, por un monto total de inversión de S/ 10.853 millones, orientado principalmente a potenciar el desarrollo agrícola y minero, así como a fortalecer el desarrollo social en su ámbito de intervención.

Tabla 26. Proyectos priorizados en la Macrozona Centro

N.º	Nombre	Entidad pública	Modalidad	CUI	Fase	Potencial	Monto de inversión (S/ millones)
1	Red Vial 4-Tramo Vial: Pativilca-Santa-Trujillo-Puerto Salaverry, Lima-Áncash-La Libertad	MTC	APP	-	Ejecución contractual	Agrícola Logístico	1.841
2	Mejoramiento de la carretera Puente Ricardo Palma - La Oroya: Variante Emp. PE-022 Km. 101+379 (Río Blanco) - Emp. Ruta PE-3S Km. 21+918 (Huari)	MTC	OP	2336262	Ejecución	Logístico	1.495
3	Mejoramiento Carretera Oyón-Ambo, Huánuco-Lima	MTC	OP	2234355	Ejecución	Logístico	1.434
4	TP Internacional Chimbote	MTC	APP	-	Estructuración	Minería Agrícola Logístico	1.198
5	TP Pucallpa	MTC	APP	2042345	Formulación	Agrícola Pecuário Acuícola Turismo Logístico	795
6	Agua potable y Alcantarillado, Coronel Portillo, Ucayali	Vivienda	OP	2327619	Ejecución	Infraestructura social	793
7	Tercer Grupo de Aeropuertos	MTC	APP	-	Formulación	Turismo Logístico	781
8	PTAR Huancayo	Vivienda	APP	2466835	Estructuración	Infraestructura social	639
9	Mejoramiento Carretera Yungay-Yanama, Áncash	ANIN	OP	2669383	Ejecución	Logístico	601
10	Hospital III EsSalud Chimbote	EsSalud	APP	2328142	Ejecución contractual	Infraestructura social	540
11	Grupo 3 Proyectos Eléctricos del PT 2025-2034 ¹⁴³	Minem	APP	-	Formulación ¹⁴⁴	Energético	495
12	Mejoramiento y Ampliación Hospital Río Negro, Satipo, Junín	EsSalud	OP	2670416	Ejecución	Infraestructura social	241
TOTAL							10.853

Elaboración: MEF.

¹⁴³ Este grupo involucra los siguientes proyectos:

- Enlace 138 kV Nueva Virú-Trujillo Sur, ampliaciones y subestaciones asociadas.
- Nueva SE Moche 220/138 kV y enlaces en 138 kV y 220 kV asociados.
- Enlace 220 kV Miguel Grau-Sullana, ampliaciones y subestaciones asociadas.
- Enlace 220 kV Miguel Grau-Chulucanas, ampliaciones y subestaciones asociadas.
- Nueva SE Antuquito Este 220/50 kV y enlaces en 220 kV y 50 kV asociados.

¹⁴⁴ En base a lo registrado en el portafolio de Proinversión, al 02 de febrero de 2026 el grupo 3 se encuentra en la fase de estructuración. <https://www.investinperu.pe/portafolio-app/detalle/?grupo-3-del-plan-de-transmision-2025-2034>

¹⁴⁵ El proyecto Parque Industrial de Ancón fue adjudicado el 12 de diciembre de 2025.

N.º	Nombre	Entidad pública	Modalidad	CUI	Fase	Potencial	Monto de inversión (S/ millones)
12	Construcción Intercambio Vial Bujama, Lima	MTC	APP	2300831	Ejecución contractual	Agrícola Logístico	188
13	Mejoramiento Museo de Pueblo Libre, Lima	Cultura	OP	2320691	Ejecución	Turismo	20 ¹⁴⁶
14	Mejoramiento del Cetpro Alcides Salomón Zorrilla	MIMP	OP	2309276	Ejecución	Desarrollo social	17
15	Mejoramiento Gran Biblioteca Pública, Lima	Cultura	OP	2505984	Ejecución	Turismo Desarrollo social	16 ¹⁴⁷
TOTAL							79.185

Elaboración: MEF.

Figura 4. Proyectos priorizados en la Macrozona Lima – Callao



Elaboración: MEF.

Es importante mencionar que; según la Ley 32441, su reglamento y modificatorias; el portafolio priorizado del PNI 2026-2031 representa la ruta estratégica y las prioridades que deben seguir Proinversión, Ministerios, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales para cerrar la brecha prioritaria de infraestructura existente acorde con una visión nacional de desarrollo.

3.4 Estimación inicial del impacto en el cierre de brechas

En el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (SNPMGI), las brechas de infraestructura y de acceso a servicios públicos constituyen el punto de partida para la identificación y priorización de inversiones. Estas brechas reflejan la diferencia entre la situación actual y los niveles de provisión óptimos requeridos para garantizar servicios adecuados a la población.

Como parte del proceso de mejora continua del PNI 2026-2031, se ha desarrollado una estimación inicial del impacto del portafolio en el cierre de brechas, con el propósito de aprovechar las metodologías existentes que permiten cuantificar, de manera preliminar, la contribución de los proyectos a la reducción de dichas brechas. Para esta primera aproximación se ha considerado un universo de 44 proyectos. De manera descriptiva, del total de proyectos incluido, 28 están orientados al cierre de brechas de calidad, mientras que 16 se orientan al cierre de brechas de cobertura.

Tabla 28. Proyectos según tipo de brecha que atienden

Tipo de Brecha	Sector	Nº de proyectos	Monto de Inversión (S/ millones)
Brecha de calidad	Transportes	12	27.284
	Agricultura y Riego	3	6.588
	Salud	3	2.067
	Turismo	1	787

¹⁴⁶ Se precisa que, según el Sistema de Seguimiento de Inversiones (SSI) lo registrado respecto al costo total de la inversión actualizado es de S/ 273 millones al 1 de febrero de 2026.

¹⁴⁷ Se precisa que, según el Sistema de Seguimiento de Inversiones (SSI) lo registrado respecto al costo total de la inversión actualizado es de S/ 44 millones al 1 de febrero de 2026.

Tipo de Brecha	Sector	Nº de proyectos	Monto de Inversión (S/ millones)
	Educación	3	507
	Cultura	5	288
	Poblaciones Vulnerables	1	17
Brecha de cobertura	Transportes	3	47.813
	Agricultura y Riego	5	6.242
	Agua y Saneamiento	4	3.035
	Salud	3	2.216
	Electricidad	1	300
Total		44	97.145

Elaboración: MEF.

Impacto de los proyectos priorizados del PNI 2026-2031 en el cierre de brechas

De manera referencial, es posible analizar el impacto en el cierre de brechas de los 44 proyectos a partir de los indicadores de brecha asociados a cada uno de ellos. En términos de resultados, estos 44 proyectos se vinculan con 24 indicadores de brechas: 13 de ellos asociados a brechas de calidad y los 11 restantes a brechas de cobertura.

Tabla 29. Cierre de brechas estimados para los proyectos

Tipo de brecha	Indicador de brecha	Nº de proyectos	Cierre brecha PNI	Brecha total	Cierre brecha PNI (%)
Brecha de calidad	Porcentaje de la red vial nacional en condiciones inadecuadas	7	441	13.869	3,18%
	Porcentaje de museos e instituciones museales públicos en condiciones inadecuadas	3	3	240	1,25%
	Porcentaje de sistemas de riego que operan en condiciones inadecuadas	3	10	19.197	0,05%
	Porcentaje de hospitales con capacidad instalada inadecuada	3	3	226	1,33%
	Porcentaje de la red vial departamental en condiciones inadecuadas	3	1.087	21.693	5,01%
	Porcentaje de instalaciones educativas del modelo de servicio educativo para atención de estudiantes con habilidades sobresalientes, en condiciones inadecuadas	2	5	16	31,25%
	Porcentaje de bibliotecas públicas en condiciones inadecuadas	1	1	530	0,19%
	Porcentaje de sistemas ferroviarios interurbanos en condiciones inadecuadas	1	128	1.644	7,80%
	Porcentaje de instalaciones educativas que brindan el servicio de educación secundaria en condiciones inadecuadas	1	1	8.731	0,01%
	Porcentaje de bienes inmuebles del periodo posterior al prehispánico en condiciones inadecuadas	1	1	4.145	0,02%
	Porcentaje de terminales portuarios marítimos o fluviales en condiciones inadecuadas	1	0	1	7,00%
	Porcentaje de instalaciones educativas que brindan el servicio de educación técnico-productiva en condiciones inadecuadas	1	1	782	0,13%
	Porcentaje de recursos turísticos priorizados que brindan servicios turísticos públicos en condiciones inadecuadas	1	1	451	0,22%
	Porcentaje de puntos críticos en ribera de río no protegidos ante peligros	3	161	843	19,10%
	Porcentaje de volumen de aguas residuales no tratadas	3	48.935.452	292.527.891	16,73%
	Porcentaje de hospitales por implementar	2	2	137	1,46%
	Porcentaje de áreas urbanas sin servicio de drenaje pluvial	1	828	151.523	0,55%
	Porcentaje de establecimientos de salud del primer nivel de atención por implementar	1	1	1.010	0,10%

Tipo de brecha	Indicador de brecha	N° de proyectos	Cierre brecha PNI	Brecha total	Cierre brecha PNI (%)
Brecha de cobertura	Porcentaje de SAT por implementar en localidades expuestas a peligros	1	1	6.394	0,02%
	Porcentaje de sistemas integrados de transporte por implementar	1	35	935	3,74%
	Porcentaje de superficie agrícola sin riego	1	63.492	4.530.812	1,40%
	Porcentaje de aeródromos por implementar	1	1	6	16,67%
	Porcentaje de la red vial nacional por implementar	1	184	1,792	10,25%
	Porcentaje de potencia requerida para el margen de reserva del sistema eléctrico interconectado nacional por atender	1	26	204	12,94%

Elaboración: MEF.

Los resultados evidencian una contribución heterogénea del portafolio del PNI 2026–2031 al cierre de brechas, con diferencias marcadas según el tipo de brecha e indicador. En términos de mayor contribución estimada, destacan: instalaciones educativas para estudiantes con habilidades sobresalientes en condiciones inadecuadas (31,25%), puntos críticos en ribera de río no protegidos ante peligros (19,10%), volumen de aguas residuales no tratadas (16,73%), aeródromos por implementar (16,67%) y potencia requerida para el margen de reserva del SEIN por atender (12,94%). También se observan aportes intermedios en sistemas ferroviarios interurbanos en condiciones inadecuadas (7,80%), red vial departamental en condiciones inadecuadas (5,46%), sistemas integrados de transporte por implementar (3,74%) y red vial nacional en condiciones inadecuadas (3,18%). En contraste, la contribución es mucho menor en indicadores donde la brecha total es masiva o el servicio tiene dinámica propia: por ejemplo, las instalaciones educativas de secundaria en condiciones inadecuadas (0,02%), bienes inmuebles del periodo posterior al prehispánico en condiciones inadecuadas (0,02%), entre otros.

Es importante destacar que estos resultados corresponden a una estimación preliminar, basada en un universo acotado de 44 proyectos, por lo que se prevé que el impacto del portafolio completo de proyectos priorizados del PNI 2026-2031 sea mayor al mencionado en esta sección.

Proyectos del PNISC 2022-2025 que no forman parte del PNI 2026-2031

De los 72 proyectos priorizados en el PNISC 2022-2025, 52 proyectos no forman parte del PNI 2026-2031. Esto se debe a que 17 no fueron presentados por las entidades, 13 no cumplieron con las condiciones mínimas establecidas y 19 no pudieron obtener el puntaje requerido para ser priorizados en el PNI 2026-2031. Por otro lado, se cuentan con 2 proyectos culminados. En la siguiente tabla se detalla la lista de proyectos del PNISC 2022 – 2025 que no ha sido priorizada.

Tabla 30. Proyectos del PNISC 2022-2025 que no se encuentran en el PNI 2026-2031

Criterio	Sector	Proyectos
Proyectos que se encuentran culminados	Transporte	Ampliación Aeropuerto Jorge Chávez
	Electricidad	Enlace Coya
Proyectos no presentados por las entidades	Transportes	Carretera Canta – La Viuda – Unish
		Carretera Puerto Ocopa – Atalaya
		Proregión 1 ¹⁴⁸
		Proregión 2 ¹⁴⁹
		Puente Nación Asháninca
	Salud	Hospital II Huaraz
		Hospital III Juliaca
		Hospital Román Egoavil Pando
		RIS Puente Piedra

¹⁴⁸ En el marco del PNI 2026-2031, el presente proyecto no se ha considerado como una agrupación. En ese sentido, la entidad presentó 13 de los 17 proyectos que componen la agrupación.

¹⁴⁹ En el marco del PNI 2026-2031, el presente proyecto no se ha considerado como una agrupación. En ese sentido, la entidad presentó 7 de los 8 proyectos que componen la agrupación.

Criterio	Sector	Proyectos
	Educación	Colegios COAR ¹⁵⁰
		Colegios EBR ¹⁵¹
		PEIP Escuelas Bicentenario ¹⁵²
	Agua y Saneamiento	PTAR Cañete
		PTAR Cusco
		PTAR Titicaca ¹⁵³
		Saneamiento Rural Loreto
		Proyecto HF
Proyectos que no cumplieron con las condiciones mínimas	Transportes	Antepuerto del Callao
		Línea 3 del metro de Lima
	Salud	Hospital San Juan de Lurigancho
	Agua y Saneamiento	PTAR Huarmey
	Comunicaciones	Banda 2.3 GHz
		Banda Ancha 10 Regiones ¹⁵⁴
		Banda Ancha Cajamarca
		Banda Ancha Piura
		Bandas AWS-3
		Red de Comunicaciones Manseriche
		Red de Comunicaciones Napo Putumayo
	Electricidad	Enlace Yana
	Hidrocarburos	SITGAS
Proyectos que no obtuvieron el puntaje requerido para ser priorizados	Agua y Saneamiento	PTAR Cajamarca
		PTAR Tacna
		PTAR San Martín
	Ambiente	Residuos Sólidos en Arequipa, Ucayali y Tacna ¹⁵⁵
	Educación	Colegios EBR y EBA
	Salud	Establecimiento de Salud Huari
		Hospital de Chincheros II -1
		Hospital de Chocope
		Hospital de Huarmey
		Hospital de la Red Asistencial de Cajamarca
		Hospital EsSalud del Altiplano
		Hospital II de Talara
		Hospital II Pasco
		Hospital II Vitarte
		Hospital María Reiche
		Hospital Nacional Sergio Enrique Bernaldes
		Hospital Papa Francisco de Manchay
		Hospital Zacarías Correa Valdivia
		Torre Trecca

Elaboración: MEF

¹⁵⁰ En el marco del PNI 2026-2031, el presente proyecto no se ha considerado como una agrupación. En ese sentido, la entidad presentó 8 de los 10 proyectos que componen la agrupación.

¹⁵¹ En el marco del PNI 2026-2031, el presente proyecto no se ha considerado como una agrupación. En ese sentido, la entidad presentó 15 de los 20 proyectos que componen la agrupación.

¹⁵² En el marco del PNI 2026-2031, la entidad no presentó ningún proyecto de esta agrupación.

¹⁵³ A la fecha, el proyecto se encuentra caducado.

¹⁵⁴ En el marco del PNI 2026-2031, el presente proyecto no se ha considerado como una agrupación. En ese sentido, la entidad presentó todos los proyectos que componen esta agrupación.

¹⁵⁵ En el marco del PNI 2026-2031, el presente proyecto no se ha considerado como una agrupación. En ese sentido, la entidad presentó todos los proyectos que componen esta agrupación.

Si bien dichos proyectos no han sido priorizados en el PNI 2026-2031, no significa que hayan perdido su valor estratégico. Estos proyectos siguen siendo relevantes para el desarrollo de la agenda de infraestructura del país y se debe continuar con su avance acelerado, en el marco de la ponderación y criterios aplicados, las entidades titulares deben continuar impulsando su ejecución hasta su culminación, en la medida en que dichos proyectos contribuyen de manera efectiva al cierre de brechas de infraestructura y servicios en sus respectivos ámbitos territoriales.

El PNI articula el esfuerzo multisectorial de planificación en el marco del enfoque territorial. Este trabajo conjunto debe continuar después de la publicación del PNI 2026-2031, con el objetivo de establecer mecanismos que faciliten el avance de los proyectos priorizados mediante la implementación de la gestión de portafolios y la identificación de programas con enfoque territorial, tal como se detalla en la Hoja de Ruta del PNI 2026-2031.

4. Hoja de Ruta del PNI

La Hoja de Ruta del PNI 2026-2031 es la guía de acciones estratégicas para el corto y mediano plazo, que orienta la implementación del PNI 2026-2031, a fin de alcanzar los objetivos planteados con una visión de largo plazo. Plantea qué se quiere lograr, qué hitos se deben cumplir y en qué secuencia, a partir de las sinergias entre los tres niveles de gobierno y la gestión de proyectos de infraestructura.

4.1 Hoja de Ruta PNISC 2022-2025

Cabe señalar que un primer esfuerzo por trazar un horizonte común, estructurado y planificado en materia de infraestructura fue planteado en el PNISC 2022-2025, documento en el que se incorporó una Hoja de Ruta cuya implementación se sustentaba en la aprobación de un Plan de Trabajo. En ese marco, resulta necesario evaluar su implementación, así como identificar sus limitaciones y desafíos frente a la publicación del PNI 2026-2031, de manera que dicho instrumento se articule con sus principales objetivos, hitos, estrategias y planes de acción, a fin de contribuir efectivamente al bienestar de la población. A continuación, se presentan las líneas estratégicas, principales objetivos y detalle de temas de la Hoja de Ruta del PNISC 2022-2025.

Líneas estratégicas y principales objetivos de la Hoja de Ruta del PNISC 2022-2025

El PNISC 2022-2025 formuló cinco líneas estratégicas de corte multisectorial con el objetivo de aportar en la mejora de la gestión de los proyectos. En la siguiente tabla se presenta la identificación de las principales líneas y objetivos estratégicos que se consideraron para el mediano plazo.

Tabla 31. Líneas estratégicas y objetivos de la Hoja de Ruta PNISC 2022-2025

Líneas estratégicas	Principales objetivos
Fortalecer el planeamiento con enfoque territorial	Incluir el enfoque territorial y promover la participación de más actores como el sector privado y la academia.
Transformación digital, generación de la información y gestión del conocimiento	Busca incluir mejores indicadores de infraestructura sostenible y brechas, y aprovechar las herramientas digitales disponibles para facilitar el desarrollo y seguimiento de proyectos.
Consolidar e implementar el concepto de infraestructura sostenible	Definir el concepto de infraestructura sostenible en el Perú e incluirlo en el desarrollo de proyectos.
Desarrollar capacidades	Generar herramientas para fortalecer las capacidades de los servidores públicos a cargo del planeamiento, desarrollo y seguimiento de proyectos.
Fortalecimiento institucional	Identificar los puntos que se deben reforzar para lograr un fortalecimiento institucional para el desarrollo del PNI.

Elaboración: PNISC 2022-2025
Fuente: MEF

Tabla 32. Temas de la Hoja de Ruta del PNISC 2022-2025

N°	Tema
1	Implementación del enfoque territorial en el PNI
2	Uso de plataformas y sistemas de información
3	Implementación de Organismos Especializados para la Gestión y Ejecución de Proyectos (OEGEP)
4	Indicadores de proyectos para priorización del plan
5	Actualización de los lineamientos para gestión de proyectos de inversión.
6	Fortalecimiento de la capacidad presupuestal
7	Principio, definición y alcance de la infraestructura sostenible y su alineamiento entre políticas y planes nacionales
8	Desarrollo de herramientas, protocolos y programas de capacitación para la gestión de proyectos en las entidades
9	Estimación de la brecha de infraestructura de proyectos
10	Sistema de seguimiento de conflictos sociales relacionados a proyectos
11	Seguimiento a los proyectos priorizados del PNISC 2022-2025

Elaboración: MEF.

Sobre el avance de estos temas, se desarrollaron las siguientes acciones:

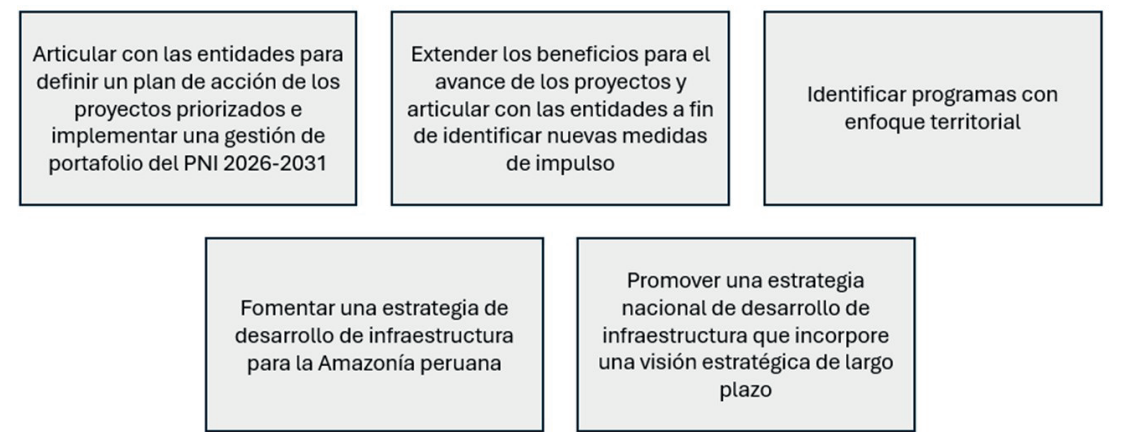
- El MEF desarrolló un piloto para la aplicación del enfoque territorial en el eje Chancay, Ancón y Callao, el cual tuvo como objetivo principal formular una propuesta de estrategia de planificación de inversiones con enfoque territorial, que permita identificar los proyectos públicos, privados y público-privados necesarios para el óptimo aprovechamiento de importantes focos de desarrollo. Este piloto sirvió como base para la aplicación del Enfoque Territorial en el PNI 2026-2031.
- En relación con la optimización del procedimiento para desarrollo de proyectos APP, se tiene lo siguiente:
 - En cuanto a la evaluación y el sustento de la capacidad, a través del Decreto Legislativo 1550, de fecha 23 de abril de 2023, se modificaron los artículos 4, 36 y 37 del Decreto Legislativo 1362 a fin de reducir los plazos de evaluación en las distintas fases del mecanismo.
 - Sobre la optimización de plazos, con Decreto Legislativo 1691, de fecha 2 de octubre de 2024 y su reglamento aprobado mediante DS 277-2024-EF, con que se excluye la opinión previa del MEF a la fase de planeamiento y programación (IMIAPP).
- La DGPPIP ha publicado el Reporte de Avance, documento que aborda los principales avances y problemáticas de los proyectos del PNISC 2022-2025, esta publicación de periodicidad anual se complementa con la sistematización de la información de los proyectos priorizados de este plan y modelados a través de una Herramienta Interactiva¹⁵⁶ (dashboard) para mostrar el avance del PNISC 2022 – 2025, que incluye estadísticas y gráficos que muestran el avance financiero, físico y presupuestal de los proyectos por fase, sector, modalidad y zona, entre otros criterios.
- El MEF organizó y participó en la Mesa de Trabajo en Infraestructura Perú-Reino Unido (Task Force), iniciativa conjunta de la Embajada del Reino Unido del Perú y el MEF. Con nueve reuniones realizadas, desde su creación en 2018 hasta setiembre de 2025, en el Task Force se comparten experiencias y mejores prácticas en la priorización, financiación, proceso de contratación, gestión y entrega de grandes proyectos de infraestructura, con el fin de aprovechar el conocimiento y experiencia.

Algunos de los temas de la Hoja de Ruta del PNISC 2022-2025, como la implementación del enfoque territorial, la evaluación de los indicadores de priorización de proyectos, la estimación de la brecha de infraestructura, el seguimiento de los proyectos priorizados, y el desarrollo de herramientas, protocolos y programas de capacitación para la gestión de proyectos en las entidades, se han considerado para la Hoja de Ruta del PNI 2026-2031 debido a que todavía se requiere seguir avanzando en los mismos.

4.2 Hoja de Ruta PNI 2026-2031

Para la Hoja de Ruta del PNI 2026-2031 se han definido cinco líneas estratégicas a ser abordadas en el corto y mediano plazo, una vez aprobado el plan, en coordinación con las entidades y demás actores vinculados al desarrollo de infraestructura en el país.

Gráfico 14. Líneas estratégicas de la Hoja de Ruta del PNI 2026-2031



Elaboración: MEF.

4.2.1 Línea Estratégica 1: Articular con las entidades para definir un plan de acción de los proyectos priorizados e implementar una gestión de portafolio del PNI 2026-2031

Una vez aprobado el PNI 2026-2031, se deberá elaborar un plan de acción para los proyectos priorizados que contemple la articulación entre las entidades responsables de su implementación. Este plan de acción deberá ser aprobado por cada entidad pública a cargo del proyecto priorizado y tendrá entre sus objetivos la identificación de programas con enfoque territorial, bajo un esquema de coordinación multisectorial y multinivel.

Asimismo, dicho plan deberá incorporar mecanismos de monitoreo y evaluación con indicadores de avance financiero, físico y de impacto, a fin de asegurar la transparencia, la rendición de cuentas y la sostenibilidad en la gestión de proyectos en el largo plazo. Respecto de los hitos, la entidad pública, bajo responsabilidad, incorpora de manera prioritaria en el marco de la gestión integral del proyecto, los que se encuentren en la ruta crítica especialmente aquellos relacionados

¹⁵⁶ Herramienta Interactiva: www.gob.pe/72137-ministerio-de-economia-y-finanzas-herramienta-interactiva-para-el-seguimiento-de-inversiones-del-pnisc-2022-2025

al cumplimiento de normativa (ambiental, cultural, entre otros), la asignación de responsabilidades institucionales, los mecanismos de coordinación interinstitucional con los diferentes niveles de gobierno, la estrategia de gestión de riesgos, así como los indicadores de seguimiento y evaluación.

El plan de acción también deberá contemplar la identificación de los riesgos que afecten el desarrollo de los proyectos, así como las medidas normativas que se vienen trabajando para lograr una gestión más integral de los proyectos priorizados.

De igual forma, se deberá adoptar un enfoque de gestión de portafolio del PNI 2026-2031 que abarque la totalidad de los proyectos priorizados y no solo una muestra parcial. La gestión del portafolio debe incluir el seguimiento, la identificación de barreras, el destrabe y la evaluación de los proyectos priorizados, a cargo de un área especializada que cuente con los recursos humanos y presupuestales necesarios.

Para avanzar con esta línea estratégica se proponen los siguientes ejes de acción, servicios y productos orientados a mejorar la implementación, el monitoreo, el seguimiento y la evaluación del plan:

4.2.1.1 Eje de acción: Gobernanza y acciones estratégicas

Los servicios de la gestión de portafolio para este eje son:

- Prospectiva y gestión de la demanda de proyectos, sobre la base de un análisis de necesidades de infraestructura y servicios. Registro de nuevas iniciativas para su incorporación al PNI. Mejoras en la estimación de la brecha de infraestructura de acceso básico y calidad.
- Gestión del portafolio del PNI.
- Alineamiento estratégico.
- Definición y control de indicadores clave de desempeño (KPIs), incluyendo métricas de sostenibilidad, que integren la mitigación y adaptación al cambio climático, y priorización multicriterio. Trabajar con las entidades responsables en el fortalecimiento, definición y validación de indicadores de priorización transversales, aplicables a todas las tipologías de infraestructura, que permitan asegurar criterios homogéneos de análisis, comparabilidad entre proyectos y una priorización consistente a nivel nacional

Producto: Actualización del próximo PNI

Como parte de las acciones para la priorización estratégica, las mejoras en la estimación de la brecha de infraestructura de acceso básico y calidad de la presente Hoja de Ruta se basan en los avances realizados en el marco del PNIC 2019.

Brecha de infraestructura

El PNIC 2019 estimó una brecha de infraestructura de acceso básico en dos horizontes.

- **Corto plazo (5 años):** S/ 117,183 millones, requeridos para alcanzar niveles de acceso básico acordes con las características socioeconómicas y geográficas del país.
- **Largo plazo (20 años):** S/ 363,452 millones, requeridos para alcanzar niveles de acceso básico similares a los de países más desarrollados, como los miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

Este cálculo de brecha no incorporaba elementos de calidad como la cantidad de horas de suministro eléctrico, la existencia de infraestructura natural, la calidad del agua o el estado de las estructuras de los centros educativos. Sin embargo, se realizó una primera estimación de brecha de calidad para los sectores Comunicaciones, Agua y Saneamiento.

Entre las recomendaciones del PNIC 2019 se planteó estimar la brecha de infraestructura incorporando la brecha de calidad. En particular, se recomendó revisar y mejorar los indicadores sectoriales de brecha, ampliar el nivel de desagregación de la información sobre indicadores y costos unitarios (departamentos, provincias, distritos, ámbito urbano y rural) e incorporar el cálculo de la brecha de calidad. No basta con conocer cuántas personas tienen acceso a los servicios, sino que también es fundamental cuantificar la calidad y la confiabilidad del servicio percibido por el usuario final.

Como lección aprendida del PNIC 2019 se identificó que las entidades no calculan indicadores de infraestructura de calidad ni sus costos unitarios asociados. En este sentido, resulta necesario incentivar que las entidades desarrollen métricas para cuantificar la brecha de calidad y, a partir de ellas, diseñar estrategias y metas que permitan cerrarla de manera eficiente. Asimismo, para el cálculo de la brecha, es conveniente que los indicadores de inversión pública se alineen con los utilizados en proyectos de inversión público-privada y sean comparables con los empleados en otros países de la región.

El PNISC 2022-2025 no incorporó un nuevo cálculo de la brecha de infraestructura. En el marco de la elaboración del PNISC 2022-2025, estas limitaciones fueron identificadas por el BID durante las coordinaciones y reuniones de trabajo sostenidas con el MEF y un grupo selecto de sectores. No obstante, el BID identificó un primer conjunto de indicadores de infraestructura que miden componentes de calidad (descritos en el anexo 5 del PNISC 2022-2025). Esta información debe entenderse como un avance hacia el objetivo de contar, en una próxima versión del plan, con una estimación de la brecha de infraestructura que incorpore componentes de calidad.

4.2.1.2 Eje de acción: Seguimiento, control y trazabilidad

- Monitoreo integral del avance (físico, financiero, presupuestal, hitos, etc.).
- Alertas tempranas y gestión de riesgos para detectar desviaciones de cronogramas y proponer medidas correctivas.
- Reportes y tableros interactivos periódicos sobre el desempeño del portafolio.
- Gestión de hitos críticos y cuellos de botella.

Producto: Reporte de avance del PNI 2026-2031.

4.2.1.3 Eje de acción: Soporte técnico y fortalecimiento de capacidades

- Asesoría metodológica a entidades y gobiernos subnacionales.
- Capacitaciones y transferencia de conocimientos y buenas prácticas.
- Elaboración de guías y manuales técnicos.

Producto: Capacitación y talleres de transferencia de conocimiento.

4.2.1.4 Eje de acción: Digitales y de interoperabilidad

- Administración del sistema integrado de seguimiento del PNI.
- Automatización de reportes e indicadores.
- Gestión centralizada de la documentación.
- Integración de tecnologías de planificación para el seguimiento visual y geoespacial.

Producto: Sistema de gestión del portafolio del PNI.

4.2.1.5 Eje de acción: Articulación y coordinación institucional¹⁵⁷.

- Coordinación intersectorial y multinivel.
- Soporte a la gobernanza del PNI.
- Articulación con cooperantes internacionales para la asistencia técnica.
- Facilitación de acuerdos y compromisos entre actores públicos y privados.

Producto: Implementación de una gestión de portafolio para el PNI.

4.2.1.6 Eje de acción: Evaluación y mejora continua

- Sistematización de lecciones aprendidas del portafolio.
- Evaluaciones ex post y de impacto territorial.
- Actualización y elaboración de reportes para la evaluación normativa.

Producto: Compendio de lecciones aprendidas y evaluación ex post del PNI

4.2.2 Línea Estratégica 2: Extender los beneficios para el avance de los proyectos y articular con las entidades a fin de identificar nuevas medidas de impulso de los proyectos

El desarrollo de los proyectos de infraestructura enfrenta, a lo largo de su ciclo de vida, una serie de problemas recurrentes que condicionan su avance y retrasan su puesta en operación, postergando el impacto positivo esperado y los beneficios para la población. Estos problemas se relacionan tanto con aspectos técnicos como con factores normativos que inciden directamente en los plazos, los costos y la calidad de los proyectos.

La identificación de estas problemáticas resulta esencial para comprender las causas de los retrasos y plantear soluciones que permitan optimizar la gestión de los proyectos. En esta línea estratégica se presentan las problemáticas transversales y específicas de proyectos (ver anexo 9), así como las medidas concretas orientadas a acelerar su avance. El propósito es establecer un marco de acción que permita traducir las lecciones aprendidas en instrumentos efectivos que coadyuven a una ejecución más rápida y eficiente de los proyectos de inversión en curso.

MEDIDAS PARA ACELERAR EL DESPLIEGUE DE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO DE PROYECTOS

Es preciso considerar que de acuerdo con la Tercera Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo 1569, modificada por el Decreto Legislativo 1668, las medidas de impulso contempladas en el referido decreto legislativo son aplicables a la actualización del PNI; sin perjuicio de otras medidas de impulso a proyectos de inversión pública, privada y público privada del ordenamiento jurídico vigente.

En dicho marco normativo se contemplan, entre otras, las siguientes ventajas:

Exoneración de licencias de habilitación urbana o de edificación

Se establece la exoneración de las licencias de habilitación urbana y/o de edificación, reguladas en el artículo 7 de la Ley 29090, Ley de Regulación de Habilitaciones Urbanas y de Edificaciones, para los proyectos de habilitaciones urbanas y edificaciones que formen parte de los proyectos priorizados en el PNISC 2022-2025.

Liberación y registro de interferencias

Se faculta a las entidades públicas titulares de los proyectos priorizados en el PNISC 2022-2025 a financiar y, de manera alternativa, ejecutar directamente las actividades e intervenciones necesarias para la liberación, remoción o reubicación de interferencias, así como la respectiva supervisión, conforme al marco normativo aplicable o a los contratos suscritos por el Estado peruano.

Eficacia y predictibilidad en procesos de materia ambiental

Se prevé que la autoridad ambiental competente incorpore a los opinantes técnicos, vinculantes y no vinculantes, en el acompañamiento de la etapa de elaboración de la línea base de los estudios de impacto ambiental detallados, semidetallados o de sus modificaciones, tanto en las visitas de campo como en la suscripción de actas y formulación de recomendaciones. Ello se realiza considerando lo señalado en el subcapítulo IV del título III del reglamento, en el título II de la Ley 30327, Ley de Promoción de las Inversiones para el Crecimiento Económico y el Desarrollo Sostenible, y en otras medidas orientadas a optimizar y fortalecer el Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, aprobado mediante Decreto Supremo 005-2016-Minam.

¹⁵⁷ Lo indicado no supone, la creación de nuevas estructuras orgánicas, la articulación que se propone en el PNI 2026-2031 no trata de la conformación de nuevas instancias para la gobernanza de los proyectos priorizados. Asimismo, los comités de gobernanza del PNI no operan bajo el ámbito de la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, la propuesta no consiste en la eventual creación de instancias bajo el ámbito del Poder Ejecutivo, como son los comités, regulados en el artículo 29 de los Lineamientos de Organización del Estado aprobados por el Decreto Supremo 054-2018-PCM.

Celeridad y predictibilidad en procesos de materia de intervenciones arqueológicas

Se establecen cambios en las formas de aprobación de instrumentos preventivos arqueológicos, pasando de un régimen de evaluación previa con silencio negativo a uno con silencio positivo, para instrumentos como el Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos en Superficie (Ciras), los Planes de Monitoreo Arqueológico (PMAR), los Proyectos de Evaluación Arqueológica (PEA) y los Proyectos de Rescate Arqueológico (PRA), entre otros.

Además de las normas previamente expuestas, el MEF, en coordinación con el BID y con la asistencia técnica del Reino Unido, ha trabajado una serie de recomendaciones orientadas a fortalecer la gestión y las acciones estratégicas necesarias para impulsar el avance de los proyectos y evitar retrasos o paralizaciones que comprometan la disponibilidad de bienes y servicios públicos para la población. Como resultado de este trabajo, se plantean las siguientes recomendaciones:

RECOMENDACIONES DE GESTIÓN O ACCIONES PARA EL AVANCE DE LOS PROYECTOS

Desarrollo de la institucionalidad que acompañe a los proyectos del PNI. Una de las principales debilidades identificadas en las entidades del sector público es la limitada articulación entre las unidades orgánicas que intervienen en la gestión de los proyectos a lo largo de sus distintas fases y modalidades. Esta falta de coordinación interna genera reprocesos y retrasos atribuibles no a aspectos normativos, sino a deficiencias de gestión.

Asimismo, se ha identificado que las entidades no cuentan con equipos ad hoc dedicados exclusivamente al monitoreo de un proyecto o de un pequeño portafolio de proyectos. En la actualidad, las funciones asociadas a los proyectos son asumidas adicionalmente por profesionales con otras cargas laborales, por lo que la atención de los asuntos vinculados a la ejecución depende de las prioridades internas de cada área y no recibe la celeridad requerida.

Ante esta situación, se plantean las siguientes acciones estratégicas para asegurar el avance de los proyectos incluidos en el PNI:

1. Conformar espacios de articulación dentro de las entidades con proyectos PNI, mediante la creación de equipos Task force¹⁵⁸ por proyecto, liderados por un coordinador y conformados por profesionales especializados, cuyas remuneraciones sean financiadas con recursos del propio proyecto.
2. Fortalecer el seguimiento de los proyectos PNI. Si bien se creó la Comisión Consultiva para el Desarrollo de la Infraestructura Nacional (CCDIN) es necesario reforzar la función de seguimiento de los proyectos del portafolio del PNI. Asimismo, se considera necesario complementar este esfuerzo con un sistema de información integral y continuo que permita identificar y resolver problemas anticipando riesgos para la toma de decisiones y acciones oportunas. Implementar un sistema centralizado de información en una entidad con capacidad de coordinación multisectorial, potencialmente en la PCM, donde los ministerios, gobiernos regionales y gobiernos locales reporten los avances y dificultades de los proyectos a su cargo. Este sistema debe contar con el acompañamiento permanente del MEF, particularmente en el monitoreo de la ejecución financiera.
3. Fortalecer el rol de Proinversión, entidad encargada de la gestión de los nuevos contratos APP del Gobierno Nacional. Su fortalecimiento debe incluir capacidades en gestión de predios, interferencias, seguimiento de inversiones y revisión de estudios técnicos, entre otros.
4. Promover que los sectores, gobiernos regionales y gobiernos locales adopten buenas prácticas de gestión de proyectos, programas y portafolio, fortaleciendo, en el marco de su estructura orgánica vigente, equipos u oficinas que cumplan funciones de coordinación y seguimiento y brinden servicios a los proyectos tipo PMO, que agreguen valor. La eventual creación o modificación de unidades de organización se sujetará a la LOPE, la LOE y a la opinión previa de la Secretaría de Gestión Pública, cuando corresponda. Cabe resaltar que el MEF, en el marco del SNPMGI, viene impulsando la aplicación de los estándares de Dirección de Proyectos a través de las instancias denominadas Estructuras de Gestión de Proyectos (EGP), según Decreto Legislativo 1553.
5. Fortalecimiento de las capacidades técnicas del capital humano. Las entidades del sector público enfrentan restricciones en materia de recursos humanos para la gestión, ejecución y revisión de estudios, expedientes y permisos vinculados a los proyectos (ambientales, culturales, de licencias, predios, interferencias, supervisión, entre otros). Para superar estas limitaciones, se proponen las siguientes acciones estratégicas.

- Crear un régimen especial de contratación de personal técnico especializado, financiado con el presupuesto de inversiones de cada entidad. Este régimen permitiría contar con profesionales cuyas opiniones sean vinculantes en los proyectos asignados. Se propone como alternativa la contratación directa bajo la modalidad FAG por el tiempo que dure cada proyecto, aplicable a PMO, coordinadores, especialistas y analistas de las unidades ejecutoras y áreas revisoras. Para ello, sería necesario habilitar una específica de gasto en el SIAF que permita viabilizar estos pagos.

- Fortalecer la articulación con la Autoridad Nacional del Servicio Civil (Servir), para que esta asuma un rol activo en los procesos de selección y reclutamiento del personal técnico asociado a los proyectos priorizados del PNI. Ello requiere procesos competitivos con términos de referencia claros y requisitos técnicos adecuados a la naturaleza de proyectos de gran envergadura, diseño de perfiles técnicos especializados, acompañamiento en los procesos de selección y reclutamiento, generación de incentivos que permitan atraer y retener talento calificado en competencia con el sector privado. Asimismo, se sugiere aprovechar los recursos de la cooperación internacional para financiar iniciativas de capacitación continua, así como el desarrollo de herramientas y procedimientos que fortalezcan las capacidades de los equipos involucrados en la gestión de los proyectos del PNI.

6. Optimización en la contratación de consultores y contratistas. Para optimizar la contratación de consultores y contratistas, resulta fundamental desarrollar bases de datos que consoliden información sobre aquellos que acrediten: i) experiencia técnica comprobada, ya sea en proyectos individuales o en paquetes de proyectos; ii) capacidad financiera suficiente; iii) cumplimiento de los plazos previstos para la ejecución de diseños, estudios técnicos y cronogramas de obra, entre otros; y iv) cumplimiento satisfactorio de los contratos suscritos, respaldado en certificados de recepción de obra en plazo, entre otros documentos.

Así, la información sobre el universo de firmas y contratistas habilitados para participar en concursos y procesos de contratación estaría disponible para todas las entidades públicas involucradas. Ello fomentaría la contratación de empresas más competitivas, que hayan demostrado altos niveles de profesionalismo, eficiencia y eficacia.

¹⁵⁸ El task force consiste en un equipo de trabajo y no implica la creación de alguna instancia bajo el ámbito de la LOPE y LOE

En esta línea, se recomienda aprovechar las bases de datos de profesionales competentes en materias específicas, tales como el Sistema de Registro de Revisores Urbanos del Vivienda, el Registro Nacional de Arqueólogos (RNA) y el Registro Nacional de Consultoras Ambientales (RNCA), entre otros.

Si bien esta herramienta se encuentra aún en implementación, de conformidad con la quinta disposición complementaria del reglamento de la Ley 32069, consolidará información relevante sobre los proveedores, a partir de la información administrada por el Organismo Especializado para las Contrataciones Públicas Eficientes y de otras fuentes externas mediante mecanismos de interoperabilidad.

Dicha información incluirá, entre otros aspectos: i) contratos suscritos con entidades contratantes y sus modificatorias, así como contratos de carácter privado declarados por el proveedor; ii) penalidades impuestas en los contratos suscritos con entidades contratantes; iii) certificados, constancias, licencias, autorizaciones y otros documentos emitidos por entidades públicas; y iv) información relativa a impedimentos para contratar con el Estado.

Implementar medidas de gestión para asegurar la disponibilidad de predios desde las fases iniciales de los proyectos. No basta con contar con medidas habilitantes y de simplificación en materia de adquisición predial y liberación de interferencias; es igualmente necesario conformar equipos técnicos interinstitucionales que gestionen de manera integral el componente predial. Ello comprende el registro catastral, el saneamiento legal y la identificación de interferencias de proyectos intra e interinstitucionales, en particular en las entidades que cuentan con proyectos del PNI.

En materia catastral, resulta clave disponer de catastros territoriales actualizados que identifiquen la ubicación de tuberías, cableados y otras interferencias. Esta información debería integrarse al actual Sistema Nacional Integrado de Información Catastral Predial (SNCP, www.sncp.gob.pe), a fin de mejorar la planificación y ejecución de obras, reduciendo el riesgo de demoras o retrasos por la liberación de interferencias.

Implementar campañas de comunicación y sensibilización sobre los proyectos desde la fase de programación. Se ha identificado que, durante la formulación de los estudios de preinversión, uno de los aspectos que no suele incorporarse plenamente en el diseño y en el plan de implementación para la fase de ejecución es la gestión social con enfoque preventivo de conflictos. Si bien se elabora un análisis de involucrados —con diagnóstico de actores, problemas, intereses, estrategias y compromisos, que se sintetiza en una matriz de involucrados—, ello no resulta suficiente para garantizar una gestión social eficaz una vez que el proyecto ha sido declarado viable.

Adicionalmente, uno de los principales problemas de las entidades ejecutoras es la escasez de personal para atender la creciente complejidad de los aspectos sociales de los proyectos, realidad que se enfrenta desde hace varios años sin haber sido abordada con la debida rigurosidad. Las oficinas de diálogo no cuentan con la capacidad necesaria para atender o coordinar las diversas solicitudes y demandas sociales vinculadas a los proyectos, lo que genera paralizaciones mientras se buscan soluciones que, en muchos casos, pudieron ser evitadas o mitigadas con una presencia permanente en el territorio, socializando los beneficios del proyecto y explicando claramente las responsabilidades ambientales, culturales y prediales asumidas por los involucrados del proyecto, así como de garantía de los derechos colectivos de los pueblos indígenas u originarios cuando corresponda. Una adecuada estrategia de comunicación puede contribuir a generar certidumbre y seguridad en la población del área de influencia.

La falta de comunicación y socialización de los beneficios de los proyectos provoca, en muchos casos, altos niveles de rechazo por parte de la población local, generando demoras en su implementación. Para enfrentar esta situación, se recomienda implementar las siguientes acciones estratégicas:

- Potenciar la gestión social en los proyectos de inversión, incorporando de manera más robusta la metodología general para la identificación, formulación y evaluación de proyectos. Asimismo, conformar equipos de gestión social desde la etapa de diseño del proyecto, que desarrollen trabajo preventivo permanente desde la declaratoria de viabilidad hasta la ejecución.
- Elaborar campañas informativas periódicas sobre los proyectos PNI próximos a implementarse, explicando de forma clara, y con pertinencia cultural y lingüística, los beneficios que estos generarán para la población directa e indirecta, con énfasis en el bienestar de las familias y de la comunidad.
- Desarrollar herramientas y mecanismos para recopilar información y responder las dudas, consultas o preocupaciones de las comunidades y los pueblos indígenas u originarios respecto a los proyectos. Estas herramientas deben promover la escucha y el diálogo activo, con pertinencia cultural y lingüística, con el fin de minimizar el riesgo de conflictos, mejorar la percepción del proyecto y fomentar su apropiación comunitaria.
- Definir objetivos e indicadores claros para las campañas informativas, que permitan evaluar su desempeño y determinar si están produciendo el efecto positivo esperado en la percepción ciudadana sobre los proyectos.

4.2.3 Línea Estratégica 3: Identificar programas con enfoque territorial

En el marco del enfoque territorial, con el propósito de maximizar el impacto de las inversiones sobre la competitividad y la calidad de vida de la población, esta línea estratégica busca conformar programas de infraestructura¹⁵⁹ alrededor de los proyectos priorizados en el PNI 2026-2031, bajo un enfoque multisectorial.

Programa con enfoque territorial¹⁶⁰

Se refiere a un conjunto inversiones¹⁶¹ en infraestructura complementarios en un mismo territorio. Los cuales pueden abarcar distintas tipologías como agua, carreteras, centros de salud, colegios, energía renovable, saneamiento,

¹⁵⁹ Conjunto de proyectos, actividades y trabajos interrelacionados que se gestionan de manera coordinada para obtener beneficios que no se lograrían gestionándolos de forma individual. Un programa existe porque los proyectos, cuando se articulan juntos, generan beneficios agregados, sinergias, economías de escala o resultados estratégicos que por separado no serían posibles.

¹⁶⁰ Banco Mundial. (2014). A preliminary review of trends in small scale public-private partnership projects. <https://ppp.worldbank.org/sites/default/files/2024-08/A%20PRELIMINARY%20REVIEW%20OF%20TRENDS%20IN%20SMALL-SCALE%20PUBLIC-PRIVATE%20PARTNERSHIP%20PROJECTS.pdf>.

¹⁶¹ Según el Reglamento del Decreto Legislativo 1252, así como las inversiones desarrolladas en el marco del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada.

viviendas, entre otros, y ser desarrollados por distintos sectores y niveles de gobierno, en los Gobiernos Regionales y Locales. Todos ellos se gestionan de manera coordinada, independiente de su modalidad de ejecución. Dichos proyectos complementarios se beneficiarán de las mismas medidas especiales que los proyectos priorizados.

Estos proyectos complementarios se articulan alrededor de los proyectos priorizados del PNI 2026-2031; aprovechando mayores sinergias y beneficios territoriales, económicos, sociales y culturales imposibles de alcanzar gestionando cada proyecto de forma aislada; de esta manera se logra la mayor funcionalidad del proyecto priorizado y se contribuye de manera más eficiente al cierre de brechas de infraestructura y al fomento del crecimiento económico regional y nacional. El proyecto priorizado alrededor del cual se articulan los proyectos complementarios, articulando programas, debe encontrarse en fase de ejecución. El responsable de articular y dar seguimiento a estos programas será la entidad pública¹⁶² a cargo del proyecto priorizado, de acuerdo con su modalidad de ejecución.

Tabla 33. Implementación de Programas con Enfoque Territorial (PET)

Características	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Nombre	Diagnóstico de necesidades	Conformación de los PET	Hoja de Ruta para los PET
Objetivo	Realizar un diagnóstico para cada proyecto priorizado y su entorno	Conformar los programas de enfoque territorial según una metodología de selección y prelación	Garantizar un marco operativo formal para orientar la ejecución y facilitar el seguimiento integral de los PET
Entidades involucradas	MEF, entidades	MEF, entidades	MEF, entidades
Resultado	Documento de diagnóstico	Ficha de programa	1.Tablero de seguimiento de PET 2.Reportes de avance de los PET
Pasos	1.Diagnóstico de los actores públicos y privados involucrados 2.Diagnóstico del entorno 3.Diagnóstico del proyecto 4.Identificación de proyectos nuevos y existentes en el entorno del proyecto priorizado 5.Validación ¹⁶³	1.Clasificar los proyectos según su complementariedad 2.Priorizar los proyectos clasificados 3.Conformar e identificar las sinergias 4.Validación del PET	1.Implementación del PET ¹⁶⁴ 2.Definir una estrategia de seguimiento 3.Definir una estrategia de comunicación de alertas 4.Realizar los reportes y tableros de seguimiento

El MEF consolidará la información utilizando herramientas digitales (Power BI, Excel, entre otros), con la finalidad de elaborar un informe completo, que sistematice resultados, identifique lecciones aprendidas y recomendaciones, y proponga ajustes a los programas. Este informe servirá como insumo para fortalecer la efectividad de la implementación y mejorar la gobernanza territorial, asegurando respaldo técnico, institucional y estratégico. Se promoverán mesas territoriales como espacios de diálogos que promuevan la participación de los distintos actores regionales y locales.

Más allá de intervenciones aisladas, los programas con enfoque territorial se orientan a generar sinergias entre proyectos de inversión de distinta tipología y modalidad de ejecución, a cargo de entidades de diferentes niveles de gobierno (colaboración territorial). De esta forma, se potencia su impacto en la productividad y en la calidad de vida, se acelera la reducción de brechas y se utilizan de manera más eficiente los recursos públicos, con un alto impacto social y económico.

Un factor clave es que el valor real de los programas con enfoque territorial no se limita al diseño y construcción de la infraestructura, sino que incluye la sostenibilidad de las intervenciones en el tiempo. Esto exige considerar desde etapas tempranas los costos de operación y mantenimiento, bajo una lógica de planificación que asegure no solo la funcionalidad, sino también la durabilidad de las inversiones, evitando que las brechas reaparezcan por falta de servicios adecuados.

El presupuesto público a menudo no cubre la totalidad de los proyectos necesarios para el cierre de brechas de infraestructura. Por este motivo, se promueve la participación del sector privado en la construcción y modernización de infraestructura mediante mecanismos como las APP, PA y OXI¹⁶⁶. Estos mecanismos complementan y potencian los recursos destinados a la obra pública por los tres niveles de gobierno, con el propósito de mejorar el acceso a servicios y las oportunidades entre diferentes regiones y grupos poblacionales.

¹⁶² Entiéndase por «entidad pública a cargo del proyecto priorizado» a la Entidad Pública Titular del Proyecto de APP (EPTP), y a la entidad pública o unidad ejecutora responsable en el caso de proyectos, ejecutados mediante obra pública u otras modalidades, conforme al marco normativo vigente, que han sido priorizados en el PNI 2026-2031.

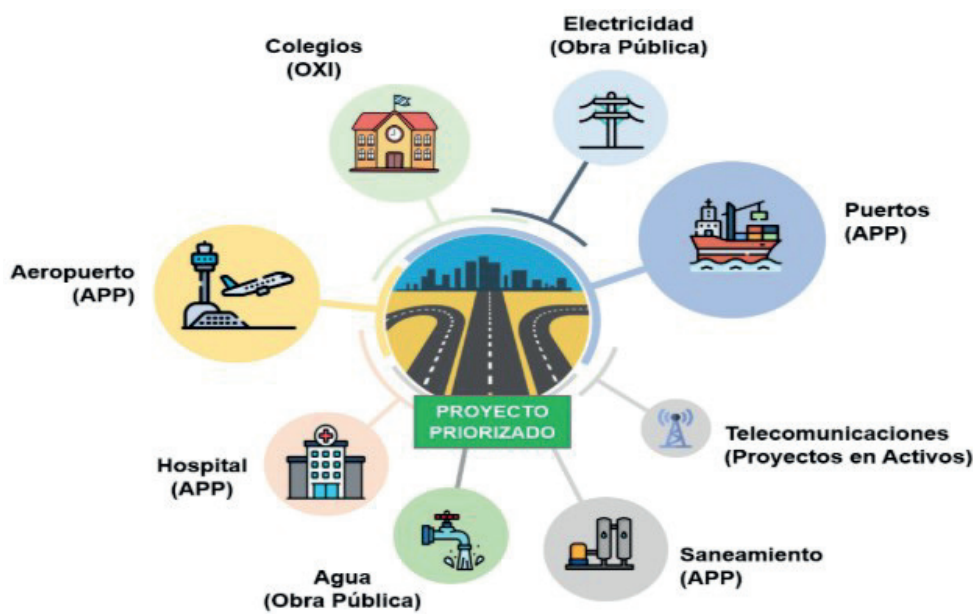
¹⁶³ Los programas serán presentados en espacios de validación con participación del sector público, privado y de autoridades regionales y locales, promoviendo transparencia y consenso. En coordinación con las entidades y gobiernos regionales se pueden realizar ajustes a las fichas técnicas iniciales del programa territorial.

¹⁶⁴ El objetivo es garantizar que los programas no solo se ejecuten, sino que generen información útil para la toma de decisiones, la mejora continua y la gobernanza territorial.

¹⁶⁵ En el caso de la modalidad de obra pública, la DGPMI tiene publicado el Instructivo para la Implementación de la Articulación Territorial en la Programación Multianual de Inversiones. Consultado en: www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/PMI/PMI_portal/Documentos_Metodologicos/Implementacion_Articulacion_Territorial_PMI.pdf

¹⁶⁶ Escaffi, J. (2015, 5 de agosto). «Las APP y OXI fomentan el uso eficiente de los recursos públicos». Universidad de Piura. www.udep.edu.pe/hoy/2015/08/las-app-y-oxi-fomentan-el-uso-eficiente-de-los-recursos-publicos

Figura 5. Formulación de un programa con enfoque territorial



Elaboración: MEF.

Cabe precisar que cada proyecto del programa con enfoque territorial cumple una función específica y se articula con otros proyectos para generar un impacto mayor al que tendrían de manera aislada. Con ello se busca mejorar la eficiencia del gasto público y atraer inversión privada, al contar con un enfoque más integral, con alcance local, regional y nacional. Asimismo, a fin de asegurar que las inversiones se mantengan funcionales en el tiempo, los programas con enfoque territorial vinculan las obras físicas con infraestructura blanda¹⁶⁷, a través de intervenciones de fortalecimiento institucional y normativo orientadas a mejorar la gobernanza y la efectividad del gasto público.

Por ejemplo, un programa con enfoque territorial en logística puede estructurarse a partir de la priorización de proyectos de transporte, tales como carreteras, trenes, autopistas y puentes. Esta inversión se complementa con un conjunto de proyectos, como puertos artesanales, escuelas, centros de atención médica, mercados de abastos y nuevas conexiones de agua y saneamiento, entre otros. A ello se suma la infraestructura blanda, como una ventanilla única de comercio exterior digital, la capacitación de operadores logísticos, la modernización de las aduanas locales y la revisión y mejora del marco normativo de transporte multimodal, entre otros.

En cuanto a los proyectos para la articulación de programas, se tiene, entre otros, los siguientes:

- La infraestructura de transporte como eje clave para la conectividad en el Perú
- Infraestructura para el acceso a servicios de salud: fortalecimiento de la red de atención a enfermedades oncológica en el Perú
- Seguridad ciudadana como eje estratégico para el desarrollo de proyectos
- Eje logístico del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay
- Plantas de Tratamiento de Agua Residual del Sector Agua y Saneamiento: elemento esencial para la protección del medio ambiente y la salud pública

A continuación, se detallan algunos de estos proyectos:

La infraestructura de transporte como eje clave para la conectividad en el Perú

Conectividad y articulación territorial

El Perú requiere una conectividad territorial basada en infraestructura de transporte integrada en corredores logísticos multimodales, como fundamento de la competitividad nacional. Una red de transporte eficiente permite articular territorios productivos, dinamizar la economía y fortalecer la inserción del país en los mercados globales. Esta conectividad contribuye a reducir costos, asegurar la predictibilidad de los tiempos de transporte, ampliar mercados y acelerar el crecimiento de las actividades económicas con mayor potencial.

Sin embargo, las limitaciones actuales de infraestructura han restringido la integración comercial y el desarrollo económico, lo que evidencia la necesidad de intervenciones focalizadas en los principales corredores logísticos. Para responder a este desafío, es necesario impulsar proyectos que vinculen de manera efectiva todos los modos de transporte —carreteras, ferrocarriles, puertos e hidrovías, aeropuertos, aeródromos y sistemas de movilidad urbana—, con el fin de consolidar una cadena logística multimodal capaz de transformar la conectividad territorial en competitividad sostenible hacia 2031.

La articulación territorial complementa esta conectividad al convertir las redes de transporte en un sistema integrado que enlaza orígenes productivos, centros de acopio y transformación, y nodos de exportación portuarios y aeroportuarios. Con ello se generan economías de escala, se fortalece la confiabilidad de las cadenas de suministro y se asegura que la conectividad se traduzca en competitividad sistémica.

¹⁶⁷ Según la OECD, la infraestructura blanda hace referencia a todas las instituciones que mantienen los estándares económicos, de salud, sociales, ambientales y culturales de un país, incluyendo programas de educación, fortalecimiento normativo, entre otros" Ver en: [https://one.oecd.org/document/SDD/CSSP/WPNA\(2021\)1/en/pdf](https://one.oecd.org/document/SDD/CSSP/WPNA(2021)1/en/pdf)

La conectividad, por sí sola, no genera impacto multiplicador: adquiere sentido únicamente cuando se articula en el territorio entre los distintos modos de transporte, conformando un sistema multimodal capaz de transformar la competitividad territorial. No basta con contar con infraestructuras aisladas; es la articulación la que permite que cada inversión se complemente y potencie con las demás. En conjunto, conectividad y articulación territorial permiten que el país no solo esté conectado, sino que se integre de manera eficiente a los circuitos regionales y globales de comercio, potenciando su desarrollo económico y social.

Avances y retos en proyectos estratégicos:

En los últimos años, el país ha logrado avances significativos en el desarrollo de proyectos estratégicos de transporte orientados a fortalecer la conectividad territorial y la competitividad nacional. Estos progresos evidencian que la infraestructura de transporte es un componente esencial para consolidar un sistema multimodal eficiente y sostenible. En este contexto, el PNSILT 2032 se constituye como el instrumento técnico rector que guía la priorización de corredores logísticos¹⁶⁸ multimodales —Centro, Norte, Sur y Oriente—, con metas orientadas a la reducción de costos logísticos, la integración territorial y la sostenibilidad. El documento identifica 41 corredores logísticos en el país: 3 estructurantes, 17 consolidados¹⁶⁹, 17 en proceso de consolidación y 4 potenciales. Los corredores estructurantes y consolidados, que suman 20, concentran la movilización principal de carga en el Perú.

La agenda del PNSILT 2032 establece un conjunto de acciones destinadas a mejorar la operatividad del transporte, potenciar la conectividad y fortalecer la competitividad de las cadenas logísticas del comercio interno y externo, tanto en los ámbitos regionales como nacionales. Asimismo, impulsa el crecimiento productivo de la economía peruana e identifica una serie de retos pendientes¹⁷⁰ que aún condicionan la competitividad logística nacional:

- Impulsar la multimodalidad aprovechando las ventajas comparativas de cada modo de transporte —ferrocarril para graneles sólidos, hidrovías y transporte aéreo en la selva, carretera y cabotaje en la costa—.
- Implementar nodos concentradores de carga, como plataformas logísticas en el sur, que permitan potenciar el puerto de Matarani y descongestionar el Callao.
- Mejorar la logística amazónica mediante la transitabilidad permanente de hidrovías y la modernización de los puertos fluviales de Pucallpa e Iquitos.
- Aprovechar la oportunidad estratégica del nuevo nodo portuario de Chancay para diversificar accesos y conexiones con la sierra, contribuyendo simultáneamente a descongestionar el Callao.

La complementariedad entre modos de transporte es esencial para consolidar un sistema logístico integrado. Las carreteras movilizan productos desde los centros de producción hacia los nodos de acopio; los ferrocarriles aseguran un traslado masivo y sostenible hacia los puertos, donde la carga se conecta con los mercados internacionales. A su vez, los aeropuertos garantizan rapidez en el comercio de productos perecibles y en el turismo, mientras que la movilidad urbana articula la distribución interna y el acceso de la población a servicios.

En este contexto, resulta clave destacar la relevancia del PNI 2026-2031, que contempla un portafolio de 72 proyectos de alto impacto valorizados en S/ 144.117 millones. De ellos, el sector transporte concentra 28 proyectos (39% del total) y más de la mitad de la inversión del portafolio (S/ 100.897 millones). Entre estos proyectos destacan obras de gran envergadura como la Nueva Carretera Central (S/ 24.653 millones) y la Línea 2 del Metro de Lima (S/ 20.092 millones). Este énfasis refleja tanto la magnitud de los montos comprometidos como la convicción de que la conectividad es un componente central de la competitividad nacional.

Para comprender mejor los retos y oportunidades, es pertinente destacar la importancia de cada modo de transporte y señalar los proyectos más relevantes vinculados a ellos, pues cada uno cumple un rol específico en la conectividad territorial del Perú y, de manera integrada, conforman la base de un sistema multimodal moderno.

Carreteras:

Las carreteras constituyen el eje central de la conectividad nacional, al movilizar la mayor parte de la carga y los pasajeros del país. Su importancia radica en la capacidad de articular territorios productivos, zonas rurales y centros urbanos, permitiendo el abastecimiento interno y la integración comercial. Las inversiones en infraestructura vial reducen los tiempos de traslado y fortalecen la competitividad de sectores como la agricultura y la minería. Además, generan empleo directo en construcción, operación y mantenimiento, y contribuyen a la cohesión territorial.

Ferrocarriles:

Los ferrocarriles representan una apuesta estratégica para impulsar el crecimiento económico y mejorar la competitividad del país¹⁷¹. Estas inversiones promueven un transporte más rápido, seguro y sostenible, y permiten descongestionar la red vial nacional. Asimismo, potencian la competitividad del comercio exterior mediante un acceso más eficiente a los puertos. A ello se suman importantes beneficios sociales y ambientales, como la mejora en la calidad de vida de millones de ciudadanos, la disminución de emisiones contaminantes y la creación de empleo directo e indirecto en las diversas cadenas productivas.

El sector Transporte cuenta, así, con un conjunto de iniciativas relevantes y estratégicas para el país, lo que reafirma su papel prioritario en la agenda de desarrollo nacional.

Tabla 34. Ferrocarriles del sector transporte

N.º	Proyectos	Departamentos
1	Ferrocarril del Centro	Junín-Pasco-Lima-Callao
2	Ferrocarril Chancay-Pucallpa	Huánuco-Pasco-Pucallpa-Lima
3	Ferrocarril Lima-Barranca	Lima
4	Ferrocarril Lima-Ica	Lima-Ica

¹⁶⁸ El PNSILT 2032 los define como vías que articulan orígenes y destinos mediante infraestructura de transporte y flujos de información y prácticas comerciales.

¹⁶⁹ Los corredores logísticos consolidados permiten identificar las conexiones estratégicas que facilitan el flujo de mercancías, y la reducción de los costos de transporte, generando un impacto directo en la competitividad, con un alcance interdepartamental.

¹⁷⁰ Retos pendientes identificados en la sección D: Diagnóstico integrado del sistema funcional-territorial de la logística del Perú.

¹⁷¹ Ver nota de prensa en: www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1116128-mtc-impulsa-una-cartera-de-proyectos-ferroviarios-por-mas-de-us-43-000-millones

N.º	Proyectos	Departamentos
5	Ferrocarril Barranca-Trujillo	La Libertad-Áncash-Lima
6	Ferrocarril Cajamarca-Lambayeque	Cajamarca-La Libertad-Lambayeque
7	Ferrocarril Hidroeléctrica-Quillabamba	Cusco
8	Ferrocarril San Juan de Marcona-Andahuaylas	Arequipa-Apurímac-Ayacucho-Ica
9	Ferrocarril del Sur y Sur Oriente	Arequipa-Cusco-Puno
10	Tren de Pasajeros Lima-Chosica	Lima

Fuente: Reportado por el sector en el marco del PNI.

Puertos e hidrovías:

Puertos: Los puertos constituyen el pilar del comercio exterior peruano, al conectar al país con los mercados internacionales. En 2024, Lima y Callao movilizaron el 69% de la carga portuaria nacional (43,5 millones de toneladas), consolidándose como el principal nodo marítimo del país. En este contexto, el eje Chancay-Ancón-Callao representa una transformación logística de alcance regional, capaz de posicionar al Perú como hub estratégico en el Pacífico. Sin embargo, el PNSILT 2032 advierte problemas de congestión y elevados costos logísticos en los principales nodos de comercio exterior, en especial en el Callao y Lima, lo que limita la competitividad y evidencia la necesidad de modernizar la infraestructura portuaria.

El plan plantea, asimismo, diversificar los nodos portuarios y aprovechar la oportunidad estratégica que representa el nuevo puerto de Chancay, con el fin de descongestionar el Callao y mejorar las conexiones con la región central y la sierra. Las inversiones en infraestructura portuaria permitirán incrementar la capacidad operativa, reducir los costos logísticos y consolidar al Perú como nodo regional de comercio. Esto resulta particularmente relevante, ya que, a nivel social y económico, los puertos generan empleo, dinamizan cadenas productivas y fortalecen la competitividad de los sectores exportadores. Además, un reto central es modernizar la infraestructura portuaria secundaria y promover el cabotaje interno, de modo que la conectividad marítima beneficie también al mercado doméstico.

Tabla 35. Proyectos relevantes de puertos

N.º	Proyectos	Departamentos
1	TP Almirante Miguel Grau	Tacna
2	Expansión del TP Matarani	Arequipa
3	TP Lambayeque	Lambayeque
4	TP General San Martín-Pisco	Ica
5	Terminal de Embarque de Concentrados	Lima, Callao

Fuente: Reportado por la entidad en el marco del PNI.

Hidrovías: Las hidrovías constituyen el eje central de la conectividad amazónica, al permitir el transporte de carga y pasajeros en regiones donde la red vial es limitada. Su importancia radica en la capacidad de articular territorios productivos de la selva con puertos fluviales y aeropuertos regionales, asegurando la transitabilidad durante todo el año. El PNSILT 2032 identifica como reto prioritario garantizar la navegabilidad permanente de las principales hidrovías y modernizar los puertos fluviales, integrando estos modos con el transporte aéreo regional para fortalecer la logística amazónica y reducir los sobrecostos de conectividad, con participación de los pueblos indígenas u originarios amazónicos, y garantizando su derecho a la consulta previa, cuando corresponda.

Aeropuertos y aeródromos:

Aeropuertos: Los aeropuertos cumplen un rol esencial en la conectividad territorial y global del Perú, en particular en las regiones alejadas del país y en el circuito turístico internacional. La ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez constituye un hito para mejorar la capacidad aérea y reforzar la competitividad. Este modo de transporte asegura tiempos rápidos de entrega, facilita la exportación de productos perecibles y sostiene el turismo, generando empleo y contribuyendo de manera significativa al producto bruto interno nacional.

El gran reto pendiente es la modernización de los aeropuertos regionales, como el Aeropuerto Inca Manco Cápac de Juliaca, infraestructura clave para la conectividad aérea de Puno y del circuito turístico del sur, que presenta graves deterioros y pone en riesgo la integración territorial.

Tabla 36. Proyectos relevantes de aeropuertos

N.º	Proyectos	Departamentos
1	Aeropuerto Inca Manco Cápac Juliaca	Puno
2	Aeropuerto Alférez Alfredo Rodríguez Ballón-Arequipa	Arequipa
3	Aeropuerto Capitán FAP Pedro Canga Rodríguez	Tumbes
4	Aeropuerto Capitán FAP Carlos Martínez de Pinillos	Trujillo
5	Aeropuerto Capitán FAP David Abenzur Rengifo	Pucallpa
6	Aeropuerto Capitán FAP Guillermo Concha Iberico	Piura
7	Aeropuerto Coronel FAP Francisco Secada Vignetta	Iquitos
8	Aeropuerto Cadete FAP Guillermo del Castillo Paredes	Tarapoto

Fuente: Reportado por la entidad en el marco del PNI.

Aeródromos:

Los aeródromos cumplen un rol complementario en la conectividad aérea del país, especialmente en zonas de frontera, regiones alejadas y de baja densidad poblacional. Su importancia radica en garantizar una accesibilidad rápida para comunidades campesinas y nativas ubicadas en zonas rurales, así como en sostener operaciones de emergencia, servicios de salud y turismo especializado. La rehabilitación, modernización y el mantenimiento de los aeródromos regionales permiten ampliar la cobertura aérea, mejorar la seguridad operacional y articular la conectividad con los aeropuertos principales, contribuyendo a la cohesión territorial y al desarrollo económico local. En este marco, los aeródromos también respaldan los viajes subsidiados y con tarifa social, asegurando que las poblaciones más alejadas accedan a un transporte aéreo asequible y mantengan su integración con el resto del país.

Tabla 37. Proyectos relevantes de aeródromos públicos

N.º	Proyectos de aeródromo	CUI	Departamentos
1	Yurimaguas	2391564	Loreto
2	Colonia Angamos	2656662	Loreto
3	El Estrecho	2311158	Loreto
4	Caballococha	2310966	Loreto
5	Soplín Vargas	2524202	Loreto
6	Barranca	2623489	Loreto
7	Juanjuí	2391540	San Martín
8	Rioja	2656836	San Martín
9	Jaén	2653758	Cajamarca
10	Jauja	2253500	Junín
11	Satipo	2697840	Junín
12	Breu	2331359	Ucayali
13	Sepahua	2655689	Ucayali
14	Tingo María	2655650	Huánuco
15	Oxapampa	2524712	Pasco
16	Vraem	-	Cusco

Fuente: Reportado por la entidad en el marco del PNI.

Movilidad urbana

El transporte urbano impacta directamente en la productividad y en la calidad de vida de millones de ciudadanos, al ordenar los desplazamientos en las ciudades para que sean seguros y sostenibles. En el Perú, especialmente en Lima y en las ciudades intermedias, se requieren sistemas modernos y eficientes que reduzcan los tiempos de viaje, mejoren la accesibilidad y garanticen la seguridad vial. En este contexto, las inversiones en redes de metro, corredores troncales y sistemas integrados de buses son fundamentales para articular la movilidad urbana¹⁷² con la logística nacional, incorporando modos de transporte masivo cuando la demanda lo justifique, así como transporte no motorizado mediante redes de ciclovías y espacios y circuitos peatonales. De este modo, la conectividad territorial se refleja también en la competitividad de las ciudades. Un sistema urbano moderno no solo facilita el acceso oportuno al empleo, la educación y los servicios básicos, sino que también reduce el estrés cotidiano, mejora la salud al disminuir tiempos excesivos de traslado y fortalece la cohesión social al conectar a la población de manera más equitativa. Asimismo, contribuye a reducir la congestión vehicular, los costos sociales asociados al tráfico y las emisiones contaminantes. En la actualidad, el sector cuenta con un conjunto de proyectos de nuevas líneas de metro necesarios para enfrentar los principales problemas de una ciudad como Lima que, pese a ocupar solo el 2,7% del territorio nacional, concentra la mayor población del país, con un estimado de 12,5 millones de habitantes a 2024¹⁷³ (36,8 % de la población total).

Tabla 38. Líneas de metro del sector transportes

N.º	Proyectos	Departamentos
1	Línea 3 de la red básica del Metro de Lima	Callao-Lima
2	Línea 4 del Metro de Lima y Callao	Callao-Lima
3	Línea 5 del Metro de Lima y Callao	Callao-Lima
4	Línea 6 del Metro de Lima y Callao	Callao-Lima
5	Línea 7 del Metro de Lima y Callao	Callao-Lima
6	Línea 8 del Metro de Lima y Callao	Callao-Lima
7	Línea 9 del Metro de Lima y Callao	Callao-Lima
8	Ampliación de la Línea 1 del Metro	Lima

Fuente: Reportado por la entidad en el marco del PNI.

Estos avances y retos confirman que la conectividad y la articulación territorial no constituyen únicamente objetivos estratégicos, sino una agenda en marcha que exige continuidad, focalización y capacidad de ejecución para convertir los proyectos planificados en resultados tangibles. La implementación de programas con enfoque territorial permitirá brindar mayores oportunidades y mejorar el acceso a servicios de mejor calidad para la población, especialmente aquella en situación de pobreza, mediante el desarrollo de infraestructura de tipologías como agua, caminos, educación, electricidad, mercados, saneamiento, salud y seguridad ciudadana.

¹⁷² Con Resolución de Presidencia Ejecutiva 395-2025-ATU/PE el 19 de diciembre de 2025, fue aprobada la publicación del Plan de Movilidad Urbana para Lima y Callao, para el periodo 2025-2045

¹⁷³ Proyección 2024 INEI.

La implementación de programas con enfoque territorial permitirá brindar mayores oportunidades y mejorar el acceso a servicios de mejor calidad para la población, especialmente aquella en situación de pobreza, mediante el desarrollo de infraestructura de tipologías como agua, caminos, educación, electricidad, mercados, saneamiento, salud y seguridad ciudadana.

Infraestructura para el acceso a servicios de salud: fortalecimiento de la red de atención a enfermedades oncológicas en el Perú

Las enfermedades oncológicas constituyen uno de los principales desafíos de salud pública en el Perú. En materia de planificación, destaca la aprobación del «Plan Nacional Multisectorial para la Lucha contra el Cáncer 2025-2030», alineado con la «Política Nacional Multisectorial de Salud al 2030», que establece como objetivo prioritario «incrementar el acceso a servicios de salud para la atención integral del cáncer en la población del territorio peruano al 2030». Este marco orienta el fortalecimiento de la red de establecimientos de alta complejidad y su articulación con el Instituto Nacional de Enfermedades Neoplásicas (INEN), en su calidad de ente rector. En este contexto, los Institutos Regionales de Enfermedades Neoplásicas (IREN) se configuran como nodos regionales articulados al INEN, contribuyendo a descentralizar el diagnóstico, el tratamiento y el cuidado oncológico, y a consolidar una red nacional de servicios más integrada, homogénea y equitativa.

Según el INEN, en 2024 se registraron 12.918 casos nuevos de cáncer, entre los cuales destacan los de mama, cuello uterino, tiroides, próstata y leucemia. Asimismo, más de 8.000 de estos casos corresponden a mujeres (63% del total). Si bien la mayor incidencia se concentra en personas mayores de 65 años (4.277 casos), también se registraron 596 casos en niños de entre 0 y 14 años¹⁷⁴, lo que demanda una respuesta articulada y especializada del sistema de salud. La carga generada por estas enfermedades se agrava por los diagnósticos tardíos, las limitaciones en el acceso a servicios especializados y las brechas en infraestructura hospitalaria y equipamiento de alta complejidad. La distribución geográfica de los casos refleja una marcada desigualdad territorial en la disponibilidad de servicios oncológicos integrales. Miles de pacientes se ven obligados a desplazarse a otras regiones para recibir atención, lo que incrementa los costos familiares y reduce las posibilidades de diagnóstico y tratamiento oportuno. Esta situación se evidencia en que 6.579 de los 12.918 casos nuevos registrados en 2024 fueron detectados en Lima, mientras que solo 531 se identificaron en el Callao¹⁷⁵.

Frente a este escenario, el fortalecimiento de la infraestructura para la atención oncológica —tanto a nivel nacional como subnacional en el ámbito del Minsa, EsSalud y la ANIN— resulta fundamental para mejorar la detección temprana, ampliar la cobertura de tratamientos y reducir la mortalidad asociada al cáncer.

En esa línea, el PNI 2026-2031 ha priorizado seis proyectos de alto impacto en el sector salud. Adicionalmente, se reconoce la importancia del Proyecto IREN Sur, que, si bien no forma parte del portafolio priorizado, representa una inversión estratégica de alto impacto para la macrozona sur. Su continuidad y promoción son esenciales para fortalecer la capacidad instalada, consolidar un sistema nacional de atención oncológica y garantizar servicios especializados de calidad. Este esfuerzo contribuye a cerrar brechas en el acceso al diagnóstico y al tratamiento, avanzando hacia un modelo de atención más equitativo, moderno y articulado a nivel nacional.

Por otro lado, en nuestro país el Plan Nacional de Saneamiento (PNS 2022-2026) es el instrumento sectorial clave del Vivienda para implementar la Política Nacional de Saneamiento, la cual busca el acceso universal a servicios de agua y alcantarillado de calidad, enfocándose en sostenibilidad, gestión de riesgos, innovación y priorizando zonas vulnerables, mediante la articulación de niveles de gobierno y actores sectoriales para mejorar la calidad de vida. En ese sentido, resulta clave entender que el acceso a servicios de saneamiento mejora la salud, la calidad de vida y promueve la inclusión social, puesto que estos servicios favorecen la educación, la economía y el medio ambiente, siendo esenciales para el desarrollo sostenible¹⁷⁶.

En América Latina, millones de personas todavía enfrentan la falta de acceso a fuentes de agua potable y a instalaciones para la disposición y eliminación de excretas. De acuerdo con la OMS¹⁷⁷/UNICEF, sin esfuerzos adicionales antes de 2030, 132,7 millones de personas no tendrán acceso a agua segura, 323,5 millones carecerán de saneamiento adecuado y 7,4 millones seguirán defecando al aire libre. En nuestro país, la realidad es similar, según el PNS 2022-2026, en 2020 el 91,2% de la población tenía acceso a agua por red pública, el 77,5% contaba con servicios de tratamiento de aguas residuales y el volumen recolectado de aguas residuales fue de 1.198 millones de m3 mientras que el volumen tratado, fue de 929 millones de m3.

**Plantas de Tratamiento de Agua Residual del Sector Agua y Saneamiento:
elemento esencial para la protección del medio ambiente y la salud pública**

En este contexto, la implementación de plantas de tratamiento de aguas residuales (PTAR) en el país constituye un elemento esencial para la protección del medio ambiente y la salud pública. Las PTAR procesan las aguas residuales provenientes de fuentes domésticas, industriales y comerciales, con el objetivo de eliminar contaminantes físicos, químicos y biológicos. Este tratamiento busca prevenir impactos negativos en los ecosistemas y en la salud humana cuando dichas aguas se descargan o se reutilizan.

Por lo que, Vivienda, conforme a los lineamientos establecidos en el PNS 2022-2026, ha priorizado la ampliación y modernización de la infraestructura de saneamiento a nivel nacional. Es decir, el sector reconoce la urgente necesidad de incrementar la cobertura y eficiencia de las PTAR¹⁷⁸, con el objetivo de reducir la contaminación de ríos, lagos y el mar, así como de proteger las fuentes de agua para consumo humano.

¹⁷⁴ Ver en: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrJoiMmQ2MDU0ZjltMmNlYy00OTVlTGxZmltZmE0MGUxMmEyYWZliiwiIDCI6IjU0Mjk5YmJLWE4MzctNDVhYy1hYzIjLTZjMDImM2E2YjkhOSJ9>

¹⁷⁵ Ver en: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrJoiMmQ2MDU0ZjltMmNlYy00OTVlTGxZmltZmE0MGUxMmEyYWZliiwiIDCI6IjU0Mjk5YmJLWE4MzctNDVhYy1hYzIjLTZjMDImM2E2YjkhOSJ9>

¹⁷⁶ Plan Nacional de Saneamiento (2021). Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. Ver: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2648833/PLAN_NACIONAL_DE_SANEAMIENTO_web.pdf?v=1676393031

¹⁷⁷ Organización Mundial de la Salud & Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (OMS/Unicef)

¹⁷⁸ Informe Multianual de Inversiones en APP 2024-2026 (2023). Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. Ver: <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2249200-1>

Tabla 39. Proyectos del sector saneamiento en APP incluidos en el PNS 2022-2026

N°	NOMBRE	AÑO PUESTA EN MARCHA	ESTADO ACTUAL
1	PTAR Lago Titicaca	2024	Proyecto caducado ¹⁷⁹
2	PTAR Puerto Maldonado - Tambopata	2025	Proyecto adjudicado ¹⁸⁰
3	PTAR Chincha	2026	Proyecto adjudicado ¹⁸¹
4	PTAR Cajamarca	2025	Proyecto en Transacción a cargo de Proinversión ¹⁸²
5	Lima Obras de Cabecera	2028	
6	PTAR Huancayo	2025	Proyecto en estructuración a cargo de Proinversión ¹⁸³
7	PTAR Trujillo y Chepén	2025	
8	PTAR Cusco	2025	
9	PTAR Tarapoto y San José de Sisa	2025	
10	Desaladora Ilo	2025	
11	PTAR Cañete	2025	Proyecto en formulación a cargo de Proinversión ¹⁸⁴
12	PTAP Cajamarca	2025	
13	Saneamiento Rural Comunidades Loreto	2025	
14	PTAR Huacho y Barranca	2025	
15	Desaladora Lambayeque	2025	
16	PTAR Iquitos	2026	IMIAPP Vivienda 2024-2026 ¹⁸⁵
17	PTAR Chiclayo, Lambayeque y Ferreñafe	2025	
18	PTAR Huaraz	2025	
19	Desaladoras Paita y Talara y PTAR Talara	2025	
20	Ampliación PTAR La Chira	2025	
21	PTAR Huancavelica y Andahuaylas	2025	Proyecto propuesto por el Vivienda ¹⁸⁶

Fuente: Plan Nacional de Saneamiento 2022-2026.
Nota: DSE: Desagüe, TAR: Tratamiento de Agua Residual.

Asimismo, la entidad envió 14 proyectos para su evaluación, que, si bien no resultaron priorizados, resultan relevante para acortar la brecha en el sector saneamiento:

Tabla 40. Proyectos enviados por Vivienda para el PNI 2026-2031

N°	NOMBRE	CUI
1	PTAR Huancayo	2466835
2	PTAR Trujillo y Chepén	2469971
3	PTAR Chincha	2469992
4	Lima Obras de Cabecera	-

¹⁷⁹ El 20 de diciembre de 2023, mediante Resolución Ministerial 020-2023-Vivienda/VMCS, declaró la Terminación Anticipada del Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del Proyecto Sistema de Tratamiento de las aguas residuales de la Cuenca del Lago Titicaca. Ver. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2246591-1>

¹⁸⁰ El 18 de diciembre de 2025, Proinversión otorgó la Buena Pro del proyecto. Ver. www.investinperu.pe/gobierno-adjudica-ptar-puerto-maldonado-que-tratara-el-100-de-aguas-residuales-de-la-ciudad-en-beneficio-de-190-mil-personas/

¹⁸¹ El 16 de julio de 2025, el Vivienda suscribió el contrato de concesión del proyecto. Ver. www.gob.pe/institucion/mef/noticias/1209935-estado-firma-contrato-de-concesion-de-ptar-chincha-que-beneficiara-a-345-mil-personas-de-ica

¹⁸² Proyectos APP en fase de Transacción del Vivienda incluidos en el portafolio 2025-2027 de proyectos APP de Proinversión. Ver. www.investinperu.pe/portafolio-app/

¹⁸³ Proyectos APP en fase de estructuración del Vivienda incluidos en el portafolio 2025-2027 de proyectos APP de Proinversión. Ver. www.investinperu.pe/portafolio-app/

¹⁸⁴ Proyectos APP en fase de formulación del Vividenda incluidos en el portafolio 2025-2027 de proyectos APP de Proinversión. Ver. www.investinperu.pe/portafolio-app/

¹⁸⁵ Informe Multianual de Inversiones en APP 2024-2026 (2023). Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. Ver. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2249200-1>

¹⁸⁶ Mediante nota de prensa del 7 de octubre de 2020, el Vivienda presentó las PTAR que planeaba ejecutar. Ver. www.gob.pe/institucion/vivienda/noticias/306162-conozca-las-ptar-que-se-planea-ejecutar-en-el-pais-mediante-asociaciones-publico-privadas

N°	NOMBRE	CUI
5	Servicios de agua potable y alcantarillado en las ciudades de Pucallpa	2327619
6	Servicio de Agua Piura (Curumuy)	2319483
7	PTAR Puerto Maldonado	2234766
8	PTAR Cajamarca	2469999
9	PTAR San Martín	2470012
10	Servicio de agua potable y alcantarillado en los AA.HH. Piura y Castilla	2302373
11	Servicios de agua potable y alcantarillado en las ciudades de Puno	2387679
12	Servicios de agua potable y alcantarillado en las ciudades de Juliaca	2331661
13	Servicios de agua potable y alcantarillado en la ciudad de Huarmey	2387810
14	Servicios de alcantarillado en las ciudades de Tacna	2428087

Fuente: Reportado por la entidad en el marco del PNI.

Considerando el contexto actual de incremento de delitos violentos, extorsión y criminalidad organizada en diversas zonas del país, los proyectos de seguridad ciudadana se vuelven más necesarios y relevantes, lo que implica una mayor inversión —incluida la operación y el mantenimiento— en infraestructura pública y privada.

Seguridad ciudadana como eje estratégico para el desarrollo de proyectos

Se entiende por seguridad ciudadana la acción integrada que desarrolla el Estado, con la colaboración de la ciudadanía, destinada a asegurar la convivencia pacífica, la erradicación de la violencia y el uso seguro de las vías y espacios públicos. Asimismo, comprende la contribución a la prevención de la comisión de delitos y faltas.

La inseguridad ciudadana, por su parte, genera efectos negativos sobre la sociedad en su conjunto. Según el MEF¹⁸⁷ (2025), la inseguridad limita el crecimiento económico porque afecta la actividad empresarial, incrementa el gasto en medidas de protección y genera incertidumbre en los agentes económicos. Impacta de manera adversa en el funcionamiento de las empresas, crea barreras para la apertura de nuevos negocios, puede provocar el cierre de unidades productivas y restringe las jornadas laborales, entre otros efectos. A su vez, el BCRP¹⁸⁸ (2024) estima que enfrentar la inseguridad le costó al Perú aproximadamente el 2,2% del PBI, cifra superior al costo promedio en América Latina y el Caribe (1,9% del PBI).

La seguridad ciudadana resulta clave porque:

- Garantiza la continuidad de los servicios: entornos más seguros facilitan la operación cotidiana de servicios esenciales y reducen los costos asociados a medidas de contingencia.
- Mejora la competitividad para los inversionistas: los proyectos de infraestructura ubicados en zonas con menor criminalidad resultan más atractivos para la inversión privada, el turismo y la actividad productiva en general.
- Fortalece la confianza en el Estado: la combinación de infraestructura de calidad con espacios seguros refuerza la percepción de una presencia estatal efectiva y mejora la relación Estado-ciudadanía.

En el marco del PNI 2026-2031, el sector Justicia y Derechos Humanos, a través del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, remitió 21 proyectos para su evaluación, mientras que el sector Interior, a través del Ministerio del Interior (Mininter), remitió 12 proyectos adicionales. Si bien estos proyectos no forman parte del portafolio priorizado, resultan relevantes para alcanzar la visión y los objetivos de crecimiento y desarrollo planteados. La relación de estos 33 proyectos se presenta a continuación.

Tabla 41. Proyectos en materia de seguridad ciudadana remitidos para el PNI 2026-2031

Entidad	Nombre corto	CUI
INPE	Mejoramiento del Establecimiento Penitenciario de Piura	2168010
Minjusdh	Creación del servicio de readaptación social en el Establecimiento Penitenciario Ancón III	2561283
Minjusdh	Creación del servicio de readaptación social en el Establecimiento Penitenciario Colquepata	2570987
INPE	Ampliación del Establecimiento Penitenciario de Pucallpa	2114085
INPE	Ampliación del Complejo Penitenciario de Arequipa	2158194
INPE	Mejoramiento del servicio de readaptación social en el Establecimiento Penitenciario de Ica	2195389

¹⁸⁷ Marco Macroeconómico Multianual 2026-2029, aprobado en Consejo de Ministros, publicado el 28 de agosto de 2025.

¹⁸⁸ Reporte de Inflación de Setiembre 2024 (BCRP, 2024). Consultado en: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2024/setiembre/report-de-inflacion-setiembre-2024.html>

Entidad	Nombre corto	CUI
INPE	Mejoramiento del servicio de readaptación social en el Establecimiento Penitenciario de Trujillo	2384352
INPE	Mejoramiento del servicio de readaptación social en el Establecimiento Penitenciario de Abancay	2384330
Minjush	Mejoramiento del Centro Nacional de Estudios Criminológicos y Penitenciarios (Cenecp)	2561226
INPE	Mejoramiento del servicio de readaptación social en el Establecimiento Penitenciario de Chincha	2191657
INPE	Reacondicionamiento del Establecimiento Penitenciario de Iquitos	2092121
Minjush	Mejoramiento de la Oficina Registral de Trujillo	2386266
Minjush	Mejoramiento de la Oficina Registral de Huaraz	2615519
Minjush	Mejoramiento de la Oficina Registral de Chiclayo	2132921
Minjush	Mejoramiento de los servicios de reinserción social de adolescentes en Lambayeque	2456277
Minjush	Mejoramiento del servicio de readaptación social en el Establecimiento Mixto de Lima Norte (EML Lima Norte)	2546350
INPE	Mejoramiento del servicio de readaptación social en el Establecimiento Mixto de Surquillo (EML Surquillo)	2190039
Minjush	Mejoramiento y ampliación del CJDR Trujillo	2453832
Minjush	Mejoramiento y ampliación de la Oficina Registral de Pisco	2632293
INPE	Mejoramiento del servicio de readaptación social en el Establecimiento Mixto del Callao (EML Callao)	2570305
Minjush	Ampliación de la Oficina Registral de Bagua, sede Chiclayo	2216967
Mininter	Mejoramiento del Hospital General PNP Luis N. Sáenz	2478041
Mininter	Mejoramiento de la Dirección de Tránsito PNP en La Victoria, Lima	2590280
Mininter	Ampliación de la Escuela Técnico Superior PNP de Arequipa	2197523
Mininter	Mejoramiento de la Ofici de Lambayeque	2160781
Mininter	Mejoramiento de la Ofici de Cusco	2115620
Mininter	Mejoramiento de la Oficri de Juliaca	2696713
Mininter	Mejoramiento de la Oficri de Arequipa	2160780
Mininter	Mejoramiento del servicio policial en la Comisaría de San Ignacio	2616403
Mininter	Mejoramiento del servicio policial en la Comisaría de Purús	2167634
Mininter	Mejoramiento del servicio policial en la Comisaría de Cayma	2540617
Mininter	Mejoramiento del servicio policial en la Comisaría de Matarani	2515324
Mininter	Mejoramiento del servicio policial en la Comisaría de Arenal	2571912

Fuente: Reportado por la entidad en el marco del PNI.

Eje Logístico del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay

Con el objetivo de facilitar el comercio y mejorar la competitividad del país a través de la apertura de nuevos mercados para exportaciones, y el impulso al comercio y manufactura, se viene desarrollando un eje logístico sobre la base del TP Multipropósito de Chancay (TPMCH), el cual permitirá aprovechar las sinergias del comercio con China y otros mercados asiáticos.

El PNSILT 2032¹⁴, elaborado por el MTC en el año 2023, resalta la problemática derivada de la hiperconcentración del Callao para todo el sistema logístico del Perú. El Callao es el mayor punto de concentración histórico de infraestructuras para la carga del Perú, y uno de los mayores de América Latina. Sin embargo, uno de los elementos más identificados como críticos y reconocido como la mayor disfuncionalidad del Callao por todos los actores involucrados es el tiempo promedio de espera para el ingreso en los terminales portuarios por parte de los transportistas.

El eje logístico del TPMCH supone una de las oportunidades más importantes de avance del sistema logístico y de comercio exterior del Perú, abriendo la posibilidad de reforzar su posicionamiento estratégico central en el

Pacífico sudamericano, potenciando el rol de hub de la región Lima-Callao-Chancay, facilitando su descongestión y descentralización. Así, uno de los objetivos estratégicos establecidos en el PNSILT 2032 es descongestionar el nodo del Callao y avanzar en la estructuración del hub regional Callao-Chancay.

El aporte estratégico del eje logístico del TPMCH se sintetiza en tres grandes vectores:

- Refuerzo de la capacidad de oferta de infraestructuras del sistema portuario peruano, en competencia con los demás países de la región.
- Oferta cualitativamente superior, por su potencial de hub del Pacífico-Sur latinoamericano, con capacidad de desarrollar proyectos logístico-industriales asociados.
- Contribución a la reestructuración y refuerzo del sistema logístico central del Perú, ayudando a la descongestión del Callao y a la descentralización.

Con la primera fase del TPMCH operativa desde el 2024, se ha logrado reducir el tiempo de envío a Asia (de 35 a 23 días). Según la Autoridad Portuaria Nacional (APN), en la medida que se llegue al millón de contenedores al año se activaría la segunda etapa del TPMCH en 2027, con una inversión de más de US\$ 2,500 millones¹⁵.

Con relación al marco institucional para desarrollar el eje logístico del TPMCH, mediante la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo 1689¹⁶, se creó la Autoridad Nacional Autónoma para el desarrollo estratégico e integral del TPMCH como una entidad ad hoc de naturaleza temporal, dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros, encargada de impulsar el desarrollo económico y social, a través de la intervención estratégica e integral, en las zonas de influencia del TPMCH, la cual está dirigida por un Consejo Directivo integrado por los Ministros de los Sectores con competencia en la materia o sus representantes.

En noviembre de 2025 se presentó la Hoja de Ruta del Ámbito de Desarrollo Integral (ADI) de Chancay, estudio elaborado por CAF a pedido de la Autoridad Autónoma del TPMCH y que constituye el primer diagnóstico integral del hub Chancay-Callao¹⁷, resultado de la interacción con entidades públicas y privadas implicadas en el desarrollo de dicho hub. Ha recogido consensuadamente aportes de estos actores, contrastados en reuniones y mesas de trabajo. Según el estudio, el desarrollo del hub Chancay-Callao representa una de las oportunidades más decisivas para reposicionar al Perú en los grandes circuitos del comercio transpacífico. No se trata solo de una nueva infraestructura portuaria, sino de una plataforma estratégica que puede reconfigurar la economía nacional, atraer inversiones, fomentar la diversificación productiva y generar empleo de calidad. Si se gestiona con visión sistémica, el hub puede convertirse en un verdadero eje de transformación territorial y logística, con proyección continental.

La Hoja de Ruta identifica acciones clave para mejorar la conectividad, promover una gobernanza moderna y desarrollar clústeres industriales basados en 27 segmentos productivos con alto potencial de valor agregado, entre los que destacan agroindustria, pesca y transformación, industria naval, automotriz, farmacéutica y metalmecánica vinculada a la minería. La visión que se plantea es pasar de la exportación de materias primas a un ecosistema de manufactura avanzada y servicios especializados. La Hoja de Ruta también identifica 51 programas prioritarios de desarrollo (PPD) para avanzar la fase de maduración del hub, estimando una inversión total —pública y privada— de más de S/ 180 mil millones.

El hub Chancay-Callao constituye una oportunidad estratégica para transformar el modelo de desarrollo peruano, pero su éxito dependerá de la capacidad del país para superar debilidades estructurales e integrar de manera coherente sus distintos marcos normativos, políticas sectoriales y capacidades institucionales. El estudio señala que el eje se encuentra en una fase crítica en la que es urgente cerrar las brechas de conectividad, especialmente entre Chancay y el Callao. También alerta sobre la especulación del suelo en el Norte Chico, que afecta el desarrollo planificado y que se requiere ordenar el territorio antes de que los precios y usos del suelo frenen el avance del proyecto. Asimismo, subraya que, sin una gobernanza sólida y una coordinación público-privada efectiva, será difícil alcanzar los objetivos propuestos en los plazos establecidos. Por ello, se plantea la necesidad de un ecosistema articulado que integre a técnicos del Estado, expertos del sector empresarial y el aporte de la academia.

Por otro lado, el gobierno continúa trabajando en el reglamento de la Ley 32449, Ley que crea el tratamiento especial tributario y aduanero para las Zonas Económicas Especiales Privadas (ZEEP). Dicha ley, publicada en setiembre de 2025, propone beneficios tributarios y aduaneros para las ZEEP, con el objetivo de fortalecer la competitividad, atraer inversión privada y dinamizar los sectores estratégicos clave para el crecimiento económico del país. Las actividades permitidas son las industriales, ensamblaje y servicios con valor agregado, mientras que las actividades prohibidas incluyen minería, hidrocarburos, armas, servicios financieros, comercio directo a consumidores, entre otros. Los requisitos para la creación y autorización de ZEEP incluyen: área continua, conectividad logística, plan maestro. Una ZEEP en Chancay fortalecerá el nodo logístico Asia-Pacífico y permitirá integrar el TPMCH con el Callao, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y el futuro Parque Industrial de Ancón, entre otros proyectos, impulsando empleo, industria y competitividad¹⁸.

Proyectos complementarios

Entre los proyectos complementarios al TPMCH que ayudarán a la conformación de un eje logístico con características regionales destacan los siguientes:

- Parque Industrial de Ancón: a ser desarrollado sobre un terreno de 1,338 hectáreas, con una inversión de US\$ 1,214 millones. Su ubicación estratégica permitirá acceso directo a los puertos de Chancay y Callao, así como al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez¹⁹.

- Chancay Park: con una superficie de 843 hectáreas, será el complemento del TPMCH para generar un ecosistema de empresas de diferentes industrias y servicios.

- Anillo Vial Periférico: adjudicado en abril de 2024, involucra la construcción una autopista de 34.8 kilómetros, con una inversión de US\$ 3,400 millones. Tendrá un acceso directo al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y al Puerto del Callao, lo que permitirá reducir los costos logísticos y mejorar la competitividad²⁰.

- Antepuerto del Callao y truck center de Ancón: El proyecto del Antepuerto del Callao contempla la habilitación de un espacio ordenado y seguro para albergar a las unidades de transporte de carga, optimizando el ingreso y salida de vehículos del puerto²¹. Aún no se ha avanzado en la implementación de infraestructuras logísticas especializadas. A nivel nacional, de los 54 truck centers (23 de concentración/tránsito y 31 de descanso) identificados, no se ha implementado ninguno, y tampoco ha habido avances respecto a las 19 plataformas logísticas identificadas, entre ellas el Antepuerto del Callao.

- Aeropuerto Internacional Jorge Chávez: la reciente ampliación del aeropuerto es parte de una estrategia de descongestión del nodo Lima-Callao, con énfasis en el lado tierra (landside) portuario-aeroportuario.

- Tren de Cercanías Lima-Barranca: conectará Ancón con las líneas 2, 3 y 4 del Metro de Lima y Callao²².
- Ferrocarril Chancay-Pucallpa: con inversión estimada: US\$ 14,9 mil millones, facilitará la conexión logística con Brasil.

Figura 6. Área de influencia del eje logístico del TPMCH

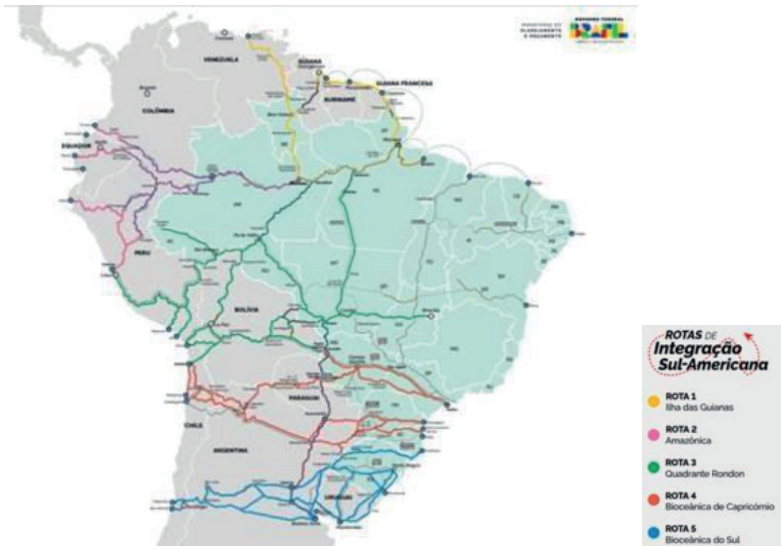


Fuente: Hoja de Ruta del TPMCH.

Otros proyectos complementarios para el eje logístico del TPMCH incluyen el desarrollo urbano piloto de Chancay y Huaral, propuesto en el Plan de Desarrollo Urbano (PDU) Chancay 2024-2034, PDU de Huaral-Aucallama y el Plan de Acondicionamiento Territorial (PAT) de Huaral, elaborados por el Vivienda²³; mejoras a conexiones viales troncales (Chancay-Chancayllo, Serpentin-Variante Pasamayo); carreteras Oyón-Ambo y Acos-Huayllay; abastecimiento de agua para Ancón y Norte Chico; abastecimiento eléctrico y fibra óptica; fomento del cabotaje, entre otros.

A nivel regional se debe considerar la importancia del eje logístico del TPMCH en términos de su integración con Brasil. Al respecto, el Ministerio de Planificación y Presupuesto (MPO) de dicho país diseñó cinco Rutas de Integración Sudamericana²⁴, que tienen el doble papel de incentivar y reforzar el comercio de Brasil con los países de América del Sur y reducir el tiempo y el costo del transporte de mercancías entre Brasil y sus vecinos y Asia, a través de una salida por el Océano Pacífico. En la actualidad, el MPO está dialogando con los países de América del Sur, incluyendo el Perú, sobre cada una de las rutas. En lo que concierne al Perú, tanto la Ruta 2, denominada Amazónica, como la Ruta 3, denominada Quadrante Rondon, comprenden la integración con el TPMCH.

Figura 7. Rutas de Integración Sudamericana en Brasil



Fuente: Ministério do Planejamento e Orçamento

En el PNI 2026-2031 se priorizan algunos proyectos vinculados al eje logístico del TPMCH, como el Anillo Vial Periférico y el Parque Industrial de Ancón, quedando abierta la posibilidad de desarrollar programas con enfoque territorial para incluir proyectos complementarios. Así mismo, es necesario continuar fortaleciendo la eficiencia del sistema articulado de proyectos en el área de influencia del TP de Chancay, con la identificación de necesidades, como la rehabilitación de la Avenida Néstor Gambetta, entre otros.

4.2.4 Línea Estratégica 4: Fomentar una estrategia de desarrollo de infraestructura para la Amazonía peruana

La Amazonía peruana representa una de las mayores reservas de biodiversidad del mundo y, pese a su enorme potencial, sigue siendo una de las regiones con mayores brechas de infraestructura y servicios básicos. Si bien el PNI 2026-2031 parte de una mirada transversal de diagnóstico territorial, con la identificación de cuatro macrozonas que permiten articular potencialidades consolidadas y priorizar la inversión pública a escala nacional, resulta indispensable otorgar a la Amazonía peruana un tratamiento específico.

Esta línea estratégica resalta la importancia de contar con inversiones planificadas desde los distintos niveles de gobierno y con un enfoque territorial que valore la megadiversidad de la Amazonía peruana, la diversidad étnica, cultural y lingüística y reconozca su especificidad. El objetivo es avanzar hacia un desarrollo más equilibrado como país, integrando a la Amazonía en la competitividad nacional sin perder de vista su complejidad y particularidades y con respeto de la identidad y la diversidad.

En cuanto a su definición, la Amazonía peruana es un territorio extenso que abarca alrededor del 75% del territorio nacional¹⁸⁹ y aproximadamente el 11% del territorio amazónico sudamericano^{190/191}. Está conformada por el bioma Amazonía (80%) y el bioma Andes (20%). Para efectos de análisis, la delimitación de la Amazonía peruana se basa en el ámbito establecido por el Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana (IIAP)¹⁹², entidad adscrita al Ministerio del Ambiente. Bajo este criterio, la Amazonía peruana comprende los departamentos de Amazonas, Huánuco, Loreto, Madre de Dios, San Martín y Ucayali. En la sección siguiente se desarrolla un análisis comparativo utilizando este ámbito definido por el IIAP.

Figura 8. Amazonía



Fuente: BID, Amazonia Forever.

Como región natural, una característica clave de la Amazonía peruana es su contribución a la calidad del aire del planeta, así como la diversidad étnica, cultural y lingüística de sus pueblos indígenas u originarios. Sin embargo, los procesos migratorios desde la sierra y la costa ejercen presión sobre la sostenibilidad de los recursos naturales y sobre los modos de vida de los pueblos indígenas u originarios. Los patrones asimétricos de asentamiento evidencian una baja densidad promedio de ocupación del territorio y zonas sometidas a procesos intensivos de transformación.

Otra característica relevante de la región amazónica es su bajo nivel de competitividad en comparación con otras regiones del país. De acuerdo con el Indicador Compuesto de Competitividad Regional (ICCR) 2025¹⁹³, elaborado por el Consejo Nacional de Competitividad y Formalización (CNCF) del Ministerio de Economía y Finanzas, los departamentos de Huánuco y Loreto registran un nivel muy bajo de competitividad regional, mientras que Madre de Dios, San Martín, Ucayali y Amazonas se ubican en un nivel bajo.

¹⁸⁹ ASL Factsheet Amazonia Peru 1123.pdf.

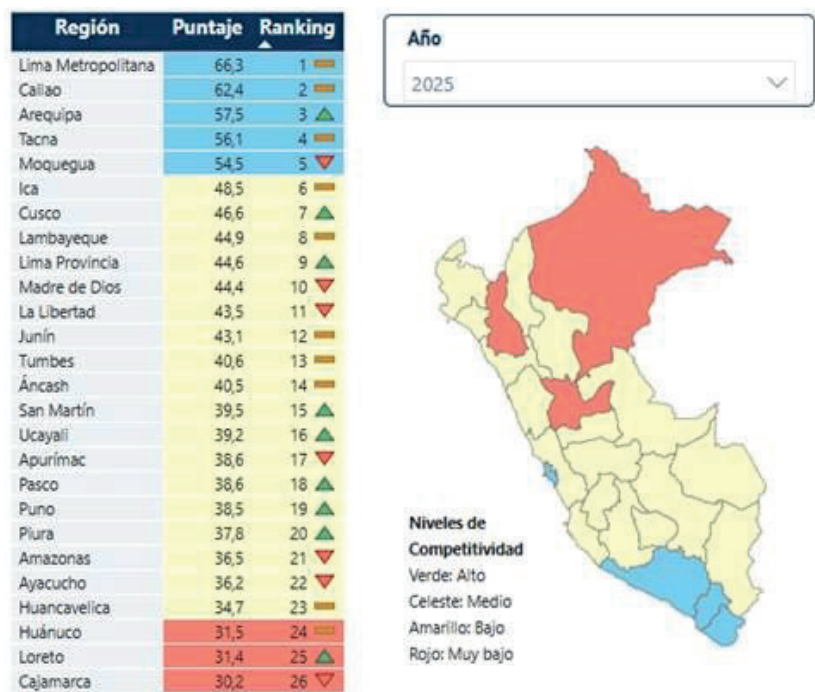
¹⁹⁰ Plataforma de información geoespacial sobre la Amazonía. Amazonia360 MAPS.

¹⁹¹ Libertun de Duren, N. R., Martín, P. M., Rosa Balbino Ferreira, F. C., Conde Nina, A. B., Cardoso, A. C., Blanco Blanco, A., De Moraes, A., Sampaio, A., Vazquez Brust, A., González-Velosa, C., Giambroño, C., Braga, C., Ortega Ariza, C. P., Torres Pelaez, D., Comejo Arias, D. R., Cotacachi, D., Llaguno, D., Neves, E., Vergara Bolbaran, E. J., ... Lesenfants, Y. (2025). Ciudades en la Amazonía: personas y naturaleza en armonía. Para descargar: Ciudades en la Amazonía: personas y naturaleza en armonía.

¹⁹² Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana - IIAP - Plataforma del Estado Peruano.

¹⁹³ El Indicador Compuesto de Competitividad Regional (ICCR) 2025 se puede visualizar en el siguiente enlace: Microsoft Power BI.

Gráfico 15. Indicador compuesto de competitividad regional, 2025



Fuente: CNCF-MEF, 2025.

El ICCR se estructura en cinco pilares que permiten estimar un puntaje único para cada región, identificando brechas de competitividad y oportunidades de mejora. En el pilar de infraestructura, Loreto se sitúa en el último lugar (26) a nivel nacional, mientras que Huánuco ocupa el penúltimo lugar (25). A su vez, Amazonas (22) y Ucayali (19) también figuran entre los departamentos con más bajo desempeño. En contraste, Madre de Dios (7) y San Martín (13) presentan posiciones relativamente mejores en este pilar.

Gráfico 16. Pilares del Indicador Compuesto de Competitividad Regional, 2025

Pilar	1. Infraestructura		2. Capital humano		3. Eficiencia de mercados		4. Institucionalidad		5. Innovación	
	Pje.	Rank	Pje.	Rank	Pje.	Rank	Pje.	Rank	Pje.	Rank
Amazonas	37,0	22	38,3	18	28,9	19	39,7	20	38,6	15
Áncash	53,3	8	40,6	17	31,8	16	40,3	18	36,6	18
Apurímac	44,6	17	44,8	11	22,6	26	35,3	23	45,9	7
Arequipa	65,6	3	59,1	4	52,3	4	56,2	4	54,5	3
Ayacucho	45,7	14	41,6	15	24,9	22	39,9	19	28,9	24
Cajamarca	38,7	18	35,4	24	23,2	25	27,2	26	26,8	26
Callao	75,9	2	50,5	5	63,9	2	75,3	1	46,4	6
Cusco	64,5	4	48,3	7	31,5	18	38,1	21	50,6	4
Huancavelica	37,7	21	41,2	16	25,3	21	29,9	25	39,2	13
Huánuco	33,0	25	34,6	25	24,2	24	33,7	24	31,9	22
Ica	48,5	11	47,9	8	51,9	5	50,8	6	43,4	9
Junín	44,9	16	45,8	10	38,2	9	44,8	14	41,6	12
La Libertad	45,7	15	44,0	13	38,4	8	47,1	12	42,4	10
Lambayeque	49,9	10	46,0	9	40,0	7	49,7	10	38,9	14
Lima Metropolitana	76,6	1	60,7	2	68,5	1	64,7	2	61,1	1
Lima Provincia	53,0	9	49,3	6	38,1	10	49,8	9	32,9	20
Loreto	32,6	26	29,7	26	24,7	23	41,2	16	28,8	25
Madre de Dios	56,2	7	44,6	12	32,2	15	44,8	15	44,1	8
Moquegua	60,6	6	59,6	3	54,9	3	50,7	7	46,9	5
Pasco	34,5	24	43,2	14	36,7	13	36,5	22	42,2	11
Piura	36,9	23	38,1	19	36,8	12	45,7	13	31,6	23
Puno	38,1	20	38,0	20	37,4	11	40,7	17	38,3	17
San Martín	45,9	13	36,8	23	31,8	17	50,3	8	32,6	21
Tacna	60,7	5	61,7	1	42,7	6	60,5	3	54,7	2
Tumbes	48,4	12	37,0	22	35,2	14	49,2	11	33,2	19
Ucayali	38,6	19	37,2	21	28,2	20	53,8	5	38,4	16

Fuente: CNCF-MEF, 2025.

La brecha de infraestructura es más pronunciada en la Amazonía que en otras regiones del país y afecta a amplios segmentos de su población, tanto indígena como migrante. No obstante, el cierre de esta brecha no puede plantearse a costa de sacrificar la riqueza de sus ecosistemas.

Un estudio de Derecho, Ambiente y Recursos Naturales¹⁹⁴ destaca que los impactos de la infraestructura vial en la Amazonía son principalmente indirectos y se manifiestan en procesos de deforestación, cambio de uso del suelo, migraciones, degradación de ecosistemas, expansión de economías ilícitas, mayor prevalencia de zoonosis y enfermedades metaxénicas¹⁹⁵, entre otros efectos. El estudio señala, además, que la deforestación asociada a la construcción de nuevas vías puede extenderse hasta 50 kilómetros a cada lado de la traza, aunque suele concentrarse en los primeros 5,5 kilómetros.

Entre las principales limitaciones para el cierre de la brecha de infraestructura en la Amazonía se pueden mencionar:

- **Debilidad y fragmentación de la planificación territorial:** se crean áreas naturales protegidas, reservas indígenas y territoriales, derechos de explotación de recursos naturales y títulos de propiedad rural sin haber completado procesos integrales de ordenamiento territorial en todos los departamentos amazónicos que cuenten con la participación de los actores involucrados, especialmente de los pueblos indígenas u originarios.

- **Debilidad institucional:** la superposición desordenada de derechos sobre el territorio y sus recursos es consecuencia de una institucionalidad débil y fragmentada, que dificulta la articulación y el ordenamiento territorial, así como la débil garantía de derechos de los pueblos indígenas u originarios acorde con el marco normativo nacional e internacional, de acuerdo con lo indicado por el Ministerio de Cultura.

- **Falta de visión y estrategia:** no existe una visión compartida sobre el modelo de desarrollo deseado para la Amazonía. No se cuenta con criterios claros para seleccionar las soluciones tecnológicas más adecuadas para los proyectos de infraestructura y servicios que requieren las poblaciones locales: combinación óptima entre carreteras, ferrocarriles o hidrovías; tendidos eléctricos o energías alternativas; modalidades apropiadas de organización y prestación de servicios educativos y de salud, adaptadas a patrones de asentamiento y características culturales; tecnologías de telecomunicaciones costo-efectivas para población dispersa y ciudades alejadas, entre otros aspectos, y en armonía con los derechos colectivos de los pueblos indígenas u originarios, acorde con el marco normativo vigente.

Una limitación adicional, característica de las ciudades de la Amazonía sudamericana, es su lejanía de los mercados nacionales y de los sistemas urbanos más integrados. En general, estas ciudades se conectan con el resto del país —y con el mundo— a través de una red compleja y multinivel de ríos, carreteras, rutas aéreas y enlaces digitales. Muchas zonas urbanas de la Amazonía aún dependen en gran medida de los ríos para el transporte de bienes y personas. En el caso de la Amazonía peruana, más del 90% del transporte de carga y pasajeros se realiza por vía fluvial. De las 92 instalaciones portuarias del país, 32 se ubican en la Amazonía, en departamentos como Loreto, Ucayali y Madre de Dios¹⁹⁶.

Si bien la Amazonía peruana presenta características comunes entre los departamentos que la integran, también existen diferencias que examinamos con más detenimiento.

- Loreto es el departamento más extenso del Perú y enfrenta serios desafíos de interconexión y acceso a servicios básicos. Su ciudad principal, Iquitos, con cerca de medio millón de habitantes¹⁹⁷, permanece aislada del resto del país al no estar integrada al Sistema Eléctrico Interconectado Nacional (SEIN)¹⁹⁸ ni a la red nacional de autopistas, por lo que solo es accesible por vía aérea o fluvial. Aunque vivió un auge durante el boom del caucho a inicios del siglo XX, en la actualidad enfrenta un marcado estancamiento económico. En un taller realizado en Iquitos para la elaboración del presente plan, se priorizaron demandas de conexión física y energética con el resto del país. No obstante, se advierte que dichas soluciones no deben comprometer el ecosistema amazónico. Como alternativa a una carretera, se propone un sistema de hidrovías sostenibles con intervenciones mínimas, complementado con tramos terrestres cortos estratégicos. Además, Loreto requiere cerrar brechas críticas en agua, saneamiento, educación y salud —especialmente en los centros poblados dispersos y en la propia ciudad de Iquitos— mediante enfoques tecnológicos adaptados a la Amazonía, como el uso de energía solar.

- Ucayali, el departamento más joven del país y el segundo más extenso, presenta una profunda desconexión interna entre su zona norte y su zona sur, articuladas principalmente por el río Ucayali. En la zona norte, la ciudad de Pucallpa —con un fuerte dinamismo económico— se conecta con Lima por carretera y con Iquitos por vía fluvial, y constituye un nodo clave para proyectos de reforestación productiva en antiguas áreas degradadas. Se impulsa la ampliación de su puerto y se analizan propuestas como un ferrocarril hacia la costa que refuerce su conexión con el nuevo puerto de Chancay. En la zona sur, Atalaya tiene un importante potencial agrícola (café, frutas) y forma parte de la red logística del gas de Camisea, pero requiere una mejor articulación con la Selva Central, procurando evitar impactos ambientales significativos. En el caso extremo de Purús, aislado por la presencia de una reserva natural, se requiere mejorar su infraestructura aérea y promover iniciativas de desarrollo local.

- Madre de Dios, el tercer departamento más extenso del Perú ha experimentado una intensa migración reciente desde regiones andinas a partir de la construcción de la carretera Interoceánica Sur, que conecta Puerto Maldonado con Brasil. Sin embargo, esta infraestructura no fue acompañada de una estrategia de desarrollo territorial sostenible, lo que dio lugar a una migración descontrolada y a la expansión de la explotación aurífera ilegal, incluso en áreas protegidas como la Reserva Nacional de Tambopata. Fuera del eje vial, el territorio conserva extensas áreas de bosque amazónico

¹⁹⁴ Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR). (2021). La dimensión ambiental y social en las fases de planeamiento y formulación de proyectos de transportes: una mirada desde la realidad amazónica.

¹⁹⁵ Las zoonosis son enfermedades causadas por agentes infecciosos que se transmiten de animales vertebrados a los seres humanos, mientras que las enfermedades metaxénicas son aquellas cuya transmisión se produce a través de vectores, como mosquitos y otros insectos.

¹⁹⁶ Para profundizar en el análisis de la Amazonía en Sudamérica, se recomienda la lectura de la siguiente obra: Libertun de Duren, N. R., Martín, P. M., Rosa Balbino Ferreira, F. C., Conde Nina, A. B., Cardoso, A. C., Blanco Blanco, A., De Moraes, A., Sampaio, A., Vazquez Brust, A., González-Velosa, C., Giambruno, C., Braga, C., Ortega Ariza, C. P., Torres Pelaez, D., Cornejo Arias, D. R., Cotacachi, D., Llaguno, D., Neves, E., Vergara Bolbarán, E. J., ... Lesenfans, Y. (2025). Ciudades en la Amazonía: personas y naturaleza en armonía. Para descargar: [Ciudades en la Amazonía: personas y naturaleza en armonía](#).

¹⁹⁷ Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), la población proyectada al año 2025 para la ciudad de Iquitos es de 496 819 habitantes, integrada por los distritos de Iquitos, Belén, Punchana y San Juan Bautista. www.gob.pe/institucion/inei/informes-publicaciones/6894980-peru-poblacion-total-proyectada-al-30-de-junio-de-cada-ano-segun-departamento-provincia-y-distrito-2018-2025.

¹⁹⁸ Hausmann, R., Santos, M. A., Tudela Pye, J., Muci, F., Li, Y., Miralles-Wilhelm, F., Grisanti, A. C., y Lu, J. (2020). «Reporte de recomendaciones de política: Hacia un Loreto más próspero». CID Working Paper Series 2020.388. Harvard University, Cambridge, MA.

bien preservado, habitado por pueblos indígenas u originarios —algunas de ellas en situación de aislamiento y de contacto inicial—. Frente a estos impactos, se plantean alternativas económicas como el aprovechamiento sostenible de la castaña, el manejo forestal responsable, la ganadería regenerativa y el turismo de naturaleza de alto valor. Asimismo, se subraya la necesidad de fortalecer los servicios e infraestructura urbana de Puerto Maldonado, principal centro poblado de la región, para sostener su crecimiento y orientar su desarrollo futuro.

En ese marco, se plantean algunas consideraciones transversales que resulta recomendable tener en cuenta para el diseño de infraestructura en la Amazonía peruana:

- Fortalecer el ordenamiento territorial como herramienta transversal para procesar las tensiones entre las necesidades de conservación de recursos, la protección de derechos —individuales y colectivos—, el desarrollo económico y la provisión de infraestructura y servicios.
- Impulsar el saneamiento físico-legal de los derechos sobre el territorio y sus recursos, a fin de concordar y proteger los derechos en competencia de múltiples actores con distintos propósitos.
- Implementar con prioridad programas efectivos de desarrollo rural integrado que mejoren la infraestructura y los servicios públicos, orientando con criterios de sostenibilidad los procesos de ocupación y transformación social del territorio.
- Hacer efectivo el planeamiento y la regulación del crecimiento urbano de las principales ciudades amazónicas (Iquitos, Pucallpa, Tarapoto, La Merced-San Ramón, entre otras), para reducir los impactos de su expansión indiscriminada y mejorar sus condiciones de habitabilidad y competitividad.
- Identificar o desarrollar —según corresponda— tecnologías apropiadas para la provisión de servicios de transporte, agua, energía, telecomunicaciones, educación, salud y otros servicios sociales, adaptadas a las condiciones naturales y a los patrones de poblamiento de la Amazonía.
- Desarrollar infraestructura para la disposición sostenible de residuos sólidos y aguas servidas en ciudades y centros poblados amazónicos.

En este contexto, los proyectos priorizados en el marco del planeamiento nacional deben reflejar una estrategia integral orientada a mejorar la conectividad física, digital y energética del país, reducir las brechas en la provisión de servicios públicos y potenciar corredores logísticos estratégicos. Estas inversiones buscan articular de manera más efectiva a las regiones amazónicas y altoandinas con los principales mercados nacionales e internacionales, mediante el fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria, portuaria y ferroviaria, junto con la expansión de redes de saneamiento, energía renovable, transporte masivo y telecomunicaciones. Asimismo, se promueven intervenciones en servicios de limpieza pública y tratamiento de aguas residuales, esenciales para mejorar la calidad de vida urbana y rural, en particular en zonas históricamente rezagadas. Estas acciones responden tanto a desafíos estructurales de acceso como a la necesidad de impulsar un desarrollo sostenible y descentralizado.

Actualmente, no existe un plan de infraestructura con énfasis específico en la Amazonía peruana. Sin embargo, el CNCF del MEF viene brindando asistencia técnica a los gobiernos regionales para la elaboración de sus Planes Regionales de Competitividad y Productividad (PRCP), los cuales contienen propuestas que complementan el Plan Nacional de Competitividad y Productividad 2024-2030. Su finalidad es adecuar la implementación de este último a la diversidad y heterogeneidad del país en términos de estructura productiva desde el ámbito subnacional, incluyendo el objetivo prioritario 1, «Infraestructura», orientado a dotar al país de infraestructura económica y social de calidad. A la fecha, en lo referido a los departamentos amazónicos, se han elaborado y aprobado los PRCP de Amazonas, San Martín y Ucayali, los cuales serán publicados en la página web del CNCF¹⁹⁹. Asimismo, el CNCF viene brindando asistencia técnica al departamento de Loreto para la formulación de su PRCP y a Ucayali para la actualización del suyo.

Cabe señalar que, con el compromiso de recuperar y poner en valor la Amazonía peruana, el Ceplan viene colaborando con la PCM en el acompañamiento metodológico y estratégico para la formulación del Plan Multisectorial de Promoción de la Amazonía Sostenible. Este documento tomará como referencia los planes de desarrollo regional, así como otros estudios e información relevante del territorio, y se prevé que su proceso de formulación sea participativo y concertado en dicho ámbito.

4.2.5 Línea Estratégica 5: Promover una estrategia nacional de desarrollo de infraestructura que incorpore una visión estratégica de largo plazo

Establecer una visión de infraestructura de largo plazo ha sido una tarea pendiente desde la publicación del primer PNI. La Hoja de Ruta del PNIC 2019 ya destacaba la importancia de «institucionalizar, en el largo plazo, una estrategia de planeamiento de inversiones del Estado para promover la competitividad y el desarrollo. Lo anterior permitirá articular una visión de país sólida y en línea con las necesidades productivas y sociales vigentes y futuras».

Entre los beneficios de contar con una estrategia de infraestructura de largo plazo, el PNIC 2019 identificaba los siguientes:

1. **Visión estratégica:** contar con una herramienta que ordene y priorice las inversiones en función de su impacto productivo y social permite aprovechar las potencialidades de las distintas realidades territoriales del país, considerando su estructura y potencial económico.
2. **Herramienta de articulación sectorial en el territorio:** identificar la complementariedad entre las inversiones de distintos sectores facilita la provisión de servicios integrales. Se busca que los hogares y las unidades productivas cuenten con el conjunto de servicios necesarios para desarrollar su potencial (por ejemplo, la industria acuícola requiere electricidad, agua, saneamiento y vías de transporte para su cadena productiva; las escuelas necesitan electricidad para conectarse a servicios de internet).
3. **Herramienta de descentralización efectiva:** definir metas claras entre los distintos niveles de gobierno facilita la provisión eficiente de servicios descentralizados, evita duplicidades y promueve servicios articulados (por ejemplo, la industria maderera requiere vías de transporte nacionales y subnacionales conectadas para el traslado de mercancías desde su punto de origen; el acceso a servicios escolares en zonas rurales demanda vías departamentales y vecinales adecuadas).
4. **Estrategia para los mercados vinculados:** otorgar predictibilidad sobre las prioridades nacionales en materia de inversiones contribuye a atraer más y mejores postores, sobre la base de una estrategia sólida y sustentada en el desarrollo productivo.

¹⁹⁹ CNCF. Planes de competitividad regional.
www.cncf.gob.pe/competitividad-regional/planes-de-competitividad-regional.

5. **Enfoque en necesidades productivas y de la población:** disponer de una herramienta de planificación basada en la identificación de demandas económicas y sociales, presentes y futuras, permite orientar las inversiones según necesidades reales, superando decisiones basadas solo en la disponibilidad de recursos institucionales o en inercias de gestión.

Asimismo, el PNIC 2019 proponía los siguientes pilares para institucionalizar una estrategia de planeamiento de infraestructura de largo plazo:

1. **Consolidación de una estrategia de planeamiento sostenida en una visión de país:** debe sustentarse en las realidades productivas y territoriales del país y, al mismo tiempo, ser capaz de adaptarse a su evolución.

2. **Identificación efectiva de las necesidades productivas:** los servicios públicos priorizados deben ser aquellos con mayor potencial productivo y social, y a partir de sus necesidades vigentes y futuras se definirán los proyectos clave. Es necesario incorporar un análisis de brechas tanto de acceso como de calidad de la infraestructura.

3. **Identificación y evaluación de las barreras vinculadas a la ejecución de infraestructura:** el reconocimiento y la caracterización de las limitaciones institucionales —técnicas, administrativas, de calidad de información, entre otras— debe ser un ejercicio permanente.

4. **Capacitación de las unidades responsables de la ejecución:** una vez identificadas las limitaciones, se deben diseñar y aplicar mecanismos de acompañamiento para los tres niveles de gobierno, desde la conceptualización hasta la puesta en servicio de la infraestructura.

5. **Fomento de espacios de diálogo abierto y permanente:** la efectividad del sistema de planificación dependerá de la capacidad para integrar progresivamente a los distintos actores mediante espacios de diálogo y acompañamiento.

6. **Institucionalización de un sistema de monitoreo:** la existencia de un mecanismo único de monitoreo favorece la calidad de la información generada y el funcionamiento de las herramientas de planificación, además de retroalimentar el sistema y contribuir al desarrollo de su potencial.

Por otro lado, la Recomendación del Consejo sobre la Gobernanza de Infraestructura de la OCDE²⁰⁰ plantea que se debe desarrollar una visión estratégica de infraestructura de largo plazo que:

a) Se base en ambiciones compartidas para el desarrollo nacional y subnacional, fortaleciendo el capital económico, natural, social y humano que sustenta el bienestar, el crecimiento sostenible e inclusivo, la competitividad y la prestación de servicios públicos;

b) Parta de una evaluación rigurosa de las necesidades de infraestructura actuales y futuras en los ámbitos nacional y subnacional, y presente un plan sobre cómo deben priorizarse y atenderse dichas necesidades;

c) Sea objeto de monitoreo, cuente con flexibilidad y se actualice periódicamente, de modo que incorpore el impacto de las tecnologías emergentes y de las nuevas necesidades de infraestructura;

d) Sea fiscalmente sostenible, esté vinculada a las asignaciones presupuestarias y a otras fuentes de financiamiento, y se alinee con el marco de gasto de mediano plazo, proporcionando a las partes interesadas garantías sobre la disponibilidad estable de recursos a lo largo de varios años;

e) Defina un marco institucional transparente, coherente, predecible, legítimo y responsable para la infraestructura, en el que las instituciones y niveles de gobierno cuenten con mandatos claros y consistentes, amplias facultades de decisión, competencias adecuadas y recursos financieros suficientes;

f) Sea el resultado de un consenso político amplio y de un proceso participativo con las partes interesadas, basado en supuestos claros y debidamente coordinado entre niveles de gobierno, ministerios y agencias, teniendo en cuenta las sinergias entre sectores;

g) Contribuya activamente al logro de un desarrollo sostenible e inclusivo, alineado con los objetivos de política de largo plazo, incluidos los compromisos nacionales e internacionales en materia de protección del medio ambiente, resiliencia climática y bajas emisiones de gases de efecto invernadero, derechos humanos, inclusión social, igualdad de género, reducción de disparidades regionales y mejora de la conectividad urbano-rural, entre otros.

En relación con la institucionalidad del planeamiento de infraestructura de largo plazo, cabe señalar que, mediante Resolución Suprema 009-2023-EF, se creó en 2023 la CCDIN, adscrita al Despacho Ministerial del MEF y con una Secretaría Técnica a cargo de la DGPPIP.

En el marco del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, sus funciones eran:

a) Emitir opinión no vinculante sobre la actualización del PNI.

b) Proponer mejoras en los criterios de priorización de proyectos de inversión.

c) Emitir opinión no vinculante sobre documentos vinculados al desarrollo e implementación de infraestructura, a solicitud de la Secretaría Técnica.

d) Proponer el reglamento interno de la comisión consultiva, así como sus modificatorias.

Los expertos designados en la CCDIN participaban ad honorem y eran seleccionados en función de su independencia, conocimiento y especialización. Sin embargo, el desempeño de la CCDIN no respondió a las expectativas, debido a que se fue alejando del objetivo de plantear una visión estratégica de infraestructura de largo plazo y no contó con recursos suficientes para el pleno ejercicio de sus funciones. A ello se sumó la renuncia progresiva de la mayoría de sus integrantes.

Experiencia del Reino Unido en el planeamiento estratégico de infraestructura

La creación de la CCDIN en el Perú se inspiró en la experiencia del Reino Unido, en particular en el National Infrastructure Commission (NIC). Este organismo proporcionaba al gobierno británico asesoramiento imparcial y especializado sobre los principales desafíos de infraestructura de largo plazo. Sin embargo, el 1 de abril de 2025 inició operaciones la National Infrastructure and Service Transformation Authority (NISTA), que integra las funciones del NIC y de la Infrastructure and Projects Authority (IPA).

Las funciones, operaciones y la gobernanza de NISTA se gestionan mediante un Memorando de Entendimiento entre el Tesoro Británico y la Oficina del Gabinete. Uno de sus objetivos centrales es supervisar la implementación de la estrategia de infraestructura del gobierno a diez años. En ese marco, NISTA actualiza la estrategia de infraestructura en consonancia con las revisiones futuras del gasto público; realiza estudios para abordar vacíos o áreas no desarrolladas en la estrategia; identifica y remueve barreras de política para lograr una ejecución de proyectos más rápida y de mayor calidad; y brinda certeza al mercado mediante la publicación de un portafolio de proyectos.

En enero de 2025, el gobierno británico publicó un documento de trabajo con la propuesta de estrategia de infraestructura para los siguientes diez años (10 Year Infrastructure Strategy Working Paper²⁰¹), el cual fue sometido a revisión y comentarios del público. Posteriormente, el 19 de junio de 2025 se aprobó y difundió la estrategia definitiva (UK Infrastructure: A 10 Year Strategy²⁰²), que presenta el plan de largo plazo del gobierno para la infraestructura económica, de Vivienda y social, con el objetivo de impulsar el crecimiento. La estrategia también establece un marco institucional para respaldar su implementación, incluyendo la definición del rol de las instituciones públicas de financiamiento —como el Fondo Nacional de Riqueza— y la forma en que esta estrategia se articula con otras, como la estrategia industrial.

Es pertinente precisar que, para esta línea estratégica de la Hoja de Ruta del PNI 2026-2031, es necesario desarrollar un Plan de Implementación en el corto y mediano plazo, que incorpore acciones concretas, para la articulación con la planificación territorial, en conjunto con las entidades competentes tomando en consideración, entre otros aspectos:

- La incorporación de los proyectos priorizados del Plan Nacional de Infraestructura en los procesos e instrumentos de ordenamiento territorial, con la finalidad de garantizar su coherencia con los modelos de ocupación, uso y aprovechamiento del territorio. Además, este aspecto también refuerza el enfoque del “Programa con Enfoque Territorial”, al integrar de manera explícita el análisis multisectorial y multinivel con la dimensión territorial prospectiva.
- Los gobiernos regionales y locales, durante la ejecución de los proyectos priorizados del Plan Nacional de Infraestructura, en el marco de sus competencias, orientan las dinámicas territoriales que estos generen. La mitigación de los posibles impactos previstos o no previstos sobre el uso, ocupación y aprovechamiento del territorio en sus ámbitos de influencia requiere de mecanismos de articulación de carácter multisectorial y multinivel, según corresponda.

En conclusión, queda pendiente el desarrollo de una estrategia de infraestructura que establezca una visión de largo plazo sobre cómo la infraestructura puede apoyar los objetivos más amplios de política pública del Perú, combinando un enfoque top-down, con horizonte de mediano a largo plazo para la visión estratégica de infraestructura, y un enfoque bottom-up, con horizonte de corto plazo para la implementación de dicha visión a través de la identificación e implementación de proyectos. Además, se debe establecer el marco institucional para desarrollar la visión estratégica, tomando en cuenta las lecciones aprendidas del CCDIN y las mejores prácticas internacionales.

El desarrollo de las líneas estratégicas de la Hoja de Ruta del PNI 2026-2031 constituye una labor continua de corto y mediano plazo, cuyo ciclo culmina con la publicación de la siguiente edición del PNI en 2031.

Tabla 42. Línea de tiempo de la Hoja de Ruta del PNI 2026-2031

Línea estratégica	2026				2027				2028				2029				2030				2031
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
Articular con las entidades para definir un plan de acción de los proyectos priorizados e implementar una gestión de portafolio del PNI 2026-2031																					
Extender los beneficios para el avance de los proyectos y articular con las entidades a fin de identificar nuevas medidas de impulso																					
Identificar programas con enfoque territorial																					
Fomentar una estrategia de desarrollo de infraestructura para la Amazonía peruana																					
Promover una estrategia nacional de desarrollo de infraestructura que incorpore una visión estratégica de largo plazo																					
Elaboración y publicación del próximo PNI																					

Elaboración: MEF

²⁰¹ Consultado en: www.gov.uk/government/publications/10-year-infrastructure-strategy-working-paper

²⁰² Consultado en: www.gov.uk/government/publications/uk-infrastructure-a-10-year-strategy

5. Anexos

Anexo 1. Listado y detalle del nombre corto de los proyectos del PNISC 2022-2025

N°	NOMBRE DE PROYECTO	SECTOR	CUI	NOMBRE CORTO
1	SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE GAS-ZONA SUR	Hidrocarburos	100218	Sitgas
2	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS ESPECIALIZADOS DE SALUD DEL HOSPITAL ESPECIALIZADO EN LA RED ASISTENCIAL PIURA DE ESSALUD, DISTRITO DE VEINTISÉIS DE OCTUBRE, PROVINCIA DE PIURA, DEPARTAMENTO DE PIURA	Salud	2260218	Hospital EsSalud Piura
3	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LAS REGIONES DE JUNÍN, PUNO, ICA, AMAZONAS, HUÁNUCO, PASCO, AREQUIPA, ÁNCASH, LA LIBERTAD, SAN MARTÍN	Comunicaciones	-	Banda Ancha 10 Regiones
4	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS ESPECIALIZADOS DE SALUD DEL HOSPITAL ESPECIALIZADO CHIMBOTE EN LA RED ASISTENCIAL ÁNCASH DE ESSALUD, DISTRITO DE NUEVO CHIMBOTE, PROVINCIA DEL SANTA, DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	Salud	2328142	Hospital EsSalud Chimbote
5	PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA COMPETITIVIDAD REGIONAL-PROREGIÓN 1	Transportes	2472672	Proregión 1
6	COLEGIOS DE EDUCACIÓN BÁSICA REGULAR (EBR)	Educación	-	Colegios EBR
7	COLEGIOS DE ALTO RENDIMIENTO (COAR)	Educación	-	COAR
8	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL HOSPITAL II HUARAZ DE LA RED ASISTENCIAL ÁNCASH-ESSALUD EN EL DISTRITO DE INDEPENDENCIA, PROVINCIA DE HUARAZ, DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	Salud	2303080	Hospital II Huaraz
9	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL I FLORENCIA DE MORA DE LA RED ASISTENCIAL LA LIBERTAD-ESSALUD, DISTRITO DE FLORENCIA DE MORA-PROVINCIA DE TRUJILLO-DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	Salud	2258772	Hospital I Florencia de Mora
10	COLEGIOS DE EDUCACIÓN BÁSICA REGULAR Y ALTERNATIVA (EBR Y EBA)	Educación	-	Colegios EBRA
11	LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 4	Transportes	-	Longitudinal de la Sierra Tramo 4
12	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL III JULIACA DE LA RED ASISTENCIAL JULIACA EN EL DISTRITO DE JULIACA, PROVINCIA DE SAN ROMÁN, DEPARTAMENTO DE PUNO	Salud	2329646	Hospital III Juliaca
13	CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 2 Y RAMAL AVENIDA FAUCETT-GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO PROVINCIAS DE LIMA Y CALLAO, DEPARTAMENTO DE LIMA	Transportes	2233850	Línea 2 del Metro
14	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL DEL ALTIPLANO DE LA REGIÓN PUNO-ESSALUD, EN EL DISTRITO DE PUNO, PROVINCIA DE PUNO, DEPARTAMENTO DE PUNO	Salud	2300016	Hospital EsSalud del Altiplano
15	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL II PASCO DE LA RED ASISTENCIAL PASCO, EN EL DISTRITO DE FUNDICIÓN DE TINYAHUARCO, PROVINCIA DE PASCO, DEPARTAMENTO DE PASCO	Salud	2268036	Hospital II Pasco
16	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA OYÓN-AMBO	Transportes	2234355	Carretera Oyón - Ambo
17	PROYECTO «BANDA 3,300-3,800 MHZ» ²⁰³	Comunicaciones	-	Banda 3.5 GHz
18	TERCER GRUPO DE AEROPUERTOS: JAÉN, JAUJA, HUÁNUCO, ILO, CHIMBOTE, RIOJA, YURIMAGUAS Y TINGO MARÍA ²⁰⁴ -IDEA INICIATIVA PRIVADA-	Transportes	-	Tercer Grupo de Aeropuertos
19	PROYECTO «BANDAS 1,750-1,780 MHZ Y 2,150-2,180 MHZ»	Comunicaciones	-	Bandas AWS-3
20	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL II VITARTE DE LA RED ASISTENCIAL ALMENARA-ESSALUD, DISTRITO DE VITARTE, PROVINCIA DE LIMA, DEPARTAMENTO DE LIMA	Salud	2255359	Hospital II Vitarte
21	PROYECTO TORRE TRECCA	Salud	-	Torre Trecca
22	PROYECTO «BANDA 2,300-2,330 MHZ»	Comunicaciones	-	Banda 2.3 GHz

²⁰³ Megahertz (Mhz)

²⁰⁴ Hasta el 2022 el Aeropuerto de Tingo María formaba parte del Tercer Grupo de Aeropuertos.

N°	NOMBRE DE PROYECTO	SECTOR	CUI	NOMBRE CORTO
23	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SANEAMIENTO RURAL EN 17 DISTRITOS DE LAS PROVINCIAS DE REQUENA, RAMÓN CASTILLA, CONTAMANA, DITEM DEL MARAÑÓN, ALTO AMAZONAS Y UCAYALI; Y EN CINCO DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE REQUENA-DEPARTAMENTO DE LORETO	Agua y Saneamiento	2471577	Saneamiento Rural Loreto
24	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ	Transportes	-	Ampliación Aeropuerto Jorge Chávez
25	INSTALACIÓN DE UNA RED DE COMUNICACIONES DE EMERGENCIA A NIVEL NACIONAL	Comunicaciones	2302869	Proyecto HF
26	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL ESPECIALIZADO EN LA RED ASISTENCIAL CAJAMARCA-ESSALUD, DISTRITO DE CAJAMARCA, PROVINCIA DE CAJAMARCA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	Salud	2284956	Hospital de la Red Asistencial Cajamarca
27	PEIP ESCUELAS BICENTENARIO	Educación	-	PEIP Escuelas Bicentenario
28	PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA COMPETITIVIDAD REGIONAL-PROREGIÓN 2	Transportes	2537530	Proregión 2
29	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES PARA DISPOSICIÓN FINAL Y/O REÚSO, Y DE LA RED DE RECOLECCIÓN EN 11 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE CAÑETE-DEPARTAMENTO DE LIMA	Agua y Saneamiento	2470014	PTAR Cañete
30	SISTEMA DE TRATAMIENTO DE LAS AGUAS RESIDUALES DE LA CUENCA DEL LAGO TITICACA	Agua y Saneamiento	2337107	PTAR Titicaca
31	ENLACE 500 KV MANTARO-NUOVA YANANGO-CARAPONGO	Electricidad	-	Enlace Coya
32	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA LIMA-CANTA-LA VIUDA-UNISH	Transportes	2057906	Carretera Canta - La Viuda - Unish
33	CREACIÓN DE LA CARRETERA CENTRAL HUAYCÁN-CIENEGUILLA SANTIAGO DE TUNA-SAN ANDRÉS DE TUPICOCHA-SAN DAMIÁN YURACMAYO-YAULI PACHACHACA-EMP. PE-22 DISTRITO DE SANTA ROSA DE SACCO-PROVINCIA DE YAULI-DEPARTAMENTO DE JUNÍN	Transportes	2436163	Nueva Carretera Central
34	RECUPERACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL MARÍA REICHE DE LA RED ASISTENCIAL ICA-ESSALUD DISTRITO DE MARCONA-PROVINCIA DE NASCA-DEPARTAMENTO DE ICA	Salud	2327847	Hospital Maria Reiche
35	CHAVIMOCHIC (TERCERA ETAPA)	Agricultura y Riego	2077997	Chavimochic III
36	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN PIURA	Comunicaciones	2250179	Banda Ancha Piura
37	MEJORA DE LA CAPACIDAD RESOLUTIVA Y OPERATIVA DEL HOSPITAL ROMÁN EGOAVIL PANDO DEL DISTRITO DE VILLA RICA, PROVINCIA OXAPAMPA, REGIÓN PASCO	Salud	2157301	Hospital Román Egoavil Pando
38	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL CHOCOPE DE LA RED ASISTENCIAL LA LIBERTAD-DISTRITO DE CHOCOPE, PROVINCIA DE ASCOPE, DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	Salud	2331034	Hospital de Chocope
39	CREACIÓN DE LA LÍNEA 3 DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA, PROVINCIA DE LIMA, DEPARTAMENTO DE LIMA DISTRITO DE LIMA-PROVINCIA DE LIMA-DEPARTAMENTO DE LIMA	Transportes	2300242	Línea 3 del Metro
40	RED VIAL 4 (PATIVILCA-SANTA-TRUJILLO Y SALAVERRY-EMPALME R01N)	Transportes	-	Red Vial 4
41	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN CAJAMARCA	Comunicaciones	2250145	Banda Ancha Cajamarca
42	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SISTEMAS DE AGUA POTABLE, ALCANTARILLADO Y TRATAMIENTO DE LAS AGUAS RESIDUALES DE LA CIUDAD DISTRITO DE HUARMY-PROVINCIA DE HUARMY-DEPARTAMENTO DE ÁNCASH (Oxí)	Agua y Saneamiento	2387810	PTAR Huarmey
43	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES PARA DISPOSICIÓN FINAL Y/O REÚSO, Y DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECOLECCIÓN EN LA LOCALIDAD DE CHEPÉN Y 8 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO-DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	Agua y Saneamiento	2469971	PTAR Trujillo

N°	NOMBRE DE PROYECTO	SECTOR	CUI	NOMBRE CORTO
44	OBRAS DE CABECERA Y CONDUCCIÓN PARA EL ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE PARA LIMA	Agua y Saneamiento	-	Obras de Cabecera
45	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA PUERTO OCOPA-ATALAYA LA PROVINCIA DE SATIPO DEL DEPARTAMENTO DE JUNÍN Y LA PROVINCIA DE ATALAYA DEL DEPARTAMENTO DE UCAYALI	Transportes	2301647	Carretera Puerto Ocopa - Atalaya
46	CREACIÓN DEL ANTEPUERTO DEL CALLAO Y MEJORAMIENTO DE VIAS DE ACCESO AL PUERTO Y ANTEPUERTO DEL CALLAO	Transportes	2495613	Antepuerto del Callao
47	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL II TALARA DE ESSALUD EN EL DISTRITO DE PARIÑAS, PROVINCIA DE TALARA, DEPARTAMENTO DE PIURA	Salud	2259669	Hospital II de Talara
48	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE LIMPIEZA PÚBLICA PARA AREQUIPA, CORONEL PORTILLO Y TACNA	Ambiente	-	Residuos Sólidos en Arequipa, Ucayali y Tacna
49	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL ESTABLECIMIENTO DE SALUD HUARI, DISTRITO Y PROVINCIA DE HUARI DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	Salud	2286124	Establecimiento de Salud Huari
50	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL DE HUARMEY, DISTRITO DE HUARMEY, PROVINCIA DE HUARMEY-REGIÓN ÁNCASH	Salud	2194935	Hospital de Huarney
51	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE RECOLECCIÓN, TRATAMIENTO Y DISPOSICIÓN FINAL DE AGUAS RESIDUALES EN 7 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE HUANCAYO-DEPARTAMENTO DE JUNÍN	Agua y Saneamiento	2466835	PTAR Huancayo
52	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL PERIFÉRICO DE LA CIUDAD DE LIMA Y CALLAO	Transportes	2408189	Anillo Vial Periférico
53	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL REGIONAL ZACARÍAS CORREA VALDIVIA DE HUANCAVELICA; DISTRITO DE ASCENSIÓN, PROVINCIA DE HUANCAVELICA Y DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA	Salud	2354781	Hospital Zacarias Correa Valdivia
54	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	Comunicaciones	2391700	Red de Comunicaciones Manseriche
55	CREACIÓN DEL SERVICIO DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES PARA DISPOSICIÓN FINAL Y/O REÚSO, MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED DE RECOLECCIÓN EN LOS DISTRITOS DE CAJAMARCA Y LOS BAÑOS DEL INCA DE LA PROVINCIA DE CAJAMARCA-DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	Agua y Saneamiento	2469999	PTAR Cajamarca
56	MAJES-SIGUAS (SEGUNDA ETAPA)	Agricultura y Riego	2088142	Majes Siguas II
57	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL DE CHINCHEROS II-1, RED DE SALUD VIRGEN DE COCHARCAS, DISTRITO DE CHINCHEROS-PROVINCIA DE CHINCHEROS-DEPARTAMENTO DE APURÍMAC	Salud	2344910	Hospital de Chincheros II
58	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL PAPA FRANCISCO DE MANCHAY, DISTRITO DE PACHACÁMAC- PROVINCIA DE LIMA-DEPARTAMENTO DE LIMA	Salud	2525722	Hospital Papa Francisco de Manchay
59	PARQUE INDUSTRIAL DE ANCÓN	Produce	-	Parque Industrial de Ancón
60	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	Comunicaciones	2394098	Red de Comunicaciones Napo - Putumayo
61	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE RECOLECCIÓN Y TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES PARA DISPOSICIÓN FINAL EN 5 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE CUSCO-DEPARTAMENTO DE CUSCO	Agua y Saneamiento	2469997	PTAR Cusco
62	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL NACIONAL SERGIO ENRIQUE BERNALES LOCALIDAD DE COLLIQUE DEL DISTRITO DE COMAS-PROVINCIA DE LIMA-DEPARTAMENTO DE LIMA	Salud	2414624	Hospital Nacional Sergio Enrique Bernales

N°	NOMBRE DE PROYECTO	SECTOR	CUI	NOMBRE CORTO
63	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO AEROPORTUARIO EN LA REGIÓN CUSCO MEDIANTE EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO-CUSCO	Transportes	2190272	Aeropuerto de Chinchero
64	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE NACIÓN ASHANINCA Y ACCESOS, UBICADO SOBRE EL RÍO ENE EN LA RED VIAL NACIONAL RUTA PE-28C, PROVINCIA DE SATIPO, REGIÓN JUNÍN	Transportes	2343420	Puente Nación Asháninca
65	ENLACE 500 KV NUEVA YANANGO-NUEVA HUÁNUCO Y SUBESTACIONES ASOCIADAS	Electricidad		Enlace Yana
66	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES PARA DISPOSICIÓN FINAL EN EL DISTRITO DE SAN JOSÉ DE SISA DE LA PROVINCIA DE EL DORADO Y EN LOS DISTRITOS DE TARAPOTO, LA BANDA DE SHILCAYO Y MORALES DE LA PROVINCIA DE SAN MARTÍN-DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN	Agua y Saneamiento	2470012	PTAR San Martín
67	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES PARA DISPOSICIÓN FINAL Y/O REUSO E INFRAESTRUCTURA DE LA RED DE RECOLECCIÓN EN 7 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE CHINCHA-DEPARTAMENTO DE ICA	Agua y Saneamiento	2469992	PTAR Chincha
68	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA RUTA N PE-08, EMP. PE-1N (CIUDAD DE DIOS)-EMP. PE-3N (CAJAMARCA)	Transportes	2318535	Carretera Ciudad de Dios - Cajamarca
69	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO	Transportes	-	TP Muelle Norte
70	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL PRIMER NIVEL DE ATENCIÓN DE LA RIS PUENTE PIEDRA CUATRO DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE LIMA-DEPARTAMENTO DE LIMA	Salud	2466086	RIS Puente Piedra
71	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO Y TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES EN 7 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE TACNA-DEPARTAMENTO DE TACNA	Agua y Saneamiento	2428087	PTAR Tacna
72	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL SAN JUAN DE LURIGANCHO DEL DISTRITO DE SAN JUAN DE LURIGANCHO-PROVINCIA DE LIMA-DEPARTAMENTO DE LIMA	Salud	2531607	Hospital San Juan de Lurigancho

Anexo 2: Listado de cadenas logísticas priorizadas

Familia de productos	Cadenas logísticas priorizadas
Productos agrícolas	Cadena de la aceituna
	Cadena de la alcachofa
	Cadena de los forrajes
	Cadena de la cebolla
	Cadena de la palta
	Cadena de la piña
	Cadena de la uva
	Cadena de las legumbres
	Cadena de las oleaginosas
	Cadena de los berries
	Cadena de los cereales
	Cadena de los cítricos
	Cadena de los pimientos y ajíes
	Cadena de los tubérculos
	Cadena del café
	Cadena del espárrago
	Cadena del mango
	Cadena del plátano
	Cadena de las hortalizas

Familia de productos	Cadenas logísticas priorizadas
	Cadena de las plantas aromáticas y medicinales
	Cadena de las cucurbitáceas
	Cadena de los frutos secos
	Cadena del jengibre y otras especias
	Cadena de los otros productos hortofrutícolas
Industria alimentaria	Cadena de panadería y galletería
	Cadena de bebidas y refrescos
	Cadena de pastas y fideos
	Cadena de los productos lácteos
	Cadena del azúcar y otros derivados
	Cadena del cacao y confitería
	Cadena de otros productos alimenticios
Productos alimenticios industriales	Cadena de las grasas y aceites para consumo humano
	Cadena de las harinas y almidones vegetales
	Cadena de los alimentos balanceados
Industria química	Cadena de la industria farmacéutica
	Cadena de los detergentes y limpieza del hogar
	Cadena de los cosméticos y productos de higiene personal
	Cadena de productos del caucho
Productos del mar	Cadena del pescado
	Cadena del langostino y los camarones
	Cadena del calamar y pota
Industria de la construcción y del hogar	Cadena de los productos cerámicos
	Cadena del vidrio
Industria mecánica y eléctrica	Cadena de la industria automotriz
	Cadena de la maquinaria industrial
	Cadena de los productos electrónicos y electrodomésticos
Industria metalúrgica	Cadena de los productos metalúrgicos
	Cadena de los productos siderúrgicos
Industria petroquímica	Cadena de los productos poliméricos y plásticos
Industria de la madera	Cadena de la extracción y transformación de la madera
Industria del papel y cartón	Cadena del papel y cartón
Industria de la moda	Cadena de los textiles y confecciones

Fuente: Cadenas Logísticas 2021, MTC.

Anexo 3. Listado de ámbitos logísticos

N.º	Nombre	Departamentos	Características
1	Costa Norte Ecuador	Piura y Tumbes	Contiene clústeres productivos importantes relacionados a la agroexportación. Relación productiva-comercial cada vez más consolidada con Ecuador.
2	Selva Alta Norte	Amazonas, San Martín y Loreto	Contiene clústeres productivos importantes relacionados a la agroexportación.
3	Chiclayo-Trujillo Cajamarca	Lambayeque, La Libertad y Cajamarca	Contiene clústeres productivos importantes relacionados a la agroexportación.
4	Selva Baja Oriental	Loreto y Ucayali	Distantes de los núcleos productivos del país, conectado por vía fluvial o aérea.
5	Norte Chico	Áncash y Lima	Con participación de los productos de palta, berries, cítricos, metales metalíferos no férreos, entre otros.

6	Lima Metropolitana y Provincias	Lima	Nodo industrial, productivo, comercial, con la mejor infraestructura de comercio exterior, clústeres productivos importantes relacionados a la agroexportación y que concentra la tercera parte de la población.
7	Sierra Central	Junín, Huancavelica y Ayacucho	Con participación de los productos de legumbres, tubérculos, metales metalíferos no féreos, entre otros.
8	IIRSA Centro	Pasco, Huánuco y Ucayali	Vinculado a la carretera IIRSA Centro hasta Pucallpa.
9	Selva Central Vraem	Junín, Ayacucho, Cusco y Cerro de Pasco	Agrupar nodos productivos (excocaleros) de la selva alta central.
10	Sur Chico	Ica y Lima	Contiene clústeres productivos relacionados a la agroexportación.
11	Cusco-Abancay	Cusco y Apurímac	Esencialmente minero debido a la presencia de varias grandes minas.
12	Altiplano-Bolivia	Puno	Relación productiva-comercial cada vez más consolidada con Bolivia.
13	Madre de Dios- Brasil	Madre de Dios	Distantes de los núcleos productivos del país, conectado por vía terrestre. Relación productiva-comercial potencial con Brasil.
14	Costa Sur-Chile	Arequipa, Moquegua y Tacna	Relación productiva-comercial cada vez más consolidada con Chile.

Fuente: PNSILT 2032. MTC.

Anexo 4. Listado de corredores logísticos

N.º	Nombre	Ámbito origen	Ámbito destino	Estado
1	Eje Estructurante Norte	Lima Metropolitana Provincias	Costa Norte-Ecuador	Estructurante
2	Eje Estructurante Sur	Lima Metropolitana y Provincias	Costa sur-Chile	Estructurante
3	Corredor Central	Lima Metropolitana y Provincias	Sierra Central	Estructurante
4	Corredor Piura-Tumbes-Frontera con Ecuador	Costa Norte-Ecuador	Ecuador	Consolidado
5	Corredor Arequipa-Moquegua-Tacna-Frontera con Chile	Costa Sur-Chile	Chile	Consolidado
6	Corredor Callejón de Huaylas	Norte Chico	Norte Chico	Consolidado
7	Corredor Ciudad de Dios-Cajamarca Chachapoyas	Chiclayo-Trujillo-Cajamarca	Selva Alta Norte	Consolidado
8	Corredor IIRSA Norte	Casta Norte-Ecuador	Selva Alta Norte	Consolidado
9	Corredor Hidrovía Yurimaguas-Iquitos	Selva Alta Norte	Selva Baja Oriental	Consolidado
10	Corredor Hidrovía Pucallpa-Iquitos	IIRSA centro	Selva Baja Oriental	Consolidado
11	Corredor Los Libertadores	Sur Chico	Sierra Central	Consolidado
12	Corredor Nasca-Abancay-Cusco	Sur Chico	Cusco-Abancay	Consolidado
13	Corredor Minero	Cusco-Abancay	Costa Sur-Chile	Consolidado
14	Corredor Arequipa-Juliaca	Costa Sur-Chile	Altiplano-Bolivia	Consolidado
15	Corredor La Oroya-Pucallpa	Sierra Central	IIRSA Centro	Consolidado
16	Corredor La Oroya-Huancayo Ayacucho	Sierra Central	Sierra Central	Consolidado
17	Corredor Cusco-Puno-Frontera Bolivia	Cusco-Abancay	Bolivia	Consolidado
18	Corredor Cusco-Puerto Maldonado Frontera con Brasil	Cusco-Abancay	Brasil	Consolidado
19	Corredor Tarma-La Merced-Satipo	Sierra Central	Selva Central-Vraem	Consolidado
20	Corredor Marginal de la Selva	Selva Alta Norte	IIRSA Centro	Consolidado
21	Corredor Lima-Canta-Unish	Lima Metropolitana Provincias	Sierra Central	En consolidación
22	Corredor Chancay-Huaral-Acos-Unish	Lima Metropolitana Provincias	Sierra Central	En consolidación
23	Corredor Huaura-Oyón-Ambo	Norte Chico	IIRSA centro	En consolidación
24	Corredor La Unión-Huánuco	Norte Chico	IIRSA Centro	En consolidación
25	Corredor Casma-Huaraz	Norte Chico	Norte Chico	En consolidación
26	Corredor Trujillo-Cajabamba Cajamarca	Chiclayo-Trujillo-Cajamarca	Norte Chico	En consolidación
27	Corredor Chiclayo-Cutervo-Jaén	Chiclayo-Trujillo-Cajamarca	Selva Alta Norte	En consolidación
28	Corredor Cañete-Huancayo	Sur Chico	Sierra Central	En consolidación
29	Corredor Chíncha-Huancavelica	Sur Chico	Sierra Central	En consolidación

N.º	Nombre	Ámbito origen	Ámbito destino	Estado
30	Corredor Ilo-Desaguadero	Costa Sur-Chile	Bolivia	En consolidación
31	Corredor Moquegua-Puno	Costa Sur-Chile	Altiplano-Bolivia	En consolidación
32	Corredor Ayacucho-Abancay	Sierra Central	Cusco-Abancay	En consolidación
33	Corredor Juliaca-Puerto Maldonado	Altiplano-Bolivia	Madre de Dios-Brasil	En consolidación
34	Corredor Ayacucho-Quellouno-Quillabamba	Sierra Central	Cusco-Abancay	En consolidación
35	Corredor La Merced-Villa Rica-Von Humboldt	Selva Central-Vraem	IIRSA Centro	En consolidación
36	Corredor Jaén-San Ignacio-Namballe	Selva Alta Norte	Ecuador	En consolidación
37	Corredor Cutervo-Chota-Cajamarca	Chiclayo-Trujillo-Cajamarca	Selva Alta Norte	En consolidación
38	Corredor Santiago de Chuco-Tauca-Cabana	Chiclayo-Trujillo-Cajamarca	Norte Chico	Potencial
39	Corredor Santa-Huacrachuco-Uchiza	Norte Chico	IIRSA Centro	Potencial
40	Corredor Bagua-Santa María de Nieva-Saramiriza	Selva Alta Norte	Selva Alta Norte	Potencial
41	Corredor Satipo-Pichari-Quimbiri	Selva Central-Vraem	Sierra Central	Potencial

Fuente: PNSILT 2032. MTC.

Anexo 5. IDH a nivel departamental,
período 2019

Departamento	IDH	Categoría
Lima	0,707	Muy alto
Moquegua	0,659	Muy alto
Arequipa	0,643	Muy alto
Madre de Dios	0,614	Muy alto
Ica	0,600	Muy alto
Tacna	0,590	Muy alto
Tumbes	0,555	Alto
La Libertad	0,548	Alto
Lambayeque	0,534	Alto
Áncash	0,516	Alto
Piura	0,513	Alto
Cusco	0,512	Alto
Junín	0,511	Alto
Ucayali	0,484	Medio
Loreto	0,483	Medio
San Martín	0,483	Medio
Pasco	0,478	Medio
Puno	0,466	Medio
Huánuco	0,454	Medio
Ayacucho	0,433	Bajo
Cajamarca	0,425	Bajo
Amazonas	0,418	Bajo
Apurímac	0,411	Bajo
Huancavelica	0,384	Bajo

Fuente: Instituto Peruano de Economía.

Anexo 6. Variables territoriales para agrupación de macrozonas

Macrozona Variable	Macrozona Norte	Macrozona Centro	Macrozona Lima-Callao	Macrozona Sur
Ámbito logístico ²⁰⁵ Identificar para cada departamento, el ámbito logístico al que pertenece, considerando el área de influencia definida por el MTC.	Cuatro ámbitos logísticos: - Ámbito 1: Costa Norte -Ecuador - Ámbito 2: Selva Alta Norte - Ámbito 3: Chiclayo-Trujillo -Cajamarca - Ámbito 4: Selva Baja Oriental	Cuatro ámbitos logísticos: - Ámbito 5: Norte Chico (Áncash) - Ámbito 7: Sierra Central (Junín) ²⁰⁶ - Ámbito 8: IIRSA Centro - Ámbito 9: Selva Central-Vraem	Ámbito logístico 6: Lima Metropolitana y Provincias	Seis ámbitos logísticos: - Ámbito 7: Sierra Central (Huancavelica y Ayacucho) ²⁰⁷ - Ámbito 10: Sur Chico (Ica) - Ámbito 11: Cusco-Abancay - Ámbito 12: Altiplano-Bolivia - Ámbito 13: Madre de Dios-Brasil - Ámbito 14: Costa Sur-Chile
Corredor logístico Identificar la interdependencia funcional entre ámbitos logísticos y establecer la conexión territorial que sirvan de base para la agrupación de departamentos en macrozonas.	Presenta tres corredores logísticos consolidados que conectan distintos ámbitos logísticos: - IIRSA Norte: Conecta los ámbitos 1, 2 y 3. - Hidrovía Yurimaguas-Iquitos: Conecta los ámbitos 2 y 4. Ciudad de Dios-Cajamarca-Chachapoyas: Conecta los ámbitos 2 y 3.	Presenta dos corredores logísticos consolidados y 1 en consolidación que conectan distintos ámbitos logísticos: - La Oroya-Pucallpa: Conecta los ámbitos 7 y 8. - Tarma-La Merced-Satipo: Conecta los ámbitos 7 y 9. Corredor La Unión-Huánuco: Conecta los ámbitos 5 y 8.	Presenta tres corredores logísticos estructurante que conectan a las Macrozonas Norte, Centro y Sur: - Eje estructurante Norte: Conecta con la Macrozona Norte. - Eje estructurante Sur: Conecta con la Macrozona Sur. Corredor Central: Conecta con la Macrozona Centro.	Presenta tres corredores logísticos consolidados que conectan distintos ámbitos logísticos: - Los Libertadores: Conecta los ámbitos 7 y 10. - Nasca-Abancay-Cusco: Conecta los ámbitos 10 y 11. - Cusco-Puerto Maldonado-Frontera con Brasil: Conecta los ámbitos 11 y 13. - Cusco-Puno-Frontera con Bolivia: Conecta los ámbitos 11 y 12. - Arequipa-Juliaca: Conecta los ámbitos 12 y 14. - Corredor Minero: Conecta los ámbitos 11 y 14.
Cadena logística ²⁰⁸ Para establecer si la conexión principal de un ámbito logístico se orienta hacia los departamentos ubicados al norte o al sur (o, en general, hacia macrozonas adyacentes), se evaluó el volumen total de cadenas logísticas que circulan por los corredores que lo vinculan con cada dirección.	Cuenta con cadenas logísticas priorizadas en cada corredor: - IIRSA Norte: 40 cadenas. - Hidrovía Yurimaguas-Iquitos: 18 cadenas. Ciudad de Dios-Cajamarca-Chachapoyas: 38 cadenas.	Cuenta con cadenas logísticas priorizadas en cada corredor: - La Oroya-Pucallpa: 27 cadenas. - Tarma-La Merced-Satipo: 16 cadenas. Corredor La Unión-Huánuco: 2 cadenas.	Cuenta con cadenas logísticas priorizadas en cada corredor: - Eje estructurante Norte: 51 cadenas. - Eje estructurante Sur: 52 cadenas. Corredor Central: 40 cadenas.	Cuenta con cadenas logísticas priorizadas en cada corredor: - Los Libertadores: 36 cadenas. - Nasca-Abancay-Cusco: 38 cadenas. - Cusco-Puerto Maldonado-Frontera con Brasil: 8 cadenas. - Cusco-Puno-Frontera con Bolivia: 16 cadenas. - Arequipa-Juliaca: 29 cadenas. - Corredor Minero: 5 cadenas.
Índice de desarrollo humano Asegurar que cada agrupación incluya departamentos con diversos niveles de IDH, manteniendo promedios similares entre macrozonas para favorecer el efecto arrastre o contagio positivo sobre aquellos con menor IDH.	Se caracteriza por tener IDH de distintas categorías: - Altos: Tumbes, La Libertad, Lambayeque y Piura (0,50<IDH<0,56). - Medios: Loreto y San Martín (0,45<IDH<0,50). - Bajos: Cajamarca y Amazonas (IDH<0,45).	Se caracteriza por tener IDH variados: - Áncash y Junín: altos (0,50<IDH<0,56). - Ucayali, Huánuco y Pasco: medios (0,45<IDH<0,50).	Se caracteriza por tener IDH muy alto: Provincias de Lima y Callao: muy alto (0,56<IDH).	Se caracteriza por tener IDH variados: - Arequipa, Moquegua, Ica, Madre de Dios y Tacna: muy altos (0,56<IDH). - Cusco: alto (0,50<IDH<0,56). - Puno: medio (0,45<IDH<0,50). - Huancavelica, Ayacucho y Apurímac: bajos (IDH<0,45).

²⁰⁵ La numeración señalada en este anexo corresponde al PNSILT 2032.

²⁰⁶ El ámbito 7 alberga departamentos de la macrozona centro y sur. El análisis logístico no permitió clasificar los departamentos en una única macrozona, por ello, se aplicaron las variables de sistemas de ciudades y centros poblados, e IDH para realizar la clasificación.

²⁰⁷ El ámbito 7 alberga departamentos de la macrozona centro y sur. El análisis logístico no permitió clasificar los departamentos en una única macrozona, por ello, se aplicaron las variables de sistemas de ciudades y centros poblados, e IDH para realizar la clasificación.

²⁰⁸ En caso de que el análisis de ámbitos y corredores logístico no permita clasificar un departamento dentro de una única macrozona, se contabilizaron las cadenas logísticas que pasan por los corredores, así se asigna el departamento a la macrozona con la cual movilice la mayor cantidad de cadenas logísticas.

Variable	Macrozona Norte	Macrozona Centro	Macrozona Lima-Callao	Macrozona Sur
Cuencas hidrográficas	Presenta cuencas de priorización 1: - Vertiente del Pacífico: cuatro cuencas (Cascajal, Chicama, Moche y Virú) Vertiente del Atlántico: dos cuencas (Intercuenca Alto Marañón IV y Alto Huallaga)	- Vertiente del Pacífico: 1 cuenca (Santa). Vertiente del Atlántico: cuatro cuencas (Intercuenca Alto Huallaga, Perené, Mantaro y Urubamba)	Presenta cuencas de priorización 1: Vertiente del Pacífico: 2 cuencas (Rímac y Pisco).	Presenta cuencas de priorización 1: - Vertiente del Pacífico: dos cuencas (Quilca-Vitor-Chilli y Pisco). - Vertiente del Atlántico: seis cuencas (Mantaro, Pampas, Alto Apurímac, Urubamba, Inambari e Intercuenca Alto Madre de Dios) Vertiente Titicaca: tres cuencas (Ilave, Coata y Huancané).

Anexo 7. Nombres largos y cortos del proyecto

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
1	AERÓDROMO JUANJUÍ	Aeródromo Juanjuí	MTC	2391540
2	AUTOPISTA DEL SOL TRUJILLO-SULLANA	Autopista del Sol Trujillo-Sullana	MTC	-
3	CONECTIVIDAD INTEGRAL EN BANDA ANCHA PARA EL DESARROLLO SOCIAL DE LA ZONA NORTE DEL PAIS - REGIÓN LAMBAYEQUE	Banda Ancha Lambayeque	MTC	2168309
4	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN AMAZONAS	Banda Ancha Amazonas	MTC	2269037
5	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN CAJAMARCA	Banda Ancha Cajamarca	MTC	2250145
6	CREACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN LA LIBERTAD	Banda Ancha La Libertad	MTC	2338025
7	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN PIURA	Banda Ancha Piura	MTC	2250179
8	CREACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN SAN MARTÍN	Banda Ancha San Martín	MTC	2331656
9	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN TUMBES	Banda Ancha Tumbes	MTC	2250147
10	BANDAS 1,750 - 1,780 MHZ Y 2,150 - 2,180 MHZ	Bandas AWS-3	MTC	-
11	RECUPERACION DEL SERVICIO DE INTERPRETACIÓN CULTURAL EN LA ZONA ARQUEOLÓGICA MONUMENTAL BATÁN GRANDE (BOSQUE DE PÓMAC) DE CENTRO POBLADO BATÁN GRANDE DISTRITO DE PITIPO DE LA PROVINCIA DE FERREÑAFE DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	Centro de Interpretación Cultural Bosque de Pómac	Cultura	2492469
12	SERVICIO DE AGUA PARA RIEGO EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL CANAL MIGUEL CHECA - PROVINCIAS DE SULLANA Y PAITA - PIURA.	Canal Miguel Checa	ANIN	2382880
13	RECONSTRUCCIÓN DEL CENTRO DE SALUD MANCORA I-3 DEL DISTRITO DE MANCORA, PROVINCIA DE TALARA, REGIÓN PIURA	Centro de Salud Máncora	ANIN	2558584
14	RECONSTRUCCIÓN DEL CENTRO DE SALUD SECHURA I-4 DEL DISTRITO DE SECHURA, PROVINCIA DE SECHURA, REGIÓN PIURA	Centro de Salud Sechura	ANIN	2558582
15	RECONSTRUCCIÓN DEL CENTRO DE SALUD TALARA II DEL DISTRITO DE PARIÑAS, PROVINCIA DE TALARA, REGIÓN PIURA	Centro de Salud Talara	ANIN	2558585
16	SISTEMA HÍDRICO INTEGRAL DEL VALLE CHANCAY-LAMBAYEQUE (33 MIL HECTÁREAS)	Sistema hídrico Chancay-Lambayeque	Midagri	-
17	PROYECTO CHAVIMOCHIC III ETAPA (111 MIL HECTÁREAS)	Chavimochic III	Midagri	2077997

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
18	CREACIÓN DEL SERVICIO EDUCATIVO ESPECIALIZADO PARA ALUMNOS DE SEGUNDO GRADO DE SECUNDARIA DE EDUCACIÓN BÁSICA REGULAR CON ALTO DESEMPEÑO ACADÉMICO DE LA REGIÓN CAJAMARCA	COAR Cajamarca	Minedu	2327897
19	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EDUCATIVO ESPECIALIZADO PARA ALUMNOS DE SEGUNDO GRADO DE SECUNDARIA DE EDUCACIÓN BÁSICA REGULAR CON ALTO DESEMPEÑO ACADÉMICO DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	COAR La Libertad	Minedu	2452663
20	CREACIÓN DEL SERVICIO EDUCATIVO ESPECIALIZADO PARA ALUMNOS DE SEGUNDO GRADO DE SECUNDARIA DE EDUCACIÓN BÁSICA REGULAR CON ALTO DESEMPEÑO ACADÉMICO DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE	COAR Lambayeque	Minedu	2319179
21	APORTE DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS A LA GESTIÓN EDUCATIVA PARA NUEVOS COLEGIOS DE ALTO RENDIMIENTO EN LAS REGIONES AMAZONAS, SAN MARTÍN, TUMBES Y UCAYALI	COAR Nor Oriente	Minedu	-
22	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO POLICIAL OPERATIVO BÁSICO EN LA COMISARÍA PNP SAN IGNACIO DISTRITO DE SAN IGNACIO DE LA PROVINCIA DE SAN IGNACIO DEL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	Comisaría San Ignacio	Mininter	2616403
23	CREACIÓN DEL ANTEPUERTO DE PAITA Y MEJORAMIENTO DE VÍAS DE ACCESO AL PUERTO Y ANTEPUERTO DE PAITA	Antepuerto de Paita y vías de acceso	MTC	42829
24	CREACIÓN DEL SERVICIO DE INTERPRETACIÓN CULTURAL EN EL SITIO ARQUEOLÓGICO EL GRAN PAJATEN DISTRITO DE HUICUNGO DE LA PROVINCIA DE MARISCAL CACERES DEL DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN	Creación del servicio de interpretación cultural en el Sitio Arqueológico Gran Pajatén	Cultura	353616
25	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-3N (EL EMPALME)-UCHUQUINUA-MUTUY-LLAPA-LLADEN(ALTO)-SAN MIGUEL DE PALLAQUES-DV.SAN PABLO-CHUAD-PAYAC-PAJONAL-TAYAL-SAN GREGORIO-LOS REYES-MIRADORCITO- EL PELIGRO-EL PORVENIR-LD LA LIBERTAD; EMP. PE-08A (DV. SAN PABLO)-CAPELLANIA-EL PALTO-JANCOS (EL MOROCHO)-CHALAQUES-EMP. CA-100 (DV.SAN MIGUEL DE PALLAQUES); CHEPÉN-TALAMBO-BUENOS AIRES-LD CAJAMARCA, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE SAN MIGUEL - PROVINCIA DE SAN MIGUEL - DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	CVA 10 Cajamarca, La Libertad	MTC	2468720
26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-3NC (DV. CHIGUIRIP) - CHIGUIRIP - CONCHÁN - DV. LA PALMA-EMP. PE-3N (DV. CHOTA); EMP. PE-3N (CUTERVO) - DV. CONDAY - LIBERTAD DE NARANJITO - SINCHIMACHE- EL CHIRIMOYO- EMP. CA-825 (DV. QUEROCOTILLO); EMP. PE-06A (YANOCUNA)-CUSILGUAN-QUEROCOTO-EMP. CA-825 (DV. QUEROCOTILLO); EMP. PE-3N (PUENTE. TECHIN) - EL MOLINO - SILLANGATE - EMP. CA-115 (CRUCE EL CHIRIMOYO), POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE CUTERVO - PROVINCIA DE CUTERVO - DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	CVA 11 Cajamarca	MTC	2459159
27	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-5N (PUENTE VILCANIZA) - EMP. PE-08B (DV. DAGUAS); EMP. PE-5NC (DV. EL MILAGRO) - EMP. PE-5N (BAGUA GRANDE); EMP. PE-08B(CHACHAPOYAS) - EMP. PE-08B(MAGDALENA); EMP. PE-08C (DV. PEDRO RUIZ GALLO) - EMP. PE-08C(CACLIC); EMP. PE-08B(TINGO)- KUÉLAP; EMP. PE-3N B(BAMBAMARCA) - EMP. PE - 08B(CELENDIN); EMP. PE-3N(BAMBAMARCA) - PUERTO MARAÑÓN, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE YAMBRASBAMBA - PROVINCIA DE BONGARA - DEPARTAMENTO DE AMAZONAS	CVA 15 Amazonas, Cajamarca	MTC	2510877
28	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-3N (SAN MARCOS) - LA HUAYLLA ALTA - CHUQUIAMO - MARCO PAMPA - PENIPAMPA - POMABAMBA - HUAYANAY; EMP. PE-3N (CAJABAMBA) - PISHUANGA - CAMPANA - CABRERO - LLUCHUBAMBA MARCAMACHAY - SANTA ANA - SANTA ROSA, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE PEDRO GALVEZ - PROVINCIA DE SAN MARCOS - DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	CVA 17 Cajamarca	MTC	2507211

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
29	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-10 C (BELLA AURORA) – CHILLIA - EMP. PE-10 C (DV. HUAYLILLAS); EMP. PE-10 C (HUAYLILLAS) - EMP. PE-12 B (DV. UCHOS); EMP. PE-10 C (DV. TAYABAMBA) - QUEROS – COLLAY - TOMAC; EMP. PE-10 C (CHILCABAMBA) – CHAQUICOCHA – HUARIMARCA - ALBORADA DE LOS ANDES, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE PARCOY - PROVINCIA DE PATAZ - DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	CVA 19 La Libertad	MTC	2543359
30	MEJORAMIENTO CARRETERA SANTIAGO DE CHUCO–EMP. LI-121(BUENAVISTA); CACHICADÁN–EMP. LI-115 (DV. COÑACHUGO); CULICANDA–EMP. LI-115 (DV. CULICANDA); EMP. PE-3N(QUESQUENDA)–PIJOBAMBA–SITABAMBA; CHAO– BARRO NEGRO; AGALLPAMPA - DV. MAYAHUISTA; PTE. HILDEMEISTER- EMP. LI-120 (CHINCHANGO); EMP. SAUSAL–EMP.PE-10ª (PEDREGAL); EMP. LI-105 (SINSICAP)- PARANDAY- SIMBAL; DV. HUANCHAKUITO–EMP. LI-103, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE CACHICADAN - PROVINCIA DE SANTIAGO DE CHUCO - DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	CVA 20 La Libertad	MTC	2515902
31	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE PROTECCIÓN EN RIBERAS DE RÍO VULNERABLES ANTE EL PELIGRO EN INUNDACIÓN EN LA MARGEN DERECHA E IZQUIERDA EN LAS PROGRESIVAS 0+000 - PUENTE GRAU HASTA 22+200 -LA JOYA - CHATO CHICO DEL RÍO PIURA, DISTRITOS DE CATACAOS, LA ARENA, LA UNIÓN, EL TALLAN Y DISTRITO DE CURA MORI DE LA PROVINCIA DE PIURA DEL DEPARTAMENTO DE PIURA	Defensa Ribereña Chato Chico	ANIN	2596157
32	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE PROTECCIÓN EN RIBERAS DE RÍO VULNERABLES ANTE EL PELIGRO EN SECTOR FRANCO BAJO, MARGEN IZQUIERDA Y DERECHA DEL RÍO PIURA, PROGRESIVAS 133+000 A 134+300, DISTRITOS DE LA MATANZA, MORROPÓN DE LA PROVINCIA DE MORROPÓN DEL DEPARTAMENTO DE PIURA	Defensa Ribereña Franco Bajo	ANIN	2596426
33	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE PROTECCIÓN EN RIBERAS DE RÍO VULNERABLES ANTE EL PELIGRO EN LOCALIDAD LA HUAQUILLA, LOCALIDAD CARRASQUILLO DISTRITOS DE MORROPÓN, BUENOS AIRES DE LA PROVINCIA DE MORROPÓN DEL DEPARTAMENTO DE PIURA	Defensa Ribereña La Huaquilla	ANIN	2572333
34	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE PROTECCIÓN EN RIBERAS DE RÍO VULNERABLES ANTE EL PELIGRO EN SECTOR PABUR PROGRESIVA 127+500 A 131+000 DISTRITO DE LA MATANZA DE LA PROVINCIA DE MORROPÓN DEL DEPARTAMENTO DE PIURA	Defensa Ribereña Pabur	ANIN	2593150
35	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN EN RIBERAS DEL RÍO PIURA, VULNERABLE ANTE EL PELIGRO EN LOS SECTORES SAN VICENTE-SAN RAFAEL, OLIVARES - PARALES, DISTRITO DE PIURA - PROVINCIA DE PIURA - DEPARTAMENTO DE PIURA	Defensa Ribereña Parales (San Vicente)	ANIN	2568071
36	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE PROTECCIÓN EN RIBERAS DE RÍO VULNERABLES ANTE EL PELIGRO EN NUNDACION EN LOS CENTROS POBLADOS EL PORVENIR, SOLUMBRE, PIURA LA VIEJA Y LA BOCANA, DISTRITO DE MORROPÓN DE LA PROVINCIA DE MORROPÓN DEL DEPARTAMENTO DE PIURA	Defensa Ribereña Quebrada Las Damas (Porvenir)	ANIN	2579097
37	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE PROTECCIÓN EN RIBERAS DE RÍO VULNERABLES ANTE EL PELIGRO EN INUNDACIÓN DE CENTRO POBLADO CHULUCANAS DISTRITO DE CHULUCANAS DE LA PROVINCIA DE MORROPÓN DEL DEPARTAMENTO DE PIURA	Defensa Ribereña Río Yapatera (Chulucanas)	ANIN	2578738
38	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE PROTECCIÓN EN RIBERAS DE RÍO VULNERABLES ANTE EL PELIGRO EN INUNDACION DE CENTRO POBLADO SALITRAL DISTRITO DE SALITRAL DE LA PROVINCIA DE MORROPÓN DEL DEPARTAMENTO DE PIURA	Defensa Ribereña Salitral	ANIN	2578670
39	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE PROTECCIÓN EN LA RIBERA DE LAS QUEBRADAS VULNERABLES ANTE EL PELIGRO EN LA SOCAVACIÓN Y EROSIÓN EN LA RIBERA DE LA QUEBRADA SAN FRANCISCO PROGRESIVAS 0+000KM A 0.900KM MARGEN DERECHA DEL CENTRO POBLADO SANTA ROSA DE CURBAN, DISTRITO DE TAMBO GRANDE DE LA PROVINCIA DE PIURA DEL DEPARTAMENTO DE PIURA	Defensa Ribereña Santa Rosa de Curban	ANIN	2573192

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
40	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN EN RIBERA DEL RÍO PIURA, VULNERABLE ANTE EL PELIGRO EN EL CASERIO DE VICUS, DISTRITO DE CHULUCANAS - PROVINCIA DE MORROPÓN - DEPARTAMENTO DE PIURA	Defensa Ribereña Vicus	ANIN	2435221
41	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS INTERMEDIOS DE PESCA ARTESANAL EN EL DESEMBARCADERO PESQUERO ARTESANAL MALABRIGO DEL DISTRITO DE RAZURI DE LA PROVINCIA DE ASCOPE DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	DPA Malabrigo	Produce	2623785
42	CREACIÓN DEL SERVICIO DE DRENAJE PLUVIAL EN EL ÁMBITO URBANO DE 4 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO - DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	Drenaje Chiclayo	ANIN	2545188
43	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE DRENAJE PLUVIAL DE LA CIUDAD DE PAITA DEL DISTRITO DE PAITA - PROVINCIA DE PAITA - DEPARTAMENTO DE PIURA	Drenaje Paita	ANIN	2542271
44	PLAN DE DRENAJE PLUVIAL EN LOS DISTRITOS DE PIURA, CASTILLA Y VEINTISEIS DE OCTUBRE	Drenaje Piura	ANIN	337828
45	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE DRENAJE PLUVIAL INTEGRAL DE LA CIUDAD DE SULLANA - BELLAVISTA, EN LOS DISTRITOS DE SULLANA Y BELLAVISTA DE LA PROVINCIA DE SULLANA - DEPARTAMENTO DE PIURA	Drenaje Sullana	ANIN	2532678
46	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE DRENAJE PLUVIAL INTEGRAL DE LA CIUDAD DE TALARA DEL DISTRITO DE PARIÑAS - PROVINCIA DE TALARA - DEPARTAMENTO DE PIURA	Drenaje Talara	ANIN	2532763
47	CREACIÓN DEL SERVICIO DE DRENAJE PLUVIAL EN EL ÁMBITO URBANO DE 5 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO - DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	Drenaje Trujillo	ANIN	2539202
48	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE DRENAJE PLUVIAL URBANO EN LOS CENTROS POBLADOS DE TUMBES Y PUEBLO NUEVO, EN LOS DISTRITOS DE TUMBES Y CORRALES DE LA PROVINCIA DE TUMBES - DEPARTAMENTO DE TUMBES	Drenaje Tumbes	ANIN	2542639
49	MEJORAMIENTO DE LA OFERTA DEL SERVICIO EDUCATIVO DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA PÚBLICA ALFONSO UGARTE-SAN PEDRO, DISTRITO DE CHULUCANAS, PROVINCIA DE MORROPÓN, REGIÓN PIURA	EBR Institución educativa (IE) Alfonso Ugarte-Piura	Minedu	2234412
50	MEJORAMIENTO DE LA OFERTA DEL SERVICIO EDUCATIVO DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA MANUEL GONZÁLEZ PRADA-SOL SOL-DISTRITO DE CHULUCANAS, PROVINCIA DE MORROPÓN, REGIÓN PIURA	EBR-IE Manuel González Prada-Piura	Minedu	2163278
51	AMPLIACIÓN DE LA ELECTRIFICACIÓN RURAL EN LAS PROVINCIAS DE DATUM DEL MARAÑÓN Y LORETO, REGIÓN LORETO	Electrificación Rural Datum del Marañón	Minem	2530648
52	ENLACE 500 KV LA NIÑA-PIURA	Enlace 500 Kv La Niña-Piura	Minem	-
53	ENLACE 500 KV MIGUEL GRAU-PARIÑAS Y SUBESTACIÓN PARIÑAS 500/220 KV	Enlace 500 Kv Miguel Grau-Pariñas y Subestación Pariñas 500/220 Kv	Minem	-
54	ENLACE DE 220 KV PARIÑAS-NEVA TUMBES	Enlace de 220 Kv Pariñas-Nueva Tumbes	Minem	-
55	ENLACES 220 KV FELAM-TIERRAS NUEVAS-SALITRAL	Enlaces 220 Kv Felam-Tierras Nuevas-Salitral	Minem	-
56	AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD DE ALBERGUE Y MEJORAMIENTO DEL ESTABLECIMIENTO PENITENCIARIO DE PIURA	Establecimiento Penitenciario Piura	INPE	2168010
57	REACONDICIONAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD DE ALBERGUE DEL ESTABLECIMIENTO PENITENCIARIO DE IQUITOS	Establecimiento Penitenciario Iquitos	INPE	2092121
58	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE READAPTACION SOCIAL EN EL ESTABLECIMIENTO PENITENCIARIO DE TRUJILLO VARONES, DISTRITO DE HUANCHACO - PROVINCIA DE TRUJILLO - DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	Establecimiento Penitenciario Trujillo de Varones	INPE	2384352

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
59	CREACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO INTERURBANO EN EL FERROCARRIL LAMBAYEQUE - CAJAMARCA DISTRITO DE SAN BERNARDINO DE LA PROVINCIA DE SAN PABLO DEL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	Ferrocarril Cajamarca-Lambayeque	MTC	323108
60	HIDROVÍA AMAZÓNICA: YURIMAGUAS-SANTA ROSA	Hidrovia Amazónica: Yurimaguas-Santa Rosa	MTC	-
61	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD ESPECIALIZADOS, HOSPITAL DE ALTA COMPLEJIDAD EN EL DISTRITO DE VEINTISEIS DE OCTUBRE - PROVINCIA DE PIURA - DEPARTAMENTO DE PIURA	Hospital de Alta Complejidad III-1 en el distrito de 26 de Octubre, Piura	Minsa	2507146
62	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL CHOCOPE DE LA RED ASISTENCIAL LA LIBERTAD-DISTRITO DE CHOCOPE, PROVINCIA DE ASCOPE, DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	Mejoramiento Hospital II de Chocope, La Libertad	EsSalud	2331034
63	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL ESPECIALIZADO EN LA RED ASISTENCIAL CAJAMARCA-ESSALUD, DISTRITO DE CAJAMARCA, PROVINCIA DE CAJAMARCA, DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	Hospital de La Red Asistencial Cajamarca	EsSalud	2284956
64	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE ATENCIÓN DE SERVICIOS DE SALUD HOSPITALARIOS EN HOSPITAL EL BUEN SAMARITANO DISTRITO DE BAGUA GRANDE DE LA PROVINCIA DE UTCUBAMBA DEL DEPARTAMENTO DE AMAZONAS	Mejoramiento Hospital I El Buen Samaritano, Amazonas	EsSalud	2666358
65	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS ESPECIALIZADOS DE SALUD DEL HOSPITAL ESPECIALIZADO EN LA RED ASISTENCIAL PIURA DE ESSALUD, DISTRITO DE VEINTISÉIS DE OCTUBRE, PROVINCIA DE PIURA, DEPARTAMENTO DE PIURA	Hospital Especializado EsSalud Piura	EsSalud	2260218
66	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE ATENCIÓN DE SERVICIOS DE SALUD HOSPITALARIOS EN ESSALUD HOSPITAL 1 "AGUSTÍN ARBULU NEYRA" FERREÑAFE DISTRITO DE FERREÑAFE DE LA PROVINCIA DE FERREÑAFE DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	Mejoramiento y Ampliación Hospital I Ferreñafe, Lambayeque	EsSalud	2609448
67	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL I HIGOS URCO DE LA RED ASISTENCIAL AMAZONAS – ESSALUD, DISTRITO DE CHACHAPOYAS - PROVINCIA DE CHACHAPOYAS - DEPARTAMENTO DE AMAZONAS	Mejoramiento y Ampliación Hospital I Higos Urco, Amazonas	EsSalud	2556319
68	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL I FLORENCIA DE MORA DE LA RED ASISTENCIAL LA LIBERTAD - ESSALUD, DISTRITO DE FLORENCIA DE MORA - PROVINCIA DE TRUJILLO - DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	Mejoramiento y Ampliación Hospital I Florencia de Mora	EsSalud	2258772
69	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE ATENCIÓN DE SALUD BÁSICOS EN CENTRO MEDICO RIOJA - ESSALUD DISTRITO DE RIOJA DE LA PROVINCIA DE RIOJA DEL DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN	Mejoramiento y Ampliación Hospital I Rioja, San Martín	EsSalud	300688
70	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL II TALARA DE ESSALUD EN EL DISTRITO DE PARIÑAS, PROVINCIA DE TALARA, DEPARTAMENTO DE PIURA	Mejoramiento Hospital II de Talara	EsSalud	2259669
71	MEJORAMIENTO DE LA RED ASISTENCIAL TARAPOTO - ESSALUD, DISTRITO DE JUANJUÍ - PROVINCIA DE MARISCAL CACERES - DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN	Mejoramiento Hospital I Juanjuí	EsSalud	2523988
72	MEJORAMIENTO DE ATENCIÓN DE SERVICIOS DE SALUD HOSPITALARIOS EN HOSPITAL NAYLAMP DISTRITO DE CHICLAYO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	Mejoramiento Hospital Naylamp, Chiclayo	EsSalud	2648497
73	RECUPERACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL PROVINCIAL DE CASCAS II-1, DISTRITO DE CASCAS, PROVINCIA DE GRAN CHIMÚ – REGIÓN LA LIBERTAD	Recuperación Hospital Provincial de Cascas II-1, La Libertad	ANIN	2512142
74	MEJORAMIENTO DE ATENCIÓN DE SERVICIOS DE SALUD HOSPITALARIOS EN REGIONAL DOCENTE DE TRUJILLO - TRUJILLO DISTRITO DE TRUJILLO DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	Mejoramiento Hospital Regional Docente de Trujillo	Minsa	2573274

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
75	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL I YURIMAGUAS DE LA RED ASISTENCIAL LORETO DISTRITO DE YURIMAGUAS - PROVINCIA DE ALTO AMAZONAS - DEPARTAMENTO DE LORETO	Mejoramiento Hospital I Yurimaguas	EsSalud	2529989
76	RECUPERACION DEL ECOSISTEMA DEGRADADO POR LOS FACTORES CONDICIONANTES DE INUNDACIÓN Y MOVIMIENTOS DE MASA EN LA PARTE MEDIA Y ALTA DE LA CUENCA DEL RÍO MOTUPE, DISTRITO DE INCAHUASI DE LA PROVINCIA DE FERREÑAFE, Y EN LOS DISTRITOS DE SALAS, CHOCHOPE Y MOTUPE DE LA PROVINCIA DE LAMBAYEQUE - DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	IN Río Motupe	ANIN	2511840
77	RECUPERACION DE ECOSISTEMAS DEGRADADOS BOSQUE ESTACIONALMENTE SECO DE COLINA Y MONTAÑA, BOSQUE RELICTO MONTANO DE VERTIENTE OCCIDENTAL Y MATORRAL ANDINO, DONDE SE ENCUENTRAN LOS FACTORES CONDICIONANTES Y DESENCADENANTES DEL PELIGRO DE MOVIMIENTO DE MASAS EN LA CUENCA ALTA Y MEDIA DEL RÍO CHICAMA, DISTRITOS DE OTUZCO, CHARAT Y USQUIL DE LA PROVINCIA DE OTUZCO Y EN LOS DISTRITOS DE CASCAS, LUCMA Y SAYAPULLO DE LA PROVINCIA DE GRAN CHIMU - DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	IN Río Chicama	ANIN	2521997
78	RECUPERACIÓN EN SERVICIOS ECOSISTÉMICOS DE REGULACIÓN DE RIESGOS NATURALES PARA LA CUENCA ALTA DEL RÍO PIURA, EN LOS DISTRITOS DE FRIAS, PACAIPAMPA, SAPILICA; CANCHAQUE, HUANCABAMBA, HUARMACA, LALAQUIZ, SAN MIGUEL, DE EL FAIQUE, SONDORILLO; BUENOS AIRES, CHALACO, CHULUCANAS, LA MATANZA, MORROPÓN, SALITRAL, SAN JUAN DE BIGOTE, SANTA CATALINA DE MOSSA, SANTO DOMINGO, YAMANGO; EL TALLAN, LAS LOMAS, TAMBO GRANDE Y EL DISTRITO DE SULLANA DE LA PROVINCIA DE SULLANA DEL DEPARTAMENTO DE PIURA.	IN Piura	ANIN	2669244
79	RECUPERACION DE LOS SERVICIOS ECOSISTEMICOS EN LA CUENCA ALTA Y MEDIA DEL RÍO CHANCAY EN LAS PROVINCIAS DE CHICLAYO Y EN SANTA CRUZ, CHOTA, SAN MIGUEL Y HUALGAYOC QUE SON 4 PROVINCIAS DEL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	IN Río Chancay	ANIN	2537950
80	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN EN RIBERAS DE RÍO, VULNERABLE AL PELIGRO DE INUNDACIONES Y DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN EN QUEBRADAS ANTE EL PELIGRO DE MOVIMIENTO DE MASA Y SERVICIOS ECOSISTÉMICOS EN 2,100 HECTÁREAS EN LA CUENCA MEDIA - ALTA DEL RÍO LA LECHE, EN LOS DISTRITOS DE PITIPO Y INCAHUASI DE LA PROVINCIA DE FERREÑAFE - DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	Defensa Ribereña Río La Leche	ANIN	2514708
81	RECUPERACION DEL ECOSISTEMA DEGRADADO POR LOS FACTORES CONDICIONANTES DE INUNDACIÓN Y MOVIMIENTOS DE MASAS EN LA CUENCA DEL RÍO OLMOS, DEL LA PROVINCIA DE HUANCABAMBA DEL DEPARTAMENTO DE PIURA Y LAS PROVINCIAS DE LAMBAYEQUE Y FERREÑAFE DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	IN Río Olmos	ANIN	2524317
82	RECUPERACION DE LOS SERVICIOS DE ECOSISTEMAS DEGRADADOS BOSQUE ESTACIONALMENTE SECO Y MATORRAL ANDINO DONDE SE ENCUENTRAN LOS FACTORES CONDICIONANTES Y DESENCADENANTES DEL PELIGRO DE MOVIMIENTOS DE MASA EN LA CUENCA MEDIA Y ALTA DEL RÍO ZAÑA, DISTRITOS DE BOLÍVAR, LA FLORIDA, CALQUIS, NANCHOC, NIEPOS Y OYOTUN DE LA PROVINCIA DE SAN MIGUEL DEL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA Y LA PROVINCIA DE CHICLAYO DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	IN Río Zaña	ANIN	2510795
83	RECUPERACION DE ECOSISTEMAS DEGRADADOS DE VEGETACIÓN SILVESTRE PARA LA REGULACIÓN DEL RIESGO POR INUNDACIONES Y MOVIMIENTOS DE MASA EN LA CUENCA DEL RÍO TUMBES. DISTRITO DE PAMPAS DE HOSPITAL - PROVINCIA DE TUMBES - DEPARTAMENTO DE TUMBES	IN Tumbes	ANIN	2515287
84	LT 500 KV SUBESTACIÓN PIURA NUEVA-FRONTERA	LT 500 Kv Subestación Piura Nueva-Frontera	Minem	-

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
85	LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 2: CIUDAD DE DIOS-CAJAMARCA-CHIPLE, CAJAMARCATRUJILLO Y DV. CHILETE-EMP. PE-3N	Longitudinal de la Sierra Tramo 2	MTC	2173121 2453741 2454311 2454322 2454327
86	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA JUANJUI - TOCACHE	Mejoramiento de la Carretera Juanjui-Tocache	MTC	2015973
87	MEJORAMIENTO DE CONTROL, VIGILANCIA Y DEFENSA TERRESTRE, AÉREO Y MARÍTIMO, FLUVIAL, LACUSTRE DEL TERRITORIO NACIONAL EN LA 35ª BRIGADA DE SELVA DEL CENTRO POBLADO DE CUSHILLO COCHA, DISTRITO DE RAMÓN CASTILLA, PROVINCIA DE MARISCAL RAMÓN CASTILLA DEL DEPARTAMENTO DE LORETO	Mejoramiento de Control, Vigilancia y Defensa-35º Brigada, CP Cushillo Cocha, Loreto	Mindef / Ejército Peruano	-
88	MEJORAMIENTO DEL BORDE COSTERO DE LOS BALNEARIOS DE LAS DELICIAS	Mejoramiento del Borde Costero Las Delicias, Buenos Aires y Huanchaco	MTC	2300496
89	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE NAVEGABILIDAD FLUVIAL EN EL TRAMO: YURIMAGUAS - SANTA ROSA, INICIO EN EL DISTRITO DE YURIMAGUAS, PROVINCIA DE ALTO AMAZONAS, Y FIN EN DISTRITO DE YAVARI DE LA PROVINCIA DE MARISCAL RAMÓN CASTILLA DEL DEPARTAMENTO DE LORETO	Mejoramiento del Servicio de Navegabilidad Fluvial, Yurimaguas Santa Rosa, Loreto	MTC	349437
90	MEJORAMIENTO VIAL INTEGRACIÓN DE LA IIRSA NORTE	Mejoramiento Vial Integración de la IIRSA Norte	MTC	-
91	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS ADMINISTRATIVOS Y DE APOYO DE LA COMANDANCIA Y CUARTEL DE LA PRIMERA ZONA NAVAL, DISTRITO DE PIURA - PROVINCIA DE PIURA - DEPARTAMENTO DE PIURA	Mejoramiento y ampliación Comandancia-Comzouno	Mindef / Marina de Guerra del Perú (MGP)	-
92	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE REINSERCIÓN SOCIAL DEL ADOLESCENTE EN CONFLICTO CON LA LEY PENAL EN EL DISTRITO JUDICIAL LAMBAYEQUE - DISTRITO DE PIMENTEL - PROVINCIA DE CHICLAYO - DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	Mejoramiento y ampliación del CJDR Lambayeque	Minjusdh	2456277
93	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL CENTRO JUVENIL DE DIAGNÓSTICO Y REHABILITACIÓN DE TRUJILLO - DISTRITO DE SALAVERRY - PROVINCIA DE TRUJILLO - DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	Mejoramiento y ampliación del CJDR Trujillo	Minjusdh	2453832
94	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO AEROPORTUARIO EN LA REGIÓN LAMBAYEQUE MEDIANTE LA MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAPITÁN FAP JOSÉ ABELARDO QUIÑONES GONZALES DE CHICLAYO.	Modernización del Aeropuerto de Chiclayo	MTC	372574
95	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO AEROPORTUARIO EN LA REGIÓN TUMBES MEDIANTE LA MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAPITÁN FAP PEDRO CANGA RODRÍGUEZ DE TUMBES.	Modernización del Aeropuerto de Tumbes	MTC	-
96	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE CONTROL, VIGILANCIA Y DEFENSA TERRESTRE, AÉREO Y MARÍTIMO, FLUVIAL, LACUSTRE DEL TERRITORIO NACIONAL EN COMOPERPAC – DEPARTAMENTO DE OPERACIONES. COMERCIALES DE LA ESTACIÓN NAVAL DE PAITA, DISTRITO DE PAITA DE LA PROVINCIA DE PAITA DEL DEPARTAMENTO DE PIURA	Mejoramiento y Ampliación Muelle Paíta, Piura	Mindef / MGP	-
97	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL MUSEO NACIONAL DE SICÁN - DISTRITO DE FERREÑAFE - PROVINCIA DE FERREÑAFE - LAMBAYEQUE	Mejoramiento y Ampliación Museo Sicán, Lambayeque	Cultura	2144074
98	PROYECTOS NUEVOS - NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE LORETO (SARAMIZA E IQUITOS)	Nuevo TP Loreto (Saramiza e Iquitos)	MTC	2481025 2391857
99	TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS-NUEVA REFORMA	Nuevo TP Yurimaguas-Nueva Reforma	MTC	-
100	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD DE SERVICIO DE LA OFICINA REGISTRAL DE BAGUA - ZONA REGISTRAL II SEDE CHICLAYO	Mejoramiento y Ampliación Oficina Registral Bagua, Amazonas	Minjusdh	2216967
101	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE LA OFICINA REGISTRAL CHICLAYO - ZONA REGISTRAL N° II	Mejoramiento Oficina Registral Chiclayo	Minjusdh	2132921
102	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS REGISTRALES DE LA OFICINA REGISTRAL TRUJILLO, SEDE DE LA ZONA REGISTRAL N° V - SEDE TRUJILLO DISTRITO DE TRUJILLO - PROVINCIA DE TRUJILLO - DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	Mejoramiento Oficina Registral Trujillo	Minjusdh	2386266

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
103	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE INVESTIGACION POLICIAL DE LA OFICINA DE CRIMINALISTICA DE LA REGION POLICIAL LAMBAYEQUE EN EL MARCO DE LA IMPLEMENTACION DEL NUEVO CODIGO PROCESAL PENAL	Mejoramiento OFICRI Lambayeque	Mininter	2160781
104	CREACIÓN DE SERVICIOS CULTURALES PARA LA PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN EN LAS INDUSTRIAS CULTURALES Y LAS ARTES EN EL PARQUE CULTURAL BICENTENARIO EL MOLINO DEL DISTRITO DE CHACHAPOYAS - PROVINCIA DE CHACHAPOYAS - DEPARTAMENTO DE AMAZONAS	PCB Amazonas	Cultura	2498352
105	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS CULTURALES A TRAVÉS DEL PARQUE CULTURAL BICENTENARIO DISTRITO DE CAJAMARCA - PROVINCIA DE CAJAMARCA - DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	PCB Cajamarca	Cultura	2498131
106	CREACIÓN DE SERVICIOS CULTURALES PARA LA PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN EN LAS INDUSTRIAS CULTURALES Y LAS ARTES EN EL PARQUE CULTURAL BICENTENARIO DISTRITO DE MOYOBAMBA - PROVINCIA DE MOYOBAMBA - DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN	PCB San Martín	Cultura	2498554
107	PLAN INTEGRAL PARA EL CONTROL DE INUNDACIONES Y MOVIMIENTOS DE MASA EN LA CUENCA DEL RÍO PIURA. COMP. B (CONTROL DE INUNDACIONES - PRESAS DE LAMINACIÓN RÍO PIURA)	Protección Cuenca Río Piura	ANIN	338615
108	CREACIÓN DEL SERVICIO DE ACCESO A INTERNET FIJO EN LAS PROVINCIAS DE ALTO AMAZONAS Y DATEM DEL MARAÑÓN DE LA REGIÓN LORETO	Acceso a Internet fijo - Proyecto Alto Amazonas	MTC-Pronatel	2673167
109	PROYECTO DE DESARROLLO DEL CAMPO PETROLERO BRETaña NORTE LOTE 95	Desarrollo del Campo Petrolero Bretaña Norte Lote 95	Minem	-
110	PROYECTO MEJORAMIENTO DE RIEGO Y GENERACIÓN HIDROENERGÉTICO DEL ALTO PIURA	Irrigación Alto Piura	Midagri	2040186
111	PROYECTO DE IRRIGACIÓN GUANÁBANO (MARGEN DERECHO RÍO TUMBES)	Irrigación Guanábano (margen derecho río Tumbes)	Midagri	-
112	PROYECTO DE IRRIGACIÓN LAS DELICIAS	Irrigación Las Delicias	Midagri	2195497
113	IRRIGACIÓN E HIDROENERGÉTICO OLMOS	Irrigación e hidroenergético Olmos	Midagri	-
114	REPRESA-RESERVORIO DE CHONTA (CAJAMARCA)	Represa-reservorio de Chonta (Cajamarca)	Midagri	-
115	RECUPERACION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN EL SECTOR KM 262+620 AL KM 270+620 DEL TRAMO 3: CORRAL QUEMADO – RIOJA DE LA CARRETERA IIRSA NORTE (CREACIÓN DE UN NUEVO TRAZO GEOMÉTRICO) DISTRITO DE JAMALCA DE LA PROVINCIA DE UTCUBAMBA DEL DEPARTAMENTO DE AMAZONAS	Nuevo trazo tramo 3: Corral Quemado-Rioja IIRSA Norte	MTC	2597863
116	CREACIÓN DEL SERVICIO DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES PARA DISPOSICIÓN FINAL Y/O REÚSO, MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED DE RECOLECCIÓN EN LOS DISTRITOS DE CAJAMARCA Y LOS BAÑOS DEL INCA DE LA PROVINCIA DE CAJAMARCA - DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	PTAR Cajamarca	Vivienda	2469999
117	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES PARA DISPOSICIÓN FINAL EN EL DISTRITO DE SAN JOSÉ DE SISA DE LA PROVINCIA DE EL DORADO Y EN LOS DISTRITOS DE TARAPOTO, LA BANDA DE SHILCAYO Y MORALES DE LA PROVINCIA DE SAN MARTÍN - DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN	PTAR San Martín	Vivienda	2470012
118	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES PARA DISPOSICIÓN FINAL Y/O REÚSO, Y DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECOLECCIÓN EN LA LOCALIDAD DE CHEPÉN Y 8 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO - DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	PTAR Trujillo y Chepén	Vivienda	2469971

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
119	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN EN LA RIBERA DE LAS QUEBRADAS ASCOPE, EL OSO, ALTO PERÚ, PAMPA HERMOSA, QUIRRIPANO Y SANTANERO, VULNERABLES ANTE EL PELIGRO DE INUNDACIÓN EN LOS DISTRITOS DE ASCOPE, CHICAMA Y SAN BENITO DE LA PROVINCIA DE ASCOPE DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD Y LA PROVINCIA DE CONTUMAZÁ DEL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	Protección Quebradas Ascope, El Oso, Alto Perú, Pampa Hermosa, Quirripano y Santanero - Chicama	ANIN	2509655
120	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN CONTRA DESBORDES DE QUEBRADAS NORTE VERDE, QUENETO, CEREALES, EL ARENAL Y HUASCARAN, DISTRITO DE VIRU - PROVINCIA DE VIRU - DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	Protección Quebradas Norte Verde, Queneto, Cereales, El Arenal y Huascarán - Virú	ANIN	2501721
121	CREACIÓN DE UNA RED DE COMUNICACIONES PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DEL DISTRITO DE MANSERICHE - PROVINCIA DE DITEM DEL MARAÑÓN - DEPARTAMENTO DE LORETO	Red de Comunicaciones Manseriche	MTC	2391700
122	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	Red de Comunicaciones Napo-Putumayo	MTC	2394098
123	CUENCA HIDROGRÁFICA DEL RÍO CHIRA Y DEL SISTEMA HIDRÁULICO COMÚN CHIRA - PIURA (SISTEMA POECHOS)	Rehabilitación del Reservoirio de Poechos	Midagri	2031000
124	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA RUTA N PE-8, EMP. PE-1N (CIUDAD DE DIOS) Y EMP. PE-3N CAJAMARCA	Rehabilitación y Mejoramiento Carretera Ciudad de Dios-Cajamarca	MTC	2318535
125	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN FRENTE A INUNDACIONES EN AMBAS MÁRGENES DEL RÍO CHANCAY - TRAMO PUENTE SAN CARLOS - DISTRITO DE LLAMA - DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA, HASTA LA DESEMBOCADURA DEL MAR EN LOS DISTRITOS DE ETEN, CHONGOYAPE, MONSEFU, PATAPO, POMALCA, PUCALA, REQUE, SAÑA, TUMAN - 9 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO - DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	Protección ante Inundaciones Río Chancay, Cajamarca-Lambayeque	ANIN	2527677
126	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN ANTE MOVIMIENTOS DE MASA Y/O FLUJO DE DETRITOS EN EL CENTRO POBLADO DE FERREÑAFE Y CANAL TAYMI EN LOS DISTRITOS DE FERREÑAFE Y MANUEL ANTONIO MESONES MURO DE LA PROVINCIA DE FERREÑAFE - DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	Protección ante Movimientos de Masa Río Chancay, CP de Ferreñafe y Canal Taymi, Lambayeque	ANIN	2529233
127	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN ANTE MOVIMIENTOS DE MASA EN LOS CENTROS POBLADOS LOCALIZADOS EN LOS EN LOS DISTRITOS DE PATAPO Y CHONGOYAPE DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO - DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	Protección ante Movimientos de Masa Río Chancay, CP Pátapo y Chongoyape, Lambayeque	ANIN	2529418
128	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN CONTRA INUNDACIONES, EN AMBAS MÁRGENES DEL RÍO CHICAMA, TRAMO DE LA DESEMBOCADURA AL OCEANO PACIFICO HASTA EL PUENTE PUNTA MORENO, DISTRITO DE ASCOPE, CHICAMA, MAGDALENA DE CAO, CASA GRANDE, SANTIAGO DE CAO Y SAN BENITO DE LA PROVINCIA DE ASCOPE DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD Y LA PROVINCIA DE CONTUMAZÁ DEL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	Protección ante Inundaciones Río Chicama, Océano Pacifico-Puerto Punta Moreno Ascope, La Libertad-Cajamarca	ANIN	2501802
129	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN ANTE EL PELIGRO DE INUNDACIONES EN EL RÍO LA LECHE, EN 53 LOCALIDADES DE LOS DISTRITOS DE PACORA, ILLIMO Y JAYANCA EN LA PROVINCIA DE LAMBAYEQUE Y EN LOS DISTRITOS DE PITIPO Y INCAHUASI DE LA PROVINCIA DE FERREÑAFE - DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	Protección ante Inundaciones Río La Leche, Lambayeque	ANIN	2499925
130	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN EN RIBERAS DEL RÍO MOTUPE VULNERABLE ANTE PELIGRO DE INUNDACIÓN EN LOS DISTRITOS DE MOTUPE, JAYANCA, MÓRROPE, PACORA, SALAS Y TÚCUME - 5 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE LAMBAYEQUE - DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE	Protección ante Inundaciones Río Motupe, Lambayeque	ANIN	2501225

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
131	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN FRENTE A INUNDACIONES EN LA CUENCA DEL RÍO OLMOS, EN 27 CENTROS POBLADOS EN LOS DISTRITOS DE OLMOS, JAYANCA Y HUARMACA EN LA PROVINCIA DE LAMBAYEQUE DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE Y LA PROVINCIA DE HUANCABAMBA DEL DEPARTAMENTO DE PIURA	Protección ante Inundaciones Río Olmos, Lambayeque-Piura	ANIN	2506324
132	CREACIÓN DEL SERVICIOS DE PROTECCIÓN FRENTE A INUNDACIONES EN LOS CASERÍOS DE: CHANRO Y PIEDRA AZUL, MARGEN IZQUIERDA DEL RÍO PUSMALCA PROGRESIVAS 5+900 A 8+400, MARGEN DERECHA DEL RÍO PATA PROGRESIVAS 6+600 A 7+400 Y MARQUEN IZQUIERDA DE LA QUEBRADA DEL MEDIO PROGRESIVAS 1+100+3+500 CHANRO Y PIEDRA AZUL DEL DISTRITO DE SAN MIGUEL DE EL FAIQUE - PROVINCIA DE HUANCABAMBA - DEPARTAMENTO DE PIURA	Protección ante Inundaciones Río Pusmalca, Piura	ANIN	2435333
133	CREACIÓN DE SERVICIO DE PROTECCIÓN FRENTE A INUNDACIONES EN AMBAS MÁRGENES DEL RÍO TUMBES, EN TRAMOS VULNERABLES DESDE LA ESTACION EL TIGRE HASTA LA SALIDA AL MAR, EN LOS DISTRITOS DE PAMPAS DE HOSPITAL, SAN JACINTO, SAN JUAN DE LA VIRGEN, CORRALES Y TUMBES, PROVINCIA DE TUMBES, DEPARTAMENTO DE TUMBES	Protección ante Inundaciones Río Tumbes, El Tigre-Salida al Mar, Tumbes	ANIN	2496772
134	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN CONTRA INUNDACIONES EN AMBAS MÁRGENES DEL RÍO VIRÚ Y AFLUENTES, DISTRITO DE CARABAMBA Y VIRÚ - PROVINCIAS DE JULCAN Y VIRÚ - DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	Protección ante Inundaciones Río Virú, La Libertad	ANIN	2501657
135	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN CONTRA INUNDACIONES POR RÍO ZAÑA Y AFLUENTES, DISTRITOS DE OYOTÚN, NUEVA ARICA, CAYALTÍ, ZAÑA, LAGUNAS -MOCUPE Y NANCHOC, DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE Y LA PROVINCIA DE SAN MIGUEL DEL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA	Protección ante Inundaciones Río Zaña, Lambayeque	ANIN	2500094
136	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE PRODUCCION, ALMACENAMIENTO Y DISTRIBUCION PRIMARIA DE AGUA POTABLE DE LOS DISTRITOS DE PIURA Y CASTILLA, PROVINCIA Y DEPARTAMENTO DE PIURA	Producción, Almacenamiento y Distribución Agua Piura y Castilla, Curumuy, Piura	Vivienda	2319483
137	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO EN LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS DE LOS DISTRITOS DE PIURA Y CASTILLA, PROVINCIA DE PIURA, DEPARTAMENTO DE PIURA	Ampliación y Mejoramiento Agua Potable y Alcantarillado AA. HH. Piura y Castilla, Piura	Vivienda	2302373
138	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE ALERTA TEMPRANA ANTE INUNDACIONES Y MOVIMIENTOS DE MASA EN LA CUENCA DEL RÍO PIURA, DEPARTAMENTO DE PIURA	SAT Río Piura	ANIN	2508708
139	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE SISTEMA DE ALERTA TEMPRANA FRENTE A PELIGROS ORIGINADOS POR FENÓMENOS DE GEODINÁMICA EXTERNA E HIDRO METEOROLÓGICA EN LA CUENCA DEL RÍO TUMBES DISTRITO DE TUMBES - PROVINCIA DE TUMBES - DEPARTAMENTO DE TUMBES	SAT Río Tumbes	ANIN	2515100
140	TERMINAL PORTUARIO DE LAMBAYEQUE	TP Lambayeque (Eten)	MTC	-
141	AMPLIACIÓN TERMINAL PORTUARIO MULTIPROPÓSITO DE SALAVERRY	Ampliación TP Multipropósito de Salaverry	MTC	-
142	PROGRAMA DE APOYO A LA SOSTENIBILIDAD DEL MODELO DE TRANSPORTE FLUVIAL EN LA AMAZONÍA	Transporte Fluvial en la Amazonía	MTC	340845
143	IRRIGACIÓN TRASVASE MARAÑÓN, CAJAMARCA LAMBAYEQUE PIURA	Irrigación Trasvase Marañón, Cajamarca Lambayeque Piura	Midagri	-
144	CREACIÓN DEL SERVICIO DE ACCESO A INTERNET FIJO EN 03 PROVINCIAS DE LA REGIÓN UCAYALI Y 04 PROVINCIAS DE LA REGIÓN LORETO	Internet fijo Cuenca de Río Ucayali, Ucayali	MTC	-
145	AERÓDROMO BREU	Aeródromo Breu	MTC	2331359
146	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN ÁNCASH	Banda Ancha Áncash	MTC	2273538

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
147	CREACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN HUÁNUCO	Banda Ancha Huánuco	MTC	2338303
148	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN JUNÍN	Banda Ancha Junín	MTC	2263639
149	CREACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN PASCO	Banda Ancha Pasco	MTC	2337878
150	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA OYON – AMBO	Mejoramiento Carretera Oyón-Ambo, Huánuco-Lima	MTC	2234355
151	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN CARRETERA DEPARTAMENTAL AN – 106 TRAMO YUNGAY - LLANGANUCO, YANAMA - PUENTE LLACMA EN LOS DISTRITOS DE YUNGAY, YANAMA DE LA PROVINCIA DE YUNGAY DEL DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	Mejoramiento Carretera Yungay-Yanama, Áncash	ANIN	2669383
152	RECONSTRUCCION DEL CENTRO DE SALUD SAN NICOLAS I-4 DEL DISTRITO DE SAN NICOLAS, PROVINCIA DE CARLOS FERMIN FITZCARRALD, REGIÓN ÁNCASH	Reconstrucción Centro de Salud San Nicolás I-4, Áncash	ANIN	2502755
153	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO POLICIAL EN EL MARCO DE LA IMPLEMENTACION DEL NUEVO CODIGO PROCESAL PENAL DE LA COMISARIA PNP PURUS, DISTRITO DE PURUS, PROVINCIA DE PURUS, DEPARTAMENTO DE UCAYALI - REGIÓN POLICIAL ORIENTE	Mejoramiento Comisaría Purús, Ucayali	Mininter	2167634
154	CONSTRUCCION DE LA VIA DE EVITAMIENTO LA OROYA, JUNÍN	Construcción de La Vía de Evitamiento de La Oroya, Junín	MTC	2318534
155	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA CARRETERA EMP AN-112(OCROS)-COPA-EMP LM-132; EMP PE-16A(HUAYTO)-CHURLIN-EMP AN-115; EMP AN-1271(DV. PACLLON)-EMP PE-3N(CHIUQUIAN), EMP LM-618-EMP PE-20C(VICHAYCOCHA); EMP PE-18(SAYÁN)-EMP PE-20C(HUATAYA); CARAL - EMP LM-560(AMBAR), POR NIVELES DE SERVICIO DISTRITO DE OCROS DE LA PROVINCIA DE OCROS DEL DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	CVA 21 Áncash, Lima	MTC	2691321
156	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-14 A(HUACAYBAMBA)-PINRA-SAN CRISTOBAL DE PACHACHIN; SAN BUENAVENTURA-EMP. PE12A; EMP. PE14A(CARPA)-CHAVÍN DE PARIARCA-EMP. PE-3NH (NVAS FLORES); EMP. PE-3N(PACHAS)-EMP. HU-702-LIBERTAD-SINGA; EMP. PE-3N (LA UNIÓN)-QUEROPALCA; EMP. HU-110 (DV. CHORAS)-CHACABAMBA-OBAS-EMP. HU-719(DV. YANAS); EMP. PE-3N-NVO RAURA; EMP. PE-3N (DV. HUANCAPALLAC)-YARUMAYO-EMP. HU-110(JESÚS), POR NIVELES DE SERVICIO DISTRITO DE HUACAYBAMBA - PROVINCIA DE HUACAYBAMBA - DEPARTAMENTO DE HUÁNUCO	CVA 22 Huánuco	MTC	2539455
157	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP PE-18C(CAMPOVERDE)-NUEVA REQUENA; EMP PE-18C(CAMPO VERDE)-EMP HU-945(SEÑOR DE LOS MILAGROS); TOURNAVISTA-EMP HU-945(SEÑOR DE LOS MILAGROS); EMP HU-104(NVA INDEPENDENCIA)-EMP HU-949(HONORIA); EMP PE-18C(PTE NESHUYA)-CURIMANA; EMP PE-5N(HUIPOCA)-SANTA ROSA; EMP PE-5N(BOQUERON)-EMP UC-503(SHAMBILLO); EMP PE-5N(PUEBLO NUEVO)-DV MARIATEGUI; EMP PE-18A-PUERTO NUEVO, POR NIVELES DE SERVICIO DISTRITO DE CAMPOVERDE - PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO - DEPARTAMENTO DE UCAYALI	CVA 23 Huánuco, Ucayali	MTC	2538319
158	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA BOLOGNESI- TUPAC AMARU- NUEVO ITALIA- PTE. SHESHEA - POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE TAHUANIA - PROVINCIA DE ATALAYA - DEPARTAMENTO DE UCAYALI	CVA 24 Ucayali	MTC	2506659
159	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA NINACACA - DV. HUANCA- CARHUAC- HUACHON - QUIPARACRA - PUAGMARAY - MALLAN; LA SUIZA - DV. TINGO - CHONTABAMBA - LA FLORIDA - OXAPAMPA; EMP. PE-5NA (ABRA) - SANTA CRUZ - VILLA RICA; CARHUAMAYO - MANCAN - CAPILLAS - EMP. PA-107 (L.D. PASCO); SAN RAMÓN - DV. LA AUVERNIA – LOURDES OXABAMBA – LA PROMISORA; YANAC – ANTURQUI - TAMBO- ULCUMAYO - QUILCATACTA - EMP. JU-107 (DV. MANCAN), POR NIVELES DE SERVICIO, DISTRITO DE NINACACA - PROVINCIA DE PASCO - DEPARTAMENTO DE PASCO	CVA 9 Pasco, Junín	MTC	2466445

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
160	PROYECTO DESCONTAMINACIÓN Y TRATAMIENTO DE PASIVOS AMBIENTALES DEL RAMAL LA OROYA	Remodelación del Centro- Ramal La Oroya -Replan de descontaminación, Junín	MTC	2436036
161	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA 32386 DANIEL FONSECA TARAZONA, DISTRITO DE LLATA, PROVINCIA DE HUAMALÍES-HUÁNUCO	Mejoramiento 32386-Huánuco	EBR-IE Minedu	2173670
162	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE EDUCACIÓN PRIMARIA DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA 32390 EN LA LOCALIDAD DE PROGRESO, DISTRITO DE LLATA, PROVINCIA DE HUAMALÍES-HUÁNUCO	Mejoramiento 32390-Huánuco	EBR-IE Minedu	2173388
163	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE EDUCACIÓN PRIMARIA DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA 32392, EN EL CENTRO POBLADO DE SAN CRISTÓBAL, DISTRITO DE LLATA, PROVINCIA DE HUAMALÍES-HUÁNUCO	Mejoramiento 32392-Huánuco	EBR-IE Minedu	2289128
164	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE EDUCACIÓN PRIMARIA EN LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA 32411 DE LA LOCALIDAD PAMPAS DE FLORES, DISTRITO DE MIRAFLORES-HUAMALÍES-HUÁNUCO	Mejoramiento 32411-Huánuco	EBR-IE Minedu	2285648
165	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE EDUCACIÓN PRIMARIA EN LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA 32431 DEL CENTRO POBLADO DE SAN MIGUEL DE QUEROSH, DISTRITO DE LLATA, PROVINCIA DE HUAMALÍES-HUÁNUCO	Mejoramiento 32431-Huánuco	EBR-IE Minedu	2173395
166	RECUPERACIÓN DEL SERVICIO EDUCATIVO DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA UNITARIA 32432 DEL CASERÍO DE MORCA, DISTRITO DE LLATA, PROVINCIA DE HUAMALÍES, REGIÓN HUÁNUCO	Mejoramiento 32432-Huánuco	EBR-IE Minedu	2188331
167	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE EDUCACIÓN PRIMARIA DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA 32720 EN LA LOCALIDAD DE MUCHCAY, DISTRITO DE LLATA, PROVINCIA DE HUAMALÍES-REGIÓN HUÁNUCO	Mejoramiento 32720-Huánuco	EBR-IE Minedu	2173391
168	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS EDUCATIVOS DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA 32780 DE LA LOCALIDAD DE JIRCACANCHA, DISTRITO DE LLATA, PROVINCIA DE HUAMALÍES-HUÁNUCO	Mejoramiento 32780-Huánuco	EBR-IE Minedu	2289624
169	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS EDUCATIVOS DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA INICIAL 415 DEL CENTRO POBLADO DE MACHAC, DISTRITO DE CHAVÍN DE HUANTAR-HUARI-ÁNCASH	Mejoramiento 415-Áncash	EBR-IE Minedu	2201527
170	MEJORAMIENTO Y EQUIPAMIENTO DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA 86612 SEÑOR DE LOS MILAGROS DE MAYORARCA-DISTRITO DE PAMPAS CHICO-PROVINCIA DE RECUAY- REGIÓN ÁNCASH	Mejoramiento 86612-Áncash	EBR-IE Minedu	2134829
171	AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA JOSE CARLOS MARIATEGUI EL AMAUTA DEL CENTRO POBLADO DE LIBERTAD DISTRITO DE LLATA, PROVINCIA DE HUAMALÍES-HUÁNUCO	Mejoramiento EBR-IE José Carlos Mariátegui El Amauta-Huánuco	Minedu	2246282
172	ENLACE 220 KILOVOLTIOS TINGO MARÍA-AGUAYTÍA, SUBESTACIONES, LÍNEAS Y AMPLIACIONES ASOCIADAS	Enlace 220 Kv Tingo María-Aguaytia, Huánuco- Ucayali	Minem	-
173	ENLACE 500 KV NUEVA YANANGO-NUEVA HUÁNUCO Y SUBESTACIONES ASOCIADAS	Enlace 500 Kv Nueva Yanango-Nueva Huánuco, Huánuco-Junín-Pasco	Minem	-
174	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL ESTABLECIMIENTO DE SALUD HUARI, DISTRITO Y PROVINCIA DE HUARI DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	Mejoramiento Establecimiento de Salud Huari, Áncash	Minsa	2286124
175	REHABILITACION Y AMPLIACIÓN INTEGRAL DEL ESTABLECIMIENTO PENITENCIARIO DE PUCALLPA	Rehabilitación y Ampliación Establecimiento Penitenciario Pucallpa	INPE	2114085
176	CREACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO INTERURBANO EN EL FERROCARRIL TRUJILLO - BARRANCA DISTRITO DE BARRANCA DE LA PROVINCIA DE BARRANCA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Ferrocarril Barranca-Trujillo	MTC	322737

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
177	CREACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO INTERURBANO EN CHANCAY - PUCALLPA, DISTRITO DE CHANCAY DE LA PROVINCIA DE HUARAL DEL DEPARTAMENTO DE LIMA/ DISTRITO DE CALLERÍA DE LA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO DEL DEPARTAMENTO DE UCAYALI	Ferrocarril Chancay-Pucallpa	MTC	336772
178	FERROCARRIL DEL CENTRO	Ferrocarril del Centro	MTC	-
179	GRUPO 3 PROYECTOS ELÉCTRICOS DEL PLAN DE TRANSMISIÓN 2025-2034	Grupo 3 Proyectos Eléctricos del Plan de transmisión (PT) 2025-2034	Minem	-
180	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL DE APOYO DE CARAZ SAN JUAN DE DIOS, BARRIO DE MANCHURIA, CENTRO POBLADO DE CARAZ - DISTRITO DE CARAZ - PROVINCIA DE HUAYLAS, DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	Mejoramiento y Ampliación Hospital II-1 de Apoyo de Caraz, Áncash	ANIN	2362485
181	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL DE HUARMEY, DISTRITO DE HUARMEY, PROVINCIA DE HUARMEY-REGIÓN ÁNCASH	Mejoramiento Hospital de Huarmey, Áncash	Minsa	2194935
182	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS ESPECIALIZADOS DE SALUD DEL HOSPITAL ESPECIALIZADO CHIMBOTE EN LA RED ASISTENCIAL ÁNCASH DE ESSALUD, DISTRITO DE NUEVO CHIMBOTE, PROVINCIA DEL SANTA, DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	Hospital III EsSalud Chimbote	EsSalud	2328142
183	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE ATENCIÓN DE SERVICIOS DE SALUD HOSPITALARIOS EN HOSPITAL II HUANUCO DISTRITO DE AMARILIS DE LA PROVINCIA DE HUANUCO DEL DEPARTAMENTO DE HUANUCO	Mejoramiento y Ampliación Hospital II Huánuco	EsSalud	2668868
184	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL II HUARAZ DE ESSALUD, DISTRITO DE INDEPENDENCIA - PROVINCIA DE HUARAZ - DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	Mejoramiento y Ampliación Hospital II Huaraz	Minsa	347008
185	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL II PASCO DE LA RED ASISTENCIAL PASCO, EN EL DISTRITO DE FUNDICION DE TINYAHUARCO, PROVINCIA DE PASCO, DEPARTAMENTO DE PASCO	Mejoramiento Hospital II Pasco	EsSalud	2268036
186	MEJORAMIENTO DE ATENCIÓN DE SERVICIOS DE SALUD HOSPITALARIOS EN HOSPITAL LA CALETA DISTRITO DE CHIMBOTE DE LA PROVINCIA DE SANTA DEL DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	Mejoramiento Hospital III-1 La Caleta, Áncash	ANIN	296469
187	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE ATENCIÓN DE SERVICIOS DE SALUD HOSPITALARIOS EN HOSPITAL I RÍO NEGRO - SATIPO DISTRITO DE RÍO NEGRO DE LA PROVINCIA DE SATIPO DEL DEPARTAMENTO DE JUNÍN	Mejoramiento y Ampliación Hospital Río Negro, Satipo, Junín	EsSalud	2670416
188	RECUPERACION DE LOS ECOSISTEMAS DEGRADADOS DONDE SE ENCUENTRAN LOS FACTORES CONDICIONANTES Y DESENCADENANTES DE LOS PELIGROS DE MOVIMIENTO DE MASA EN LA CUENCA DEL RÍO CASMA EN LOS DISTRITOS DE CASMA, BUENA VISTA ALTA Y YAUTAN DE LA PROVINCIA DE CASMA - DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	IN Recuperación Ecosistemas, Río Casma, Áncash	ANIN	2520459
189	RECUPERACION DE ECOSISTEMAS DEGRADADOS DE VEGETACIÓN SILVESTRE PARA LA REGULACIÓN DE RIESGOS DE INUNDACIONES Y MOVIMIENTO DE MASAS EN LA CUENCA DEL RÍO HUARMEY, 3 DISTRITOS DE HUARMEY DE LA PROVINCIA DE HUARMEY, 3 DISTRITOS DE RECUAY DE LA PROVINCIA DE RECUAY Y 5 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE AIJA - DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	IN Recuperación Ecosistemas, Río Huarmey, Áncash	ANIN	2524730
190	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN EN 27 QUEBRADAS ANTE EL PELIGRO DE MOVIMIENTO DE MASA Y SERVICIOS ECOSISTÉMICOS EN 3,890 HECTAREAS EN LA CUENCA MEDIA - ALTA DEL RÍO LACRAMARCA, EN 4 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE SANTA - DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	IN Protección 27 Quebradas ante Movimiento de Masa- Río Lacramarca - Áncash	ANIN	2514628
191	IRI EN LOCAL EDUCATIVO CON CÓDIGO DE LOCAL 040534	IRI Local Educativo-Código de Local 040534-Patapata Áncash	ANIN	2464103
192	IRI EN EL LOCAL EDUCATIVO CON CÓDIGO DE LOCAL 040609	IRI Local Educativo-Código de Local 040609-Loma, Áncash	ANIN	2428658

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
193	CREACIÓN DEL SERVICIO DE ACCESO A INTERNET FIJO EN 3 UNIDADES PRODUCTORAS 3 DISTRITOS DE PROVINCIA DE 3 DEPARTAMENTOS, HUANCAMELICA-HUANUCO-PASCO.	Acceso a Internet fijo Macrorregional 1, Huancavelica-Huánuco-Pasco.	MTC	2713198
194	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA PUENTE RICARDO PALMA - LA OROYA: VARIANTE EMP. PE-022 KM. 101+379 (RIO BLANCO) - EMP. RUTA PE-3S KM. 21+918 (HUARI)	Mejoramiento Carretera Puente Ricardo Palma-La Oroya, Lima-Junín	MTC	2336262
195	PROYECTOS NUEVOS - REHABILITACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PUCALLPA	TP Pucallpa	MTC	2042345
196	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO REGISTRALES EN LA OFICINA REGISTRAL HUARAZ, SEDE DE LA ZONA REGISTRAL N° VII SEDE HUARAZ DEL DISTRITO DE INDEPENDENCIA DE LA PROVINCIA DE HUARAZ DEL DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	Mejoramiento y Ampliación Oficina Registral Huaraz	Minjush	2615519
197	CREACIÓN DE SERVICIOS CULTURALES A TRAVES DEL PARQUE CULTURAL BICENTENARIO EN JUNÍN, DISTRITO DE HUANCAYO - PROVINCIA DE HUANCAYO - DEPARTAMENTO DE JUNÍN	PCB Huancayo Junín	Cultura	2499924
198	RECUPERACION DEL SERVICIO DE INTERPRETACIÓN CULTURAL EN LOS SECTORES CENTRAL Y LA EXPLANADA, DEL MONUMENTO ARQUEOLÓGICO DE CHAVÍN DISTRITO DE CHAVÍN DE HUANTAR DE LA PROVINCIA DE HUARI DEL DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	Recuperación Servicio de Interpretación-Complejo Arqueológico Chavín de Huántar, Áncash	Cultura	353535
199	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE RECOLECCIÓN, TRATAMIENTO Y DISPOSICIÓN FINAL DE AGUAS RESIDUALES EN 7 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE HUANCAYO - DEPARTAMENTO DE JUNÍN	PTAR Huancayo	Vivienda	2466835
200	RED VIAL 4-TRAMO VIAL: PATIVILCA-SANTA-TRUJILLO-PUERTO SALAVERRY, LIMA-ÁNCASH-LA LIBERTAD	Red Vial 4-Tramo Vial: Pativilca-Santa-Trujillo-Puerto Salaverry, Lima-Áncash-La Libertad	MTC	-
201	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE LIMPIEZA PUBLICA PARA LAS CIUDADES DE LOS DISTRITOS DE CORONEL GREGORIO ALBARRACÍN LANCHIPA, POCOLLAY, CIUDAD NUEVA, ALTO DE LA ALIANZA Y DISTRITO DE TACNA - PROVINCIA DE TACNA - DEPARTAMENTO DE TACNA	Mejoramiento y Ampliación Servicio de Limpieza Pública, Tacna	Minam	2524728
202	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE LIMPIEZA PÚBLICA EN LOS DISTRITOS DE YARINACOCOA, MANANTAY, NUEVA REQUENA Y DISTRITO DE CALLERIA - PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO - DEPARTAMENTO DE UCAYALI	Mejoramiento y Ampliación Limpieza Pública, Ucayali	Minam	2495981
203	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SISTEMAS DE AGUA POTABLE, ALCANTARILLADO Y TRATAMIENTO DE LAS AGUAS RESIDUALES DE LA CIUDAD DE HUARMEY DISTRITO DE HUARMEY - PROVINCIA DE HUARMEY - DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	Mejoramiento y Ampliación Agua potable y Alcantarillado, Huarmey, Áncash	Vivienda	2387810
204	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE AGUA POTABLE, ALCANTARILLADO Y TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES, PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO - UCAYALI	Agua potable y Alcantarillado, Coronel Portillo, Ucayali	Vivienda	2327619
205	CREACIÓN DEL SERVICIO DEL SISTEMA DE ALERTA TEMPRANA FRENTE A PELIGROS ORIGINADOS POR FENOMENOS DE GEODINAMICA EXTERNA E HIDROMETEOROLOGICA EN LA CUENCA DEL RÍO HUARMEY, EN 4 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE HUARMEY, 3 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE RECUAY, Y 5 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE AHA - DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	SAT Río Huarmey, Áncash	ANIN	2521484
206	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SISTEMA DE RIEGO CHINECAS EN LAS PROVINCIAS DE SANTA, CASMA Y HUARMEY, DEPARTAMENTO DE ÁNCASH	Irrigación Chincas	Midagri	2677423
207	TERCER GRUPO DE AEROPUERTOS	Tercer Grupo de Aeropuertos	MTC	-
208	TERMINAL PORTUARIO INTERNACIONAL DE CHIMBOTE	TP Internacional Chimbote	MTC	-

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
209	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN ANTE MOVIMIENTOS DE MASA EN 30 QUEBRADAS DE LA CUENCA DEL RÍO MALA, EN EL DISTRITO DE CALANGO DE LA PROVINCIA DE CAÑETE, EN LOS DISTRITOS DE HUARACHIRI, SANGALLAYA Y MARIANATA DE LA PROVINCIA DE HUARACHIRI Y EN LOS DISTRITOS DE AYAVIRI, QUINOCAY, HUAÑEC, SAN JOAQUIN Y HUAMPARA - 5 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE YAUYOS - DEPARTAMENTO DE LIMA	Protección ante Movimiento de Masa - 30 quebradas Cuenca del Río Mala, Lima	ANIN	2505954
210	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ	Ampliación Aeropuerto Jorge Chávez	MTC	-
211	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD DE LINEA 1 DEL METRO DE LIMA	Ampliación Línea 1 del Metro de Lima	MTC	-
212	AMPLIACIÓN TERMINAL MULTIPROPÓSITO MUELLE NORTE-CALLAO	Ampliación Terminal Multipropósito Muelle Norte-Callao	MTC	-
213	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL PERIFÉRICO DE LA CIUDAD DE LIMA Y CALLAO.	Anillo Vial Periférico	MTC	2408189
214	CREACIÓN DEL ANTEPUERTO DEL CALLAO Y MEJORAMIENTO DE VIAS DE ACCESO AL PUERTO Y ANTEPUERTO CALLAO DEL DISTRITO DE CALLAO - PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO - DEPARTAMENTO DE CALLAO CONSTITUCIONAL DEL CALLAO - DEPARTAMENTO DE CALLAO	Antepuerto del Callao	MTC	2495613
215	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DEL ASTILLERO DEL ARSENAL NAVAL DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU EN LA BASE NAVAL DEL CALLAO	Ampliación y Mejoramiento Astillero de Arsenal Naval, Callao	Mindef / MGP	-
216	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN LIMA	Banda Ancha Lima	MTC	2261808
217	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD OPERATIVA Y LOGÍSTICA DE LA BASE AERONAVAL DEL CALLAO	Ampliación y Mejoramiento Base Aeronaval, Callao	Mindef / MGP	-
218	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LAS CAPACIDADES DE LA BASE DE INFANTERÍA DE MARINA - ANCÓN	Ampliación y Mejoramiento Base Infantería, Ancón	Mindef / MGP	-
219	RECUPERACION Y MEJORAMIENTO DE LA CAPACIDAD OPERATIVA Y LOGISTICA DE LA DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU EN LA BASE NAVAL DEL CALLAO	Ampliación y Mejoramiento Base Naval Fase I, Callao	Mindef / MGP	-
220	MEJORAMIENTO Y RECUPERACION DE LOS SERVICIOS OPERATIVOS Y PORTUARIOS DE LAS FUERZAS NAVALES EN EL AREA DE LA BASE NAVAL DEL CALLAO - FASE II DEL PLAN MAESTRO, DISTRITO DE CALLAO - PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO - DEPARTAMENTO DE CALLAO	Ampliación y Mejoramiento Base Naval Fase II, Callao	Mindef / MGP	-
221	RECUPERACION DE CONTROL, VIGILANCIA Y DEFENSA TERRESTRE, AÉREO Y MARÍTIMO, FLUVIAL, LACUSTRE DEL TERRITORIO NACIONAL EN SERVICIOS DE APOYO LOGÍSTICO DE LA BASE NAVAL DEL CALLAO - FASE III DISTRITO DE CALLAO DE LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO DEL DEPARTAMENTO DE CALLAO	Ampliación y Mejoramiento Base Naval Fase III, Callao	Mindef / MGP	-
222	MEJORAMIENTO DE LA CAPTACION Y EL CANAL DE CONDUCCION BOZA BAJO EN LAS LOCALIDADES DE BOZA BAJA, MONTECHICO Y CANDELARIA DISTRITO DE AUCALLAMA - PROVINCIA DE HUARAL - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento de Captación y Canal Boza Bajo, Huaral, Lima	ANIN	2615816
223	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE ATENCIÓN DE SALUD BÁSICOS EN CENTRO DE ATENCIÓN PRIMARIA III SAN JUAN DE MIRAFLORES DE CENTRO POBLADO CIUDAD DE DIOS DISTRITO DE SAN JUAN DE MIRAFLORES DE LA PROVINCIA DE LIMA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento CAP III San Juan de Miraflores, Lima	EsSalud	285688
224	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS OPERATIVOS Y ADMINISTRATIVOS QUE BRINDA LA CAPITANIA DE PUERTO DE CHANCAY DEL DISTRITO DE CHANCAY - PROVINCIA DE HUARAL - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación-Capitanía Chancay Dicapi	ANIN	-

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
225	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITIBILIDAD VIAL DE LA CARRETERA DEPARTAMENTAL RUTA LM-101; EMP. PE-1N (DV. HUACHO) - HUACHO - HUAURA - EMP. PE-1N (DV. VEGUETA); 5 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE HUAURA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento Transitabilidad Carretera LM-101 (Huacho-Huaura-Vegueta), Lima	ANIN	2503013
226	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITIBILIDAD VIAL DE LA CARRETERA DEPARTAMENTAL LM-103, EMP. PE-1NE (DV. VILCAHUARA) - VILCAHUARA - CASUARINAS - EMP. LM-102 (PEÑICO) DISTRITO DE HUAURA - PROVINCIA DE HUAURA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento Transitabilidad Carretera LM-103 (Vilcahuara-Peñico), Huaura, Lima	ANIN	2568882
227	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA RUTA DEPARTAMENTAL LM-107, TRAMO: EMP. PE-18 (PTE. TINGO) - CHACRAS DE MARAY, CHIUCHÍN - EMP. LM-618 (PUENTE PICOY) DISTRITOS DE SANTA LEONOR, CHECRAS DE LA PROVINCIA DE HUAURA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento Transitabilidad Carretera LM-107 (Maray-Chiuchín (Huaura)) Lima	ANIN	2637859
228	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA RUTA LM-108: EMP. PE-20 C (PUEBLO LIBRE) - PALPA - ORCÓN - QUILCA, EMP. PE-20 A (TRAPICHE) DISTRITOS DE AUCALLAMA, SANTA ROSA DE QUIVES DE LAS PROVINCIAS DE HUARAL, CANTA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento Transitabilidad Carretera LM-108 (Trapiche (Lima)-Palpa (Huaral)) Lima	ANIN	251677
229	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA RUTA DEPARTAMENTAL LM-111, TRAMO: ARAHUAY - LACHAQUI, EMP. PE- 20 A (SIRHUAYO), DISTRITO DE ARAHUAY, LACHAQUI Y CANTA DISTRITOS DE ARAHUAY, CANTA DE LA PROVINCIA DE CANTA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento Transitabilidad Carretera LM-111 (Arahuay-Sirhuayo (Canta)) Lima	ANIN	2639851
230	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE SERVICIOS OPERATIVOS O MISIONALES INSTITUCIONALES EN EL CENTRO NACIONAL DE ESTUDIOS CRIMINOLÓGICOS Y PENITENCIARIOS (CENECP) EN LA LOCALIDAD DE ANCON DEL DISTRITO DE ANCON - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación Centro Nacional de Estudios Criminológicos y Penitenciarios, Ancón	Minjusdh	2561226
231	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO POLICIAL OPERATIVO BÁSICO EN CPNP AUCALLAMA DISTRITO DE AUCALLAMA DE LA PROVINCIA DE HUARAL DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento Comisaría Aucallama, Huaral Lima	ANIN	343355
232	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO POLICIAL OPERATIVO BÁSICO EN COMISARÍA PNP CHANCAY DISTRITO DE CHANCAY DE LA PROVINCIA DE HUARAL DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento Comisaría Chancay, Lima	ANIN	343522
233	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO POLICIAL OPERATIVO BÁSICO EN COMISARÍA PNP CRUZ BLANCA DISTRITO DE HUALMAY DE LA PROVINCIA DE HUAURA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento Comisaría Hualmay (Cruz Blanca), Huaura, Lima	ANIN	344387
234	CONSTRUCCIÓN DE LA VIA EXPRESA Y PUENTE SANTA ROSA,	Construcción de la vía Via Expresa y Puente Santa Rosa,	MTC	2473375
235	CREACIÓN DE LA LINEA 3 DE LA RED BASICA DEL METRO DE LIMA, PROVINCIA DE LIMA, DEPARTAMENTO DE LIMA DISTRITO DE LIMA - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Creación de la Línea 3 de La Red Básica del Metro de Lima	MTC	2300242
236	CREACIÓN DE LA LINEA 4 DEL METRO DE LIMA Y CALLAO, PROVINCIAS DE LIMA Y CALLAO, DEPARTAMENTO DE LIMA SAN ISIDRO DEL DISTRITO DE SAN ISIDRO - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Creación de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao	MTC	2338387
237	CREACIÓN DE LA LÍNEA 5 DEL METRO DE LIMA Y CALLAO	Creación de la Línea 5 del Metro de Lima y Callao	MTC	-
238	CREACIÓN DE LA LÍNEA 6 DEL METRO DE LIMA Y CALLAO	Creación de la Línea 6 del Metro de Lima y Callao	MTC	-
239	CREACIÓN DE LA CARRETERA CENTRAL HUAYCAN – CIENEGUILLA SANTIAGO DE TUNA - SAN ANDRES DE TUPICOCHA - SAN DAMIAN YURACMAYO - YAULI PACHACHACA - EMP. PE-22 DISTRITO DE SANTA ROSA DE SACCO - PROVINCIA DE YAULI - DEPARTAMENTO DE JUNÍN	Creación Nueva Carretera Central	MTC	2623129

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
240	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE ATENCIÓN DE SALUD BÁSICOS EN PASAC DISTRITO DE ATAVILLOS ALTO DE LA PROVINCIA DE HUARAL DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación Atención Salud Básica (SB) Pasac Atavillos Alto, Huaral	ANIN	2664145
241	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE SALUD DEL ESTABLECIMIENTO DE SALUD HUAURA DISTRITO DE HUAURA - PROVINCIA DE HUAURA - REGIÓN LIMA	Mejoramiento y Ampliación Establecimiento de Salud, Huaura, Lima	ANIN	2349398
242	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE ATENCIÓN DE SALUD BÁSICOS EN PERALVILLO DISTRITO DE CHANCAY DE LA PROVINCIA DE HUARAL DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento de Atención Salud Básica (SB) Peralvillo Chancay	ANIN	2653145
243	MEJORAMIENTO DEL LACARRETERA EMP. PE-20A (QUIVES)- ARAHUAY; EMP. PE-22 (STA. EULALIA)-EMP. PE-3NG; EMP. PE-22 (COCACHACRA)-EMP. LM-117 (DV. LANGA); EMP. PE-1S (SANTA ANITA)-EMP. PE-22A (SANGALLAYA); EMP. LM-117 (DV. LANGA)-STO. DOMINGO DE LOS OLLEROS-EMP. PE-1S (CHILCA); EMP. LM-117 (DV. LANGA)-EMP. LM-133 (DV. CHILCA); EMP. PE-22A-TANTA; EMP. PE-1S (ASIA)-SAN JOAQUIN-EMP. PE-22A (DV. COCHAS); EMP. PE-24-EMP. LM-124 (DV. OMAS), POR NIVELES DE SERVICIO DISTRITO DE SANTA ROSA DE QUIVES - PROVINCIA DE CANTA - DEPARTAMENTO DE LIMA	CVA 27 Lima	MTC	2548012
244	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO POLICIAL ESPECIALIZADO EN LA DIRECCION DE TRANSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL PNP, DISTRITO DE LA VICTORIA DE LA PROVINCIA DE LIMA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento Dirección de Tránsito, La Victoria, Lima	Mininter	2590280
245	Mejoramiento y Ampliación, EBR y EBA - Villa María del Triunfo, Lima	Mejoramiento y ampliación de servicios de EBR y EBA ²⁰⁹ - colegios varios en riesgo, Villa María del Triunfo, Lima	Minedu	2464578
246	Mejoramiento de Servicios de Educación-Ate-San Juan de Lurigancho	Mejoramiento y ampliación de Servicios de EBR y EBA - colegios en riesgo, Ate y San Juan de Lurigancho	Minedu	2471919
247	Mejoramiento y Ampliación de Servicios de Educación - Colegios varios en riesgo, Villa El Salvador y San Juan de Miraflores, Lima Metropolitana	Mejoramiento y ampliación de Servicios de EBR y EBA - colegios varios en riesgo, Villa El Salvador y San Juan de Miraflores, Lima Metropolitana	Minedu	2463110
248	Mejoramiento y Ampliación de Servicios de Educación -San Martín de Porres y Comas	Mejoramiento y ampliación de Servicios de EBR y EBA - colegios varios en riesgo, San Martín de Porres y Comas, Lima	Minedu	2471959
249	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE READAPTACION SOCIAL EN EL ESTABLECIMIENTO DE ASISTENCIA POST PENITENCIARIA Y EJECUCION DE PENAS LIMITATIVAS DE DERECHOS LIMA NORTE EN EL DISTRITO DE ANCON - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento de Establecimiento de asistencia post penitenciaria, Ancón, Lima Norte	Minjusdh	2546350
250	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE READAPTACIÓN SOCIAL EN EL ESTABLECIMIENTO DE ASISTENCIA POST PENITENCIARIA Y EJECUCIÓN DE PENAS LIMITATIVAS DE DERECHOS CALLAO EN EL DISTRITO DE CALLAO - PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO - DEPARTAMENTO DE CALLAO	Mejoramiento de Establecimiento de asistencia post penitenciario Callao	INPE	2570305
251	CREACIÓN DEL SERVICIO DE READAPTACIÓN SOCIAL EN EL ESTABLECIMIENTO PENITENCIARIO DE ANCÓN III, DISTRITO DE ANCON - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Creación de Establecimiento Penitenciario Ancón III	Minjusdh	2561283
252	CREACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO INTERURBANO EN LIMA - BARRANCA DISTRITO DE BARRANCA DE LA PROVINCIA DE BARRANCA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Ferrocarril Lima-Barranca	MTC	258773
253	CREACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO INTERURBANO EN EL FERROCARRIL LIMA - ICA, DISTRITO DE LA TINGUILLA, PROVINCIA DE ICA DEL DEPARTAMENTO DE ICA - DISTRITO DE VILLA EL SALVADOR DE LA PROVINCIA DE LIMA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Ferrocarril Lima-Ica	MTC	2655431

209 Educación Básica Alternativa (EBA)

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
254	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS BIBLIOTECARIOS Y CULTURALES Y EDUCATIVOS DE LA GRAN BIBLIOTECA PUBLICA DE LIMA - SEDE AV. ABANCAY DISTRITO DE LIMA - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento Gran Biblioteca Pública, Lima	Cultura	2505984
255	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE ATENCIÓN DE SERVICIOS DE SALUD HOSPITALARIOS EN HOSPITAL II GUSTAVO LANATTA LUJAN - ESSALUD DISTRITO DE HUACHO DE LA PROVINCIA DE HUAURA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación Hospital II Huacho, Lima	EsSalud	2649007
256	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL II VITARTE DE LA RED ASISTENCIAL ALMENARA -ESSALUD, DISTRITO DE VITARTE, PROVINCIA DE LIMA, DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento Hospital II Vitarte, Lima	EsSalud	2255359
257	MEJORAMIENTO DE ATENCIÓN DE SERVICIOS DE SALUD HOSPITALARIOS EN HOSPITAL NACIONAL ARZOBISPO LOAYZA DISTRITO DE LIMA DE LA PROVINCIA DE LIMA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento Hospital III-1 Nacional Arzobispo Loayza, Lima	Minsa	2638397
258	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL NACIONAL SERGIO ENRIQUE BERNALES LOCALIDAD DE COLIQUE DEL DISTRITO DE COMAS - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación Hospital Nacional III-1 Sergio Enrique Bernaldes, Lima	Minsa	2414624
259	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL PAPA FRANCISCO DE MANCHAY, DISTRITO DE PACHACAMAC - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Hospital Papa Francisco de Manchay, Lima	Minsa	2525722
260	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL SAN JUAN DE LURIGANCHO DEL DISTRITO DE SAN JUAN DE LURIGANCHO - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación Hospital II-1 San Juan de Lurigancho, Lima	Minsa	2531607
261	RECUPERACION DE LOS SERVICIOS ECOSISTÉMICOS DE REGULACIÓN HÍDRICA Y CONTROL DE LA EROSIÓN DE SUELOS DE LA CUENCA DEL RÍO RIMAC, EN LAS PROVINCIAS DE LIMA Y HUAROCHIRÍ DEL DEPARTAMENTO DE LIMA 16 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE HUAROCHIRÍ - DEPARTAMENTO DE LIMA	IN Recuperación Cuenca Río Rimac, Lima	ANIN	2572478
262	RECUPERACION DEL ECOSISTEMA DEGRADADO POR LOS FACTORES CONDICIONANTES DE INUNDACIÓN Y MOVIMIENTOS DE MASAS EN LAS SUBCUENCAS HUANCAYA, MIRAFLORES, LARAOS, HUANTÁN Y YAUYOS- 6 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE YAUYOS - DEPARTAMENTO DE LIMA	IN Recuperación Cuenca Río Cañete, Lima	ANIN	2509868
263	RECUPERACION DE LOS ECOSISTEMAS DEGRADADOS DONDE SE ENCUENTRAN LOS FACTORES CONDICIONANTES Y DESENCADENANTES DE LOS PELIGROS DE MOVIMIENTO DE MASA EN LA CUENCA DEL RÍO MALA EN 7 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE YAUYOS Y EN 7 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE HUAROCHIRÍ - DEPARTAMENTO DE LIMA	IN Recuperación Cuenca Río Mala, Lima	ANIN	2513671
264	CONSTRUCCION DEL INTERCAMBIO VIAL BUJAMA, DEL TRAMO VIAL PUENTE PUCUSANA - CERRO AZUL - ICA	Construcción Intercambio Vial Bujama, Lima	MTC	2300831
265	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS EDUCATIVOS DEL LICEO NAVAL CAPITAN DE CORBETA MANUEL CLAVERO MUGA DEL DISTRITO DE VENTANILLA, PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO	Mejoramiento Liceo Clavero, Callao	Mindef / MGP	-
266	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE EDUCACIÓN SECUNDARIA, 311 SERVICIO DE EDUCACIÓN INICIAL Y 288 SERVICIO DE EDUCACIÓN PRIMARIA EN 3 UNIDADES PRODUCTORAS DE CENTRO POBLADO SAN MIGUEL DISTRITO DE SAN MIGUEL DE LA PROVINCIA DE LIMA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación Liceo Montero, Lima	Mindef / MGP	-
267	CONSTRUCCION DE LA LINEA 2 Y RAMAL AV. FAUCETT-GAMBETTA DE LA RED BASICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO PROVINCIAS DE LIMA Y CALLAO, DEPARTAMENTO DE LIMA	Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	MTC	2233850
268	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE READAPTACION SOCIAL DE LIBERADOS Y SENTENCIADOS DE LA DIRECCION DE MEDIO LIBRE - INPE. - DISTRITO DE SURQUILLO - PROVINCIA DE LIMA - REGIÓN LIMA	Mejoramiento Servicio de Readaptación Social, Surquillo, Lima	INPE	2190039

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
269	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE EDUCACION DE POST GRADO DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL, DISTRITO DE LA PUNTA - PROVINCIA DE PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO - DEPARTAMENTO DE CALLAO	Mejoramiento y ampliación Escuela Superior Naval, Callao	Mindef / MGP	-
270	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD OPERATIVA Y LOGÍSTICA DEL CENTRO DE ENTRENAMIENTO DE OPERACIONES ESPECIALES (CEOES) DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN LA ESTACIÓN DE SAN LORENZO LIMA - CALLAO	Mejoramiento y ampliación CEOES	Mindef / MGP	-
271	CREACIÓN DEL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA EN COMITE 17 DEL PUEBLO JOVEN PERALVILLO DISTRITO DE CHANCAY DE LA PROVINCIA DE HUARAL DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Creación de servicio de Movilidad Urbana Comité 17 Chancay, Lima	ANIN	350089
272	CREACIÓN DEL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA EN PAMPA LIBRE DISTRITO DE CHANCAY DE LA PROVINCIA DE HUARAL DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Creación de servicio de Movilidad Urbana Pampa Libre Chancay, Lima	ANIN	2676726
273	CREACIÓN DEL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA EN AA. HH SAN MARTÍNII ETAPA DE CENTRO POBLADO AA. HH SAN MARTÍN II ETAPA DISTRITO DE CHANCAY DE LA PROVINCIA DE HUARAL DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Creación de servicio de Movilidad Urbana AAHH San Martín Chancay, Lima	ANIN	346795
274	AMPLIACIÓN DEL TERMINAL DE CONTENEDORES MUELLE SUR - CALLAO	Ampliación Muelle Sur, Lima	MTC	-
275	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE EXPOSICION PERMANENTE Y ALMACENAMIENTO DEL PATRIMONIO CULTURAL MUEBLE HISTÓRICO Y ARTÍSTICO EN EL MUSEO NACIONAL DE ARQUEOLOGÍA, ANTROPOLOGÍA E HISTORIA DEL PERÚ, DISTRITO DE PUEBLO LIBRE, DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento Museo de Pueblo Libre, Lima	Cultura	2320691
276	MEJORAMIENTO DE LAS CAPACIDADES OPERATIVAS DE LOS SERVICIOS QUE BRINDA LA AUTORIDAD MARITIMA NACIONAL CHUCUITO-CALLAO CALLAO - DISTRITO DE CALLAO - PROVINCIA DE CALLAO - DEPARTAMENTO DE CALLAO	Mejoramiento servicios Dicapi, Chucuito Callao	Mindef / MGP	-
277	MEJORAMIENTO DE ATENCIÓN DE SERVICIOS DE SALUD HOSPITALARIAS EN LUIS ARIAS SCHEREIBER – HOSPITAL MILITAR CENTRAL DISTRITO DE JESÚS MARÍA DE LA PROVINCIA DE LIMA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Nuevo Hospital Militar Central, Lima	Mindef /EP	-
278	OBRAS DE CABECERA Y CONDUCCIÓN PARA EL ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE PARA LIMA - FASE 1: TRATAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN PRIMARIA	Obras de Cabecera, Fase 1, Lima	Vivienda	-
279	RED VIAL N° 5 CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: ANCÓN – HUACHO – PATIVILCA / PAR VIAL SERPENTÍN PASAMAYO - VARIANTE PASAMAYO	Ampliación transitabilidad Carretera Panamericana Norte, Par Vial Variante y Serpentin Pasamayo, Lima	MTC	2685542
280	PARQUE INDUSTRIAL DE ANCÓN, LIMA	Parque Industrial de Ancón, Lima	Produce	-
281	CONSTRUCCION DE LA AUTOPISTA CHINCHA - ICA TRAMO KM 188+000 - KM 283+609	Construcción de Autopista Chincha, pasos a desnivel, Ica	MTC	2318526
282	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DE HOSPITALIZACION, MEDICINA FISICA Y REHABILITACION, ONCOLOGIA Y HEMODIALISIS DEL HOSPITAL NACIONAL GRAL PNP LUIS N. SAENZ, DISTRITO DE JESUS MARIA - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación, Hospital Sáenz, Jesús María, Lima.	Mininter	2478041
283	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE ATENCIÓN DE SALUD BÁSICOS EN POLICLINICO JUAN JOSE RODRIGUEZ LAZO DISTRITO DE CHORRILLOS DE LA PROVINCIA DE LIMA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación Policlínico Juan José Rodríguez, Chorrillos, Lima.	EsSalud	349127
284	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE EDUCACIÓN TÉCNICO PRODUCTIVA DEL CENTRO DE EDUCACIÓN TÉCNICO PRODUCTIVA (Cetpro) ALCIDES SALOMÓN ZORRILLA, DISTRITO DE BELLAVISTA, PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO	Mejoramiento del Cetpro Alcides Salomón Zorrilla	MIMP-CONADIS	2309276
285	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE PROTECCIÓN INTEGRAL A ADOLESCENTES MUJERES DE 13 A 17 AÑOS EN EL CENTRO DE ATENCION RESIDENCIAL ERMELINDA CARRERA, DISTRITO DE SAN MIGUEL, PROVINCIA DE LIMA, DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación CAR Ermelinda Carrera	MIMP	2197584

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
286	CREACIÓN CENTRO DE ATENCIÓN RESIDENCIAL PARA PERSONAS ADULTAS MAYORES EN CONDICIONES DE POBREZA, POBREZA EXTREMA Y VULNERABILIDAD "FELICIDAD" SAN MIGUEL DEL DISTRITO DE SAN MIGUEL - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Creación de CARPAM Felicidad, San Miguel, Lima	MIMP	2327366
287	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL CENTRO DE DESARROLLO INTEGRAL DE LA FAMILIA SAN JUDAS TADEO VILLA EL SALVADOR DEL DISTRITO DE VILLA EL SALVADOR - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación CEDIF San Judas Tadeo	MIMP	2381910
288	PROYECTO DE IRRIGACIÓN CONCÓN, LIMA	Proyecto de irrigación Concón, Lima	Midagri	-
289	MEJORAMIENTO DE LAS ESCUELAS DE FORMACIÓN MILITAR DE LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ	Mejoramiento Escuela Militar FAP - Proyecto Sayari, Lima	Mindef / FAP	-
290	RED VIAL N° 5 CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: ANCÓN – HUACHO – PATIVILCA / PUENTE CHANCAY	Construcción Puente Chancay, Lima	MTC	2465966
291	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN CONTRA INUNDACIONES Y MOVIMIENTO DE MASAS EN LAS QUEBRADAS SAN JERONIMO, CONDORAY, JACAYITA Y PICAMARÁN EN LOS DISTRITOS DE LUNAHUANA, PACARAN Y ZUÑIGA DE LA PROVINCIA DE CAÑETE - DEPARTAMENTO DE LIMA	Protección ante Inundaciones, Quebradas San Jerónimo, Condoray, Jacayita y Picamarán- Cañete, Lima	ANIN	2498426
292	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN EN QUEBRADAS PARA REDUCIR EL RIESGO DE LAS UNIDADES PRODUCTORAS DE BIENES Y SERVICIOS PÚBLICOS FRENTE AL PELIGRO DE MOVIMIENTO DE MASAS EN LA CUENCA DEL RÍO RÍMAC EN LOS DISTRITOS DE LURIGANCHO Y CHACLACAYO DE LA PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Protección ante Inundaciones y Movimiento de Masa, 23 Quebradas-Río Rimac, Lima	ANIN	2559071
293	Recuperación de Ecosistemas, Las Lomas Parque Ecológico Antonio Raimondi, Ancón	Recuperación de Ecosistemas, Las Lomas Parque Ecológico Antonio Raimondi, Ancón	Minam	2447884
294	ADQUISICION DE SISTEMA DE TECNOLOGIA, INFORMACION Y COMUNICACION; EN EL(LA) LINEA 1 DE LA RED BASICA DEL METRO DISTRITO DE LIMA, PROVINCIA LIMA, DEPARTAMENTO LIMA	Renovación del Sistema de Control de Pasajeros, Línea 1 Metro de Lima	MTC	2663731
295	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN CONTRA INUNDACIONES DEL RÍO CAÑETE ENTRE EL TRAMO DESEMBOLCADA DEL RÍO CAÑETE - LOCALIDAD DE PAULO EN LOS DISTRITOS DE SAN VICENTE DE CAÑETE, NUEVO IMPERIAL Y LUNAHUANA DE LA PROVINCIA DE CAÑETE - DEPARTAMENTO DE LIMA	Creación Protección contra Inundaciones – Cuenca Río Cañete, Lima	ANIN	2498739
296	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN ANTE INUNDACIONES EN EL RÍO MALA, EN LOS DISTRITOS DE MALA, SAN ANTONIO, SANTA CRUZ DE FLORES Y CALANGO - 4 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE CAÑETE - DEPARTAMENTO DE LIMA	Creación Protección contra Inundaciones – Cuenca Río Mala, Lima	ANIN	2506092
297	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE PROTECCIÓN PARA REDUCIR EL RIESGO DE LA POBLACIÓN Y UNIDADES PRODUCTORAS DE BIENES Y SERVICIOS PÚBLICOS FRENTE A EROSIÓN E INUNDACIÓN EN LA CUENCA DEL RÍO RÍMAC LAS PROVINCIAS DE LIMA Y HUAROCHIRÍ DEL DEPARTAMENTO DE LIMA Y PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO DEL DEPARTAMENTO DE CALLAO	Mejoramiento y Ampliación Reducir Riesgo Cuenca Río Rimac, Lima	ANIN	2558786
298	CREACIÓN DEL SERVICIO DE ALCANTARILLADO U OTRAS FORMAS DE DISPOSICIÓN SANITARIA DE EXCRETAS Y MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE AGUA POTABLE RURAL EN LOS CENTROS POBLADOS MANCHURIA, EL ALTO, BOZA, CANDELARIA, GRAMADALES, SALINITAS, PASAMAYO, SAN AGUSTIN, SARITA COLONIA, SANTA ROSA, VILLA DEL MAR, VISTA ALEGRE I Y II ETAPA, 24 DE JUNIO, LA CASETA, L DISTRITO DE AUCALLAMA DE LA PROVINCIA DE HUARAL DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación – Agua Potable Rural y Creación Alcantarillado 14 Centros Poblados (CP) Aucallama, Huaral, Lima	ANIN	321964
299	MEJORAMIENTO, AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO DEL CENTRO POBLADO CIUDAD DEL AGRO, PROVINCIA DE BARRANCA - LIMA	Mejoramiento y Ampliación Agua Potable y Saneamiento, Ciudad del Agro, Barranca	ANIN	2327041

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
300	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE DIFUSIÓN CULTURAL A TRAVÉS DE RADIODIFUSIÓN SONORA Y TELEVISIÓN. EN EL INSTITUTO NACIONAL DE RADIO Y TELEVISIÓN DEL PERÚ, DISTRITO DE LIMA DE LA PROVINCIA DE LIMA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA *	Mejoramiento y Ampliación Sede Instituto Nacional de Radio y Televisión del Perú (IRTP) Lima	Cultura	2667657
301	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE SEGURIDAD CIUDADANA LOCAL EN LA ZONA URBANA DE BARRANCA DEL DISTRITO DE BARRANCA DE LA PROVINCIA DE BARRANCA DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación Seguridad Ciudadana Barranca	ANIN	2595209
302	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE SEGURIDAD CIUDADANA EN EL DISTRITO DE CHANCAY - PROVINCIA DE HUARAL - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación Seguridad Ciudadana Chancay	ANIN	2562866
303	CREACIÓN DEL SERVICIO DE PROTECCIÓN MEDIANTE SISTEMA DE ALERTA TEMPRANA EN LA CUENCA DEL RÍO CAÑETE, EN LOS DISTRITOS AYAUCA Y VINAC DE LA PROVINCIA DE YAUYOS, Y EN LOS DISTRITOS DE LUNAHUANA Y ZUÑIGA DE LA PROVINCIA DE CAÑETE - DEPARTAMENTO DE LIMA	Creación Sistema de Alerta Temprana Río Cañete	ANIN	2514822
304	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE ALERTA TEMPRANA ANTE INUNDACIONES Y MOVIMIENTOS DE MASA EN LA CUENCA DEL RÍMAC 4 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación Sistema de Alerta Temprana Río Rimac	ANIN	2555698
305	AMPLIACIÓN DE TERMINAL DE EMBARQUE DE CONCENTRADOS DE MINERALES DEL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO	Ampliación Terminal de Embarque de Concentrados	MTC	-
306	TORRE TRECCA	Torre Trecca	EsSalud	-
307	SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS EN LA RUTA LIMA - CHOSICA	Tren de Pasajeros Lima-Chosica	MTC	-
308	RED VIAL N° 5 CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: ANCÓN – HUACHO – PATIVILCA / VÍA EVITAMIENTO CHANCAY-CHANCAYLLO	Creación Vía de Evitamiento Chancay Chancayllo, Lima	MTC	2665871
309	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LM 672 DISTRITO DE CHANCAY DE LA PROVINCIA DE HUARAL DEL DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento y Ampliación transitabilidad Vía LM-672 Chancay	ANIN	350455
310	RECUPERACION DE CONTROL, VIGILANCIA Y DEFENSA TERRESTRE, AÉREO Y MARÍTIMO, FLUVIAL, LACUSTRE DEL TERRITORIO NACIONAL EN AERÓDROMO DE LA BASE NAVAL DE SAN JUAN DE MARCONA - COMOPERPAC, DISTRITO DE MARCONA - PROVINCIA DE NASCA - DEPARTAMENTO DE ICA	Aeródromo San Juan de Marcona, Ica	Mindef / MGP	
311	Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero, Cusco	Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero, Cusco	MTC	2190272
312	AFIANZAMIENTO HÍDRICO MEDIANTE TRASVASES A LA REPRESA DE SIBINACOCOA.	Afianzamiento hídrico mediante trasvases a la represa de Sbinacococha, Cusco.	FONAFE ²¹⁰ (EGEMSA)	-
313	BANDA 2,300 - 2,330 MHZ	Banda 2.3 GHz	MTC	-
314	BANDA 3,300 - 3,800 MHZ	Banda 3.5 GHz	MTC	-
315	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL EN LA REGIÓN APURIMAC	Banda Ancha Apurímac	MTC	2250056
316	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN AREQUIPA	Banda Ancha Arequipa	MTC	2317548
317	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y EL DESARROLLO SOCIAL EN LA REGIÓN AYACUCHO	Banda Ancha Ayacucho	MTC	2250146

²¹⁰ La entidad titular del proyecto es la empresa bajo el ámbito de FONAFE correspondiente, quién es la responsable de todas las fases del ciclo del proyecto.

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
318	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN CUSCO	Banda Ancha Cusco	MTC	2250264
319	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN HUANCANELICA	Banda Ancha Huancavelica	MTC	2250054
320	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN ICA	Banda Ancha Ica	MTC	2261217
321	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN MOQUEGUA	Banda Ancha Moquegua	MTC	2274206
322	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN PUNO	Banda Ancha Puno	MTC	2263593
323	INSTALACIÓN DE BANDA ANCHA PARA LA CONECTIVIDAD INTEGRAL Y DESARROLLO SOCIAL DE LA REGIÓN TACNA	Banda Ancha Tacna	MTC	2258787
324	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE ATENCIÓN DE SALUD BÁSICOS EN CENTRO DE ATENCIÓN II CHALHUANCA DISTRITO DE CHALHUANCA DE LA PROVINCIA DE AYMARAE DEL DEPARTAMENTO DE APURIMAC	Mejoramiento y Ampliación Centro de Salud II, Chalhuanca, Apurímac	EsSalud	2596216
325	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE INTERPRETACION CULTURAL - CENTRO DE VISITANTES- DEL PARQUE ARQUEOLÓGICO NACIONAL DE MACHUPICCHU, DISTRITO DE MACHUPICCHU, PROVINCIA DE URUBAMBA, DEPARTAMENTO DE CUSCO	Mejoramiento y Ampliación Centro de Visitantes de Machu Picchu, Cusco	Cultura	2452989
326	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE ATENCIÓN DE SALUD BÁSICOS EN URCOS - ESSALUD DISTRITO DE URCOS DE LA PROVINCIA DE QUISPICANCHI DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO	Mejoramiento y Ampliación Centro Salud Básica Urcos Quispicanchi, Cusco	EsSalud	338426
327	MEJORAMIENTO DEL CENTRO HISTÓRICO DE HUAMANGA - AYACUCHO DISTRITO DE AYACUCHO - PROVINCIA DE HUAMANGA - DEPARTAMENTO DE AYACUCHO	Mejoramiento Centro Histórico de Huamanga, Ayacucho	Cultura	2459198
328	CREACIÓN DEL SERVICIO EDUCATIVO ESPECIALIZADO PARA ALUMNOS DE SEGUNDO GRADO DE SECUNDARIA DE EDUCACIÓN BÁSICA REGULAR CON ALTO DESEMPEÑO ACADÉMICO DE LA REGIÓN APURÍMAC	COAR Apurímac	Minedu	2327213
329	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EDUCATIVO ESPECIALIZADO DEL NIVEL SECUNDARIO DEL COLEGIO DE ALTO RENDIMIENTO DEL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA	COAR Arequipa	Minedu	2381596
330	CREACIÓN DEL SERVICIO EDUCATIVO ESPECIALIZADO PARA ALUMNOS DEL SEGUNDO GRADO DE SECUNDARIA DE EDUCACIÓN BÁSICA REGULAR CON ALTO DESEMPEÑO ACADÉMICO DE LAS REGIONES DE PASCO, HUANCANELICA Y CUSCO, LA PROVINCIA DE QUISPICANCHI DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO; LA PROVINCIA DE OXAPAMPA DEL DEPARTAMENTO DE PASCO Y LA PROVINCIA DE HUANCANELICA DEL DEPARTAMENTO DE HUANCANELICA	COAR Centro	Minedu	2429909
331	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EDUCATIVO ESPECIALIZADO DEL NIVEL SECUNDARIO DEL COLEGIO DE ALTO RENDIMIENTO DEL DEPARTAMENTO DE MOQUEGUA	COAR Moquegua	Minedu	2382929
332	CREACIÓN DEL SERVICIO EDUCATIVO ESPECIALIZADO PARA ALUMNOS DEL SEGUNDO GRADO DE SECUNDARIA DE EDUCACIÓN BÁSICA REGULAR CON ALTO DESEMPEÑO ACADÉMICO DE LA REGIÓN TACNA.	COAR Tacna	Minedu	2331588
333	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO POLICIAL DE LA COMISARIA PNP EL ARENAL, DISTRITO DE DEAN VALDIVIA - PROVINCIA DE ISLAY - DEPARTAMENTO DE AREQUIPA	Mejoramiento Comisaría El Arenal, Islay, Arequipa	Mininter	2571912
334	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO POLICIAL DE LA COMISARIA PNP CAYMA, DISTRITO DE CAYMA - PROVINCIA DE AREQUIPA - DEPARTAMENTO DE AREQUIPA	Mejoramiento Comisaría Cayma, Arequipa	Mininter	2540617
335	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO POLICIAL OPERATIVO BÁSICO EN COMISARIA PNP MATARANI DISTRITO DE ISLAY DE LA PROVINCIA DE ISLAY DEL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA	Mejoramiento Comisaría Matarani, Islay, Arequipa	Mininter	2515324

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
336	PROYECTOS NUEVOS - CREACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN VÍA DE EVITAMIENTO DE CUSCO DISTRITO DE SANTIAGO DE LA PROVINCIA DE CUSCO DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO	Construcción de la Vía Evitamiento de la Ciudad Cusco	MTC	2619648
337	MEJORAMIENTO DE LA CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO DE AGUA DE LA CUENCA QUILCA - CHILI	Construcción de Nueva Represa en Cuenca Quilca-Chili, Arequipa	FONAFE ²¹¹ (EGASA)	-
338	CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL PARALELO-CENTRAL HIDROELÉCTRICA MACHU PICCHU, CUSCO	Construcción del Túnel Paralelo-Central Hidroeléctrica Machu Picchu, Cusco	FONAFE ²¹² (EGEMSA)	SNIP-391
339	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-24 (SAN JERONIMO) - EMP. LM-936; EMP. PE-26 (DV. COTAY) - EMP. LM-936; EMP. PE-26 (CHINCHA ALTA) - EMP. LM-131; EMP. LM-129 (DV. CHOCOS) - EMP. LM-131; EMP. LM-130 - EMP. LM-129; EMP. PE-1S (DV. SUNAMPE) - EMP. PE-1S; EMP. PE-1S - EL CARMEN; EMP. PE-26 (SAN JUAN) - SAN PEDRO DE HUACARPANA; EMP. HV-114 (CHUPAMARCA) - EMP. IC-101; EMP. PE-26 (VILLA DE ARMA) - EMP. PE-26 (PALCA), POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE VIÑAC - PROVINCIA DE YAUYOS - DEPARTAMENTO DE LIMA	Mejoramiento CVA 28 Lima, Ica, Huancavelica	MTC	2515255
340	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA: EMP. PE-30 A (DV. CARAYBAMBA) - CARAYBAMBA - SILCO - MOLLEBAMBA - ABRA KCOELLO - EMP. AP-108 (ANTABAMBA) - EMP. PE-30 B (HUANCABAMBA) - HUANCAS VILCAS - CAIHUACHAHUA - LUCRE - TINTAY - PAMPATAMA ALTA - PAMPATAMA BAJA - EMP. PE-30 A (DV. TINTAY) - EMP. PE-30 A (SANTA ROSA) - MOCCHOCCO - SOCCO - LUYCHUPATA - PTE. AMARU - HUANCAPAMPA - MATARA - EMP. AP-109 (ANTABAMBA), POR NIVELES DE SERVICIO, DISTRITO DE CARAYBAMBA - PROVINCIA DE AYMARAES - DEPARTAMENTO DE APURIMAC	Mejoramiento CVA 3 Apurímac	MTC	2443427
341	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA CARRETERA OLLANTAYTAMBO - PATACANCHA - ACOBAMBA-EMP. CU-105 (DV. SAN LORENZO); HUAYURANI - VICOS - DV. AMAYBAMBA - EMP. AP-100 (PTE. PASAJE); QUILLABAMBA - ECHARATE - EMP. PE-28 B (COCABAMBILLA); YOMENTONI - DV. IVOCHETO - DV. SANIRIATO, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE ECHARATE DE LA PROVINCIA DE LA CONVENCION DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO	Mejoramiento CVA 30 Cusco	MTC	2516110
342	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-30 C (CCATCA) - CCARACALLE - EMP. CU- 113 (HUANCARANI); EMP. PE-28 B (PTE. HUAMBUTIO) - HUANCARANI - EMP. CU-112 (PAUCARTAMBO); EMP. CU-1006 (PTE. SABALUYOC) - EMP. CU-113 (PILLCOPATA), POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE CCATCA - PROVINCIA DE QUISPICANCHI - DEPARTAMENTO DE CUSCO	Mejoramiento CVA 31 Cusco	MTC	2512805
343	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA CARRETERA EMP. PE-30 D (PUCARA)-LARAMATE-SARAMARCA; EMP. AY-111 (OCAÑA)-SAN PEDRO DE PALCO; EMP. IC-115 (PIRCA)-URANMAR2CA; EMP. PE-30 A-DV. AGUAS TERMALES DE RONQUILLO, SANTA LUCÍA-HUANCA; EMP. PE-30 A (ABRA CONDORCENCCA)-SAISA-SANTA LUCÍA; CORACORA-UPAHUACHO, POR NIVELES DE SERVICIO, DISTRITO DE LARAMATE DE LA PROVINCIA DE LUCANAS DEL DEPARTAMENTO DE AYACUCHO	Mejoramiento CVA 34 Arequipa, Ayacucho, Ica	MTC	2677569
344	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-1S (DV. AREQUIPA) - LA JOYA - EMP. PE-34A (AREQUIPA); EMP. PE-34C - CAYMA - EMP. PE-34A (PAMPA CAÑAGUAS); EMP. PE-34A (YURA) - HUANCA - LLUTA - EMP. AR-109 (VISCAYACU); EMP. PE-1S (EL CRUCE) - LA CANO; EMP. PE-1S (DV. HUAMBO) - DV. LLUTA - HUAMBO; EMP. PE-1SL (RATA) - SAN ANTONIO - PAMPACOLCA - EMP. PE-1SM (DV. TAGRE); EMP. PE-1S (PTE. ATICO) - ATICO - CARAVELI, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE LA JOYA - PROVINCIA DE AREQUIPA - DEPARTAMENTO DE AREQUIPA	Mejoramiento CVA 35 Arequipa	MTC	2507956

²¹¹ La entidad titular del proyecto es la empresa bajo el ámbito de FONAFE correspondiente, quién es la responsable de todas las fases del ciclo del proyecto.

²¹² La entidad titular del proyecto es la empresa bajo el ámbito de FONAFE correspondiente, quién es la responsable de todas las fases del ciclo del proyecto.

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
345	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-34 E (DV. CALLALLI) - CALLALLI - SIBAYO - DV. CAYLLOMA - EMP. CU-131; EMP. PE-3S W (YAURI) - PTE. CENTRAL - VIRGINIYOC - EMP. AR-111; EMP. AR-111 - TISCO - COTA COTA; EMP. AR-111 (DV. CAYLLOMA) - EMP. AR-124 (CAYLLOMA); EMP. AR-112 (CAYLLOMA) - CUCHO CAPILLA - JACHANA - EMP. AR-647 (DV. NUEVO TOLCONI), POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE CALLALLI - PROVINCIA DE CAYLLOMA - DEPARTAMENTO DE AREQUIPA	Mejoramiento CVA 36 Cusco, Arequipa	MTC	2508333
346	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA CARRETERA DV. AUSANGATE-EMP PE-3SI; EMP PE-3S (SAN JERÓNIMO)-EMP CU-121(DV PARURO); RONDOCAN-EMP 123(CALZADA); EMP PE-3SY(VELILLE)-AYACASI-DV CHAMACA; EMP PE-3SG (SANTO TOMAS)-SANTO TOMAS, EMP PE-3SY-EMP CU-119; EMP PE-3SG (BUENA VISTA)-EMP PE-3SG; EMP PE-3SG (ABRA ASNOCCASA)-EMP PE-3SG; EMP CU-129(DV ACCHA)-EMP PE-3SY, POR NIVELES DE SERVICIO, DISTRITO DE CHECACUPE DE LA PROVINCIA DE CANCHIS DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO	Mejoramiento CVA 37 Cusco	MTC	2663099
347	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA CARRETERA SACACA-EMP. PU-100 (DV. ORURILLO); EMP. PE-3S (AYAVIRI)-EMP. PU-158; PAMPUYO-ENTRADA SAN JOSÉ; EMP. PE-3S G (DV. ROSASPATA)-DV. MACHACCOYO, EMP. PE-3S G (LLALLI)-DV. ANAHUANCA; EMP. PU-125-SAYHUANI; DV. ACOLLA-SAYHUANI, POR NIVELES DE SERVICIO, DISTRITO DE ORURILLO DE LA PROVINCIA DE MELGAR DEL DEPARTAMENTO DE PUNO	Mejoramiento CVA 38 Cusco, Puno	MTC	2664704
348	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-3S (DV. CALAPUJA) - EMP. PE-34 A (DEUSTUA); EMP. PE-3S (CARACOTO) - QUIVILLACA - EMP. PU-947; EMP. PE-3S (JULIACA)- EMP. PE-3SO(COATA); EMP. PE-34 H (PTE. CCACACHI) - LORI PUNCO - EMP. PU-120; EMP. PE-34 H (TARACO) - SAMÁN - EMP. PU-113(DV. ARAPA); EMP. PE-3S (CHASQUI) - PILCUYO - ACCASO- PUCARA; EMP. PE-3S (BUENAVISTA CHACACHACA)- YUNGUYO - ZEPITA, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE LAMPA - PROVINCIA DE LAMPA - DEPARTAMENTO DE PUNO	Mejoramiento CVA 39-40 Puno	MTC	2514132
349	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-28B (PISAC) - DV. RUINAS - CUYO GRANDE - CHAHUAYTIRI - COLQUEPATA - EMP. CU-113 (PAUCARTAMBO); EMP. CU-112 (PAUCARTAMBO) - DV. CHALLABAMBA - DV. TRES CRUCES - PATRIA - PILLCOPATA - DV. PUERTO ATALAYA - EMP. MD-103 (PUENTE RÍO CARBON); PUENTE RÍO CARBON - GAMITANA - VILLA SALVACION - SHINTUYA - ITAHUANIA - NUEVO EDEN, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE PISAC - PROVINCIA DE CALCA - DEPARTAMENTO DE CUSCO	Mejoramiento CVA 4 Cusco, Madre de Dios	MTC	2446449
350	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-36 B (DV. CHOJATA) - DV. CALACOA-PALLATEA-CHOJATA-LLOQUE-LUCCO-ICHUÑA-TOLAPALCA - EMP. PE-34 C; EMP. MO-556(DV. CHIARJAQUE) - EMP. MO-103 (DV. CHOJATA); EMP. PE- 36G (DV. COLOAQUE) - QUINISTAQUILLAS-EMP. MO-528(DV. PUTUNCO); EMP. MO-101(DV. UBINAS)-ANASCAPA-EMP. MO-101(DV. UBINAS); EMP. MO-103 (LUCCO)-EMP. AR-120(DV. HUANCARANI) - EMP. PE-34C (DV. TARUCANI), POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE CARUMAS - PROVINCIA DE MARISCAL NIETO - DEPARTAMENTO DE MOQUEGUA	Mejoramiento CVA 41 Moquegua, Arequipa	MTC	2505082
351	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP PE-38 (DV. MAMUTA)-EMP PE- 40 A; EMP PE-40A-EMP PE.40 (ANCOCHULPO TRIPARTITO); EMP PE.1S DV. SAMA GRANDE)-EMP PE-38 (DV. CHUCATAMANI); EMP TA-529 (HUANUARA) - EMP TA -515; EMP. TA- 511-EMP TA -524 (CAIRANI); EMP TA-529 (ANCOCALA) - DV ANCOCALA; EMP. TA-517-EMP TA-518 (YARABAMBA); EMP TA-530 - EMP. TA-104; EMP. TA-544 (CAICO) - EMP. PE-36A; EMP. TA-105 (PAMPUYO) - EMP. TA-103, POR NIVELES DE SERVICIOS; DISTRITO DE SAMA - PROVINCIA DE TACNA - DEPARTAMENTO DE TACNA	Mejoramiento CVA 42 Tacna	MTC	2527998

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
352	MEJORAMIENTO CARRETERA EMP. PE-32A (DV. QUEROBAMBA) – DV. SAN SALVADOR DE QUIJE – PAICO – SANTIAGO DE PAUCARAY – ATIHUARA – AUTAMA – SORAS – SAN PEDRO DE LARCAY – EMP. PE-30B (SAN PABLO DE CHICHA); EMP. PE-30B (SAN JUAN DE AYAPAMPA) – TOROHUICCCANA – PUCAHUASI – SAÑAYCA – EMP. PE-30A (DV. CHACAPUENTE), POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE QUEROBAMBA - PROVINCIA DE SUCRE - DEPARTAMENTO DE AYACUCHO	Mejoramiento CVA Ayacucho, Apurímac	5 MTC	2458796
353	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP PE-3SM (DV. LIRIO) - ACORIA -EMP PE-26; EMP PE-26B (CUNYACC)-PUCAPAMPA-EMP PE-3SM; EMP. PE-3S (LA ESMERALDA)-EMP PE-3SM; EMP. PE-3SM– TINQUERCCASA -EMP. HV-113 (PUCAPAMPA); EMP. PE-3S (LA ESMERALDA) - PACHAMARCA; EMP. PE-26B (LIRCAY)-EMP. PE-3SM (CALZADA); EMP. PE-26B (REPARTICIÓN HUAPA)-EMP. PE-28A; EMP. PE-28A (DV. PARAS)-ROSASPATA - EMP. PE-28A (DV. ARIZONA), POR NIVELES DE SERVICIO DISTRITO DE ACORIA - PROVINCIA DE HUANCVELICA - DEPARTAMENTO DE HUANCVELICA	Mejoramiento CVA Huancavelica, Ayacucho	6 MTC	2471070
354	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP PE-1S (DV. LOS AQUIJES) - LOS AQUIJES-DV. COCHARCAS- HUAMBO; HUAMBO - CORDOVA - OCOYO - EMP. AY-113; EMP. PE-1S (RIO GRANDE) - SANTA ROSA - HUARACO - PACOLLA; EMP. PE-30D (CAMALA) - HUAC HUAS - PACOLLA; EMP. HV-118 (QUISHUARCCASA) - MOLLECANCHA - HUAMBO; EMP. PE-1SC (CHAULISMA) - TAMBO – SAUCE (LD. ICA); EMP. PE-28D (DV. SINTO) - CUSICANCHA - EMP. PE-28A (DV. HUAYACUNDO ARMA), POR NIVELES DE SERVICIO, DISTRITO DE LOS AQUIJES - PROVINCIA DE ICA - DEPARTAMENTO DE ICA	Mejoramiento CVA Huancavelica, Ayacucho, Ica	7 MTC	2464852
355	MEJORAMIENTO SERVICIOS DEL DESEMBARCADERO PESQUERO ARTESANAL LAGUNA GRANDE DISTRITO DE PARACAS - PROVINCIA DE PISCO - REGIÓN ICA	Mejoramiento DPA Laguna Grande, Ica	Produce	2402264
356	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO EDUCATIVO DEL NIVEL INICIAL N°759, NIVEL PRIMARIA INSTITUCIÓN EDUCATIVA 50833 ANTONIO CANO CACERES Y NIVEL SECUNDARIA DE PUMAMARCA DEL DISTRITO DE TAMBOBAMBA-PROVINCIA DE COTABAMBAS-DEPARTAMENTO DE APURIMAC	Mejoramiento y Ampliación EBR-IE 759 y IE 50833-Pumamarca-Apurímac	Minedu	2291816
357	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS EDUCATIVOS DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA CEMA MARA, DISTRITO DE MARA-PROVINCIA DE COTABAMBAS-DEPARTAMENTO DE APURIMAC	Mejoramiento EBR-IE Cema Mara-Apurímac	Minedu	2473495
358	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN EBRA-CUSCO	Mejoramiento y Ampliación EBRA-Cusco	Minedu	2496032
359	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN IRRIGACIÓN EMBALSE CARDOS, TACNA	Mejoramiento y Ampliación Irrigación Embalse Cardos, Tacna	Midagri	364789
360	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA ESCUELA TECNICO SUPERIOR PNP - AREQUIPA	Mejoramiento y Ampliación Escuela Técnico Superior PNP, Arequipa	Mininter	2197523
361	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE READAPTACIÓN SOCIAL DEL ESTABLECIMIENTO PENITENCIARIO DE ABANCAY DISTRITO DE ABANCAY - PROVINCIA DE ABANCAY - DEPARTAMENTO DE APURIMAC	Mejoramiento Establecimiento Penitenciario Abancay	INPE	2384330
362	AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD DE ALBERGUE Y CONSTRUCCION DE AREAS COMPLEMENTARIAS EN EL COMPLEJO PENITENCIARIO DE AREQUIPA	Ampliación Establecimiento Penitenciario Arequipa	INPE	2158194
363	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE READAPTACION SOCIAL EN EL ESTABLECIMIENTO PENITENCIARIO DE CHINCHA	Mejoramiento Establecimiento Penitenciario Chincha	INPE	2191657
364	CREACIÓN DEL SERVICIO DE READAPTACIÓN SOCIAL EN EL ESTABLECIMIENTO PENITENCIARIO DE COLQUEPATA, UBICADO EN EL DISTRITO DE COLQUEPATA, PROVINCIA DE PAUCARTAMBO, DEPARTAMENTO DE CUSCO	Creación Establecimiento Penitenciario Colquepata, Cusco	Minjusdh	2570987

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
365	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE READAPTACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN PENAL EN EL ESTABLECIMIENTO PENITENCIARIO DE ICA. - DISTRITO DE ICA - PROVINCIA DE ICA - REGIÓN ICA	Mejoramiento Establecimiento Penitenciario Ica	INPE	2195389
366	CREACIÓN DE UN NUEVO TRAZADO GEOMÉTRICO Y SEGUNDA CALZADA DE LA RUTA PE-1S (PANAMERICANA SUR), ENTRE LAS PROGRESIVAS KM 918+750 A KM 921+600 DISTRITO DE MAJES - PROVINCIA DE CAYLLOMA - DEPARTAMENTO DE AREQUIPA	Nuevo trazo Ruta Majes Siguan, Arequipa	MTC	2591250
367	FERROCARRIL DEL SUR Y SUR ORIENTE	Ferrocarril del Sur y Sur Oriente	MTC	-
368	CREACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO INTERURBANO EN EL TRAMO HIDROELECTRICA - QUILLABAMBA DISTRITO DE MACHUPICCHU DE LA PROVINCIA DE URUBAMBA DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO	Ferrocarril Hidroeléctrica-Quillabamba, Cusco	MTC	323711
369	MEJORAMIENTO FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAMELICA CENTRO POBLADO DE CHILCA - DISTRITO DE CHILCA - PROVINCIA DE HUANCAYO - REGIÓN JUNÍN, CENTRO POBLADO DE HUANCAMELICA - DISTRITO DE HUANCAMELICA - PROVINCIA DE HUANCAMELICA - REGIÓN HUANCAMELICA	Ferrocarril Huancayo-Huancavelica	MTC	2397504
370	CREACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO INTERURBANO EN SAN JUAN DE MARCONA - ANDAHUAYLAS, DISTRITO DE MARCONA, PROVINCIA DE NASCA DEL DEPARTAMENTO DE ICA - DISTRITO DE JOSE MARIA ARGUEDAS DE LA PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS DEL DEPARTAMENTO DE APURÍMAC	Ferrocarril San Juan de Marcona-Andahuaylas	MTC	2655396
371	CREACIÓN DEL SERVICIO DE GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA MEDIANTE SISTEMA SOLAR FOTOVOLTAICO, EN LA ZONA SUR DEL PERÚ	Generación de energía con sistema solar fotovoltaico-Arequipa	FONAFE ²¹³ (EGASA)	2670126
372	GRUPO 2 PROYECTOS ELÉCTRICOS DEL PLAN DE TRANSMISIÓN 2025-2034	Grupo 2 Proyectos Eléctricos del PT 2025-2034	Minem	-
373	GRUPO 4 PROYECTOS ELÉCTRICOS DEL PLAN DE TRANSMISIÓN 2025-2034	Grupo 4 Proyectos Eléctricos del PT 2025-2034	Minem	-
374	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL DE CHINCHEROS II-1, RED DE SALUD VIRGEN DE COCHARCAS, DISTRITO DE CHINCHEROS - PROVINCIA DE CHINCHEROS - DEPARTAMENTO DE APURÍMAC	Mejoramiento y Ampliación Hospital de Chincheros II-1, Apurímac	Minsa	2344910
375	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL DEL ALTIPLANO DE LA REGIÓN PUNO - ESSALUD, EN EL DISTRITO DE PUNO, PROVINCIA DE PUNO, DEPARTAMENTO DE PUNO	Creación Hospital EsSalud del Altiplano, Puno	EsSalud	2300016
376	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL GOYENECHÉ, NIVEL III - 1, DEL DISTRITO DE AREQUIPA, PROVINCIA DE AREQUIPA, REGIÓN AREQUIPA	Mejoramiento y Ampliación Hospital Goyeneche, Arequipa	Minsa	2078503
377	MEJORAMIENTO DE LA CAPACIDAD DIAGNOSTICA Y RESOLUTIVA DE LOS SERVICIOS DE ATENCIÓN DE LA SALUD DEL HOSPITAL GUILLERMO DÍAZ DE LA VEGA, DISTRITO DE ABANCAY - PROVINCIA DE ABANCAY - DEPARTAMENTO DE APURÍMAC	Mejoramiento Hospital Guillermo Díaz de La Vega, Apurímac	Minsa	2234314
378	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE ATENCIÓN DE SERVICIOS DE SALUD HOSPITALARIOS EN ESPINAR - ESSALUD DISTRITO DE ESPINAR DE LA PROVINCIA DE ESPINAR DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO	Mejoramiento y Ampliación Hospital II-1 Espinar, Cusco	EsSalud	339217
379	CREACIÓN DEL SERVICIO DE ATENCIÓN DE SALUD BÁSICOS EN HOSPITAL I LAMPA - ESSALUD - RED ASISTENCIAL JULIACA DISTRITO DE LAMPA DE LA PROVINCIA DE LAMPA DEL DEPARTAMENTO DE PUNO	Creación Centro Asistencial Hospital I Lampa, Puno	EsSalud	282074
380	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE ATENCIÓN DE SERVICIOS DE SALUD HOSPITALARIOS EN HOSPITAL II ILO DISTRITO DE ILO DE LA PROVINCIA DE ILO DEL DEPARTAMENTO DE MOQUEGUA	Mejoramiento y Ampliación Hospital II, Ilo, Moquegua	EsSalud	2599779

²¹³ La entidad titular del proyecto es la empresa bajo el ámbito de FONAFE correspondiente, quién es la responsable de todas las fases del ciclo del proyecto.

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
381	RECUPERACION DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL MARIA REICHE DE LA RED ASISTENCIAL ICA-ESSALUD DISTRITO DE MARCONA - PROVINCIA DE NASCA - DEPARTAMENTO DE ICA	Recuperación Hospital María Reiche, Nasca, Ica	EsSalud	2327847
382	FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD RESOLUTIVA DEL HOSPITAL REGIONAL MANUEL NUÑEZ BUTRON PUNO	Fortalecimiento Hospital Regional Manuel Núñez Butrón, Puno	Minsa	2271673
383	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL III DANIEL ALCIDES CARRIÓN DE LA RED ASISTENCIAL TACNA - ESSALUD DISTRITO DE CALANA - PROVINCIA DE TACNA - DEPARTAMENTO DE TACNA	Mejoramiento y Ampliación Hospital III Daniel Alcides Carrión, Tacna	EsSalud	2341243
384	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL REGIONAL ZACARIAS CORREA VALDIVIA DE HUANCAVELICA; DISTRITO DE ASCENSION, PROVINCIA DE HUANCAVELICA Y DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA	Mejoramiento Hospital Zacarías Correa Valdivia, Huancavelica	Minsa	2354781
385	RECUPERACION DE ECOSISTEMAS CON FINES DE REDUCCIÓN DE RIESGOS DE INUNDACIÓN Y MOVIMIENTO DE MASAS EN LA CUENCA ALTA Y MEDIA DEL RÍO SAN JUAN, LA PROVINCIA DE CASTROVIRREYNA DEL DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA Y LA PROVINCIA DE CHINCHA DEL DEPARTAMENTO DE ICA	IN Recuperación Ecosistema, Río San Juan -Ica	ANIN	2517877
386	IRRIGACIÓN LANCHAS-VILLACURÍ /AFIANZAMIENTO DEL RÍO ICA, ICA	Irrigación Lanchas-Villacurí / Afianzamiento del Río Ica, Ica	Midagri	-
387	LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 4	Longitudinal de la Sierra Tramo 4	MTC	2317498 2490013 2000000
388	PROYECTO MAJES SIGUAS II ETAPA	Majes Siguas II, Arequipa	Midagri	2088142
389	MASIFICACIÓN DE GAS NATURAL	Masificación de Gas Natural	Minem	-
390	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE INTERPRETACIÓN CULTURAL DEL MUSEO HISTÓRICO REGIONAL DEL CUSCO, EN LA CASA DE GARCILASO DE LA VEGA, DISTRITO DE CUSCO - PROVINCIA DE CUSCO - DEPARTAMENTO DE CUSCO	Mejoramiento Museo Regional Casa Garcilaso de Cusco	Cultura	2481991
391	TERMINAL PORTUARIO SAN JUAN MARCONA, ICA	TP San Juan Marcona, Ica	MTC	-
392	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO REGISTRALES EN LA OFICINA REGISTRAL PISCO DISTRITO DE PISCO DE LA PROVINCIA DE PISCO DEL DEPARTAMENTO DE ICA	Mejoramiento y Ampliación Oficina Registral Pisco	Minjushd	2632293
393	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA OFICINA DE CRIMINALISTICA DE LA XI DIRECCION TERRITORIAL DE POLICIA - AREQUIPA	Mejoramiento Oficri Arequipa	Mininter	2160780
394	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE INVESTIGACION DE LA OFICINA DE CRIMINALISTICA DE LA REGIÓN POLICIAL CUSCO EN EL MARCO DE LA IMPLEMENTACION DEL NUEVO CODIGO PROCESAL PENAL	Mejoramiento Oficri Cusco	Mininter	2115620
395	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL EN OFICINA DE CRIMINALISTICA JULIACA DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ DISTRITO DE JULIACA DE LA PROVINCIA DE SAN ROMAN DEL DEPARTAMENTO DE PUNO	Mejoramiento Oficri Juliaca	Mininter	2696713
396	IRRIGACIÓN PAMPAS VERDES, AYACUCHO, ICA, AREQUIPA	Irrigación Pampas Verdes, Ayacucho, Ica, Arequipa	Midagri	-
397	CREACIÓN DE LOS SERVICIOS DE INTERPRETACION CULTURAL A TRAVES DE UN CENTRO DE INTERPRETACION DE LA LINEAS Y GEOGLIFOS DE NASCA Y PALPA DISTRITO DE EL INGENIO, PROVINCIA DE NASCA, DEPARTAMENTO DE ICA SAN JOSE Y LA PASCANA DEL DISTRITO DE EL INGENIO - PROVINCIA DE NASCA - DEPARTAMENTO DE ICA	Creación Servicios Interpretación Líneas de Nasca, Ica	Cultura	2508807
398	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE ATENCIÓN DE SALUD BÁSICOS EN POLICLINICO AZANGARO DISTRITO DE AZANGARO DE LA PROVINCIA DE AZANGARO DEL DEPARTAMENTO DE PUNO	Mejoramiento y Ampliación Policlínico Azángaro, Puno	EsSalud	348226

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
399	PRESA DE REGULACIÓN SALLCA-180 HM3, CUSCO	Presa de regulación Sallca-180 Hm3, Cusco	FONAFE ²¹⁴ (EGEMSA)	-
400	PROYECTO DE IRRIGACIÓN ARAZA, MADRE DE DIOS	Proyecto de irrigación Araza, Madre de Dios	Midagri	-
401	PROYECTO DE IRRIGACIÓN CERRO VERDE, AREQUIPA	Proyecto de irrigación Cerro Verde, Arequipa	Midagri	-
402	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE AGUA PARA RIEGO DEL SISTEMA DE RIEGO YANAPUJIO - VALLE DE TAMBO EN LOS DISTRITOS DE ICHUÑA Y UBINAS DE LA PROVINCIA DE GENERAL SANCHEZ CERRO DEL DEPARTAMENTO DE MOQUEGUA Y PROVINCIA DE ISLAY DEL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA	Mejoramiento y Ampliación Irrigación Yanapujio-Tambo, Moquegua y Arequipa	Midagri	2487020
403	CREACIÓN DEL SERVICIO DE ACCESO A INTERNET FIJO DE ÚLTIMA MILLA EN LAS REGIONES APURÍMAC, AYACUCHO Y JUNÍN	Creación Servicio Internet Fijo Macro Regional Apurímac, Ayacucho y Junín	MTC-Pronatel	2658798
404	CREACIÓN DEL SERVICIO DE ACCESO A INTERNET FIJO EN RED DE INTERNET FIJO EN CENTROS POBLADOS DE LA REGIÓN MADRE DE DIOS	Internet fijo 82 CP, Madre de Dios	MTC-Pronatel	2615916
405	MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO Y TRATAMIENTO DE AGUAS SERVIDAS DE LA CIUDAD DE PUERTO MALDONADO.	PTAR Puerto Maldonado	Vivienda	2234766
406	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES PARA DISPOSICIÓN FINAL Y/O REÚSO E INFRAESTRUCTURA DE LA RED DE RECOLECCIÓN EN 7 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE CHINCHA - DEPARTAMENTO DE ICA	PTAR Chincha	Vivienda	2469992
407	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE SERVICIO DE PROTECCIÓN ANTE AVENIDAS EXTREMAS EN LA QUEBRADA CANSAS/CHANCHAJALLA DE LOS SECTORES LOS ROSALES, LA TINGUÑA Y CHANCHAJALLA DEL DISTRITO DE LA TINGUÑA - PROVINCIA DE ICA - DEPARTAMENTO DE ICA	Mejoramiento Quebrada Cansas / Chanchajalla, Ica	ANIN	2524692
408	RED DORSAL NACIONAL DE FIBRA ÓPTICA	Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica	MTC	-
409	REPOSICIÓN Y REUBICACIÓN DE LA CENTRAL TÉRMICA DOLORESPATA (15.6 MW), CUSCO	Reposición y Reubicación de La Central Térmica Dolorespata (15.6 Mw), Cusco	FONAFE ²¹⁵ (EGEMSA)	-
410	PROYECTO DE IRRIGACIÓN PRESA TAMBO -HUYRONDO	Mejoramiento y Ampliación Represa Tambo Bajo, Arequipa	Midagri	379056
411	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE LIMPIEZA PÚBLICA PARA LAS CIUDADES DE LOS DISTRITOS DE ALTO SELVA ALEGRE, CAYMA, CERRO COLORADO, CHARACATO, JACOBO HUNTER, JOSÉ LUIS BUSTAMANTE Y RIVERO, LA JOYA, MARIANO MELGAR, MIRAFLORES, PAUCARPATA, SABANDÍA, SACHACA, SOCABAYA, TIABAYA, UCHUMAYO, YANAHUARA, YURA Y DISTRITO DE AREQUIPA - PROVINCIA DE AREQUIPA - DEPARTAMENTO DE AREQUIPA	Mejoramiento y Ampliación Limpieza Pública, Arequipa	Minam	2521752
412	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS MUNICIPALES EN LA CIUDAD DE JULIACA Y ADECUADO SERVICIO DE DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS DE LAS CIUDADES DE CABANA, CABANILLAS Y CARACOTO, PROVINCIA DE SAN ROMÁN - PUNO	Mejoramiento y Ampliación Gestión Integral Residuos sólidos, Juliaca, Puno	Minam	2336972
413	REUBICACIÓN DE LA ESTACIÓN FERROVIARIA DE OLLANTAYTAMBO DEL FERROCARRIL DEL SUR ORIENTE	Reubicación de la estación Ollantaytambo, Cusco	MTC	-
414	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO Y TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES EN 7 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE TACNA - DEPARTAMENTO DE TACNA	Mejoramiento y Ampliación Alcantarillado, 7 distritos, Tacna	Vivienda	2428087
415	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO DE LA CIUDAD DE JULIACA - PUNO	Mejoramiento y Ampliación, Agua Potable y Alcantarillado, Juliaca, Puno	Vivienda	2331661

²¹⁴ La entidad titular del proyecto es la empresa bajo el ámbito de FONAFE correspondiente, quién es la responsable de todas las fases del ciclo del proyecto.

²¹⁵ La entidad titular del proyecto es la empresa bajo el ámbito de FONAFE correspondiente, quién es la responsable de todas las fases del ciclo del proyecto.

N°	Nombre largo del proyecto	Nombre corto del proyecto	Entidad pública	CUI/
416	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE AGUA POTABLE Y RECOLECCIÓN DE AGUAS RESIDUALES DE LA CIUDAD DE PUNO, DISTRITO DE PUNO - PROVINCIA DE PUNO - DEPARTAMENTO DE PUNO	Mejoramiento y Ampliación, Agua Potable y Alcantarillado, Puno, Puno	Vivienda	2387679
417	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE ALERTA TEMPRANA FRENTE A INUNDACIONES Y MOVIMIENTOS DE MASAS EN LAS CUENCAS DE LOS RIOS ICA Y SAN JUAN, DEPARTAMENTO DE ICA	SAT Cuenca Río Ica y San Juan, Ica	ANIN	2506112
418	SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DEL GAS - ZONA SUR DEL PERÚ	SITGAS	Minem	100218
419	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS TURÍSTICOS PÚBLICOS EN RECURSOS TURÍSTICOS DEL PARQUE ARQUEOLÓGICO CHOQUEQUIRAO DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO	Teleférico Choquequirao, Cusco	Mincetur	2538795
420	TERMINAL PORTUARIO ALMIRANTE MIGUEL GRAU DE TACNA	TP Tacna	MTC	-
421	TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN - PISCO	TP Pisco	MTC	-
422	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE ATENCIÓN DE INSTITUTOS ESPECIALIZADOS EN INSTITUTO REGIONAL DE ENFERMEDADES NEOPLASICAS DISTRITO DE AREQUIPA DE LA PROVINCIA DE AREQUIPA DEL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA	Mejoramiento y ampliación IREN SUR, Arequipa	ANIN	2650022
423	MEGAPUERTO DE CORÍO, AREQUIPA	Megapuerto de Corío, Arequipa	--	-

Anexo 8. Fichas de indicadores de priorización de proyectos PNI 2026-2031

Dimensión	Nombre
Económica-financiera	Alineamiento del proyecto a la potencialidad de la macrozona
	Monto de inversión del proyecto
	Potencial de diversificación productiva en el ámbito del proyecto
	Avance del proyecto según modalidad de ejecución
	Proyectos que no utilicen recursos públicos
Social	Nivel de pobreza en el ámbito del proyecto
	Población directamente beneficiada por el proyecto
	Proyectos con aceptación social
	Proyectos ubicados en provincias con sitios turísticos de patrimonio mundial y localidades indígenas u originarias en situación de vulnerabilidad
	Proyectos en Áreas Críticas de Fronteras con menor desarrollo
	Presencia de proyectos en áreas con mayor criminalidad
Institucional	Capacidad de la entidad en el desarrollo de proyectos
	Nivel de avance sectorial en el desarrollo de proyectos del PNISC 2022-2025 en ejecución
Ambiental	Planificación y gestión del proyecto en materia de gases de efecto invernadero

Código	EF01
Nombre del indicador	Alineamiento del proyecto a la potencialidad de la macrozona
Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad económica y financiera
Justificación (sustento de inclusión)	El PNI busca promover las potencialidades territoriales; por ello, resulta fundamental contar con proyectos que se alineen de manera directa con una o más potencialidades consolidadas de su macrozona. De este modo, es posible activar más rápidamente dichas potencialidades, generando retornos económicos más rápidos y visibles.
Definición	El indicador identifica las potencialidades territoriales consolidadas en la macrozona y el grado de impacto directo que tiene el proyecto sobre ellas.
Objetivo	Priorizar proyectos de infraestructura que impacten de manera directa en las potencialidades consolidadas identificadas dentro de su macrozona.

Fórmula o método de cálculo	El puntaje del indicador se calculará utilizando la siguiente fórmula: $\sum_{i=1}^{10} \alpha_i * \beta_i * \left(\frac{VAB_i}{VAB_{potencialidades}} \right)$ Donde: α_i: variable que toma el valor de 1 cuando la potencialidad «i» tiene la etiqueta de consolidada y 0 cuando no la tiene. β_i: variable que toma el valor de 1 cuando existe un impacto directo del proyecto sobre la potencialidad «i» y 0 cuando no existe dicho impacto directo. VAB_i: valor agregado bruto generado por la potencialidad «i» en la macrozona. $VAB_{potencialidades}$: valor agregado bruto total generado por el conjunto de potencialidades. Nota: Para las potencialidades de «Turismo» y «Desarrollo territorial» se utilizará el ratio promedio del valor agregado bruto de las ocho potencialidades restantes.
Unidad de medida	Valor numérico
Nivel de desagregación geográfica	Macrozona
Limitaciones	Este indicador se diseñó con el propósito de medir cuantitativamente el nivel de impacto del proyecto sobre la potencialidad territorial. Sin embargo, debido a restricciones y dificultades metodológicas, no fue posible implementar dicha medición en la práctica.
Fecha de corte de información	2024 ²¹⁶
Fuente de datos	MEF, INEI, entidades ²¹⁷
Código	EF02
Nombre del indicador	Monto de inversión del proyecto
Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad económica y financiera
Justificación (sustento de inclusión)	Los proyectos con mayor monto de inversión generan mayores oportunidades de crecimiento en las principales variables económicas —como la inversión, el consumo y el empleo— tanto en el sector directamente involucrado como en otros sectores relacionados.
Definición	Para proyectos de APP y PA, el indicador se refiere al costo total de inversión estimado en la fase de identificación del proyecto o en el último estudio disponible, incluyendo el Impuesto General a las Ventas (IGV). En el caso de proyectos de inversión pública, proyectos G2G y O×I, el indicador corresponde al costo de inversión registrado en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (SNPMGI).
Objetivo	El objetivo del indicador es priorizar aquellos proyectos que cuentan con un mayor monto de inversión, bajo el supuesto de que estos tendrían un mayor impacto en el sector y en la economía en general.
Fórmula o método de cálculo	Valor numérico
Unidad de medida	Millones de soles, incluyendo IGV (moneda) Nota: En caso de que el monto del proyecto se encuentre expresado en dólares americanos (USD), se convertirá a soles utilizando el tipo de cambio de 3,604. ²¹⁸
Nivel de desagregación geográfica	No corresponde
Limitaciones	Este indicador tuvo inicialmente como propósito medir el impacto económico generado por la ejecución de un proyecto en función de su monto de inversión. Sin embargo, las propuestas metodológicas planteadas no lograron aplicarse debido a la falta de información, así como a inconsistencias o sesgos en los resultados obtenidos. Se evaluaron distintas formas de medir la relación entre el monto de inversión y variables como el producto bruto interno (PBI) regional, el empleo generado, los beneficios económicos para la población y la reducción de brechas de infraestructura, entre otras.
Fecha de corte de información	31 de agosto de 2025
Fuente de datos	Entidades

Código	EF03
Nombre del indicador	Potencial de diversificación productiva en el ámbito del proyecto
Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad económica y financiera
Justificación (sustento de inclusión)	Una mayor diversificación productiva en una región geográfica permite incrementar el crecimiento económico, el empleo y las exportaciones con mayor valor agregado.

²¹⁶ El dato de VAB para el sector pecuario corresponde al año 2022, mientras que el VAB del sector manufactura se obtuvo para el año 2023.

²¹⁷ Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

²¹⁸ Tipo de cambio: promedio del período (S/ por US\$) del sistema bancario correspondiente a junio de 2025, según información del BCRP.

Definición	El indicador mide la relevancia de las exportaciones no tradicionales en las regiones donde se ubica el proyecto, expresándolas como porcentaje del valor agregado bruto (VAB) departamental. El valor FOB de las exportaciones comprende el costo de la mercancía en el país de origen, el transporte de los bienes y los derechos de exportación.
Objetivo	Priorizar proyectos de infraestructura en aquellas regiones donde las exportaciones no tradicionales tienen un peso relativamente mayor en su VAB, incentivando así la diversificación productiva y el desarrollo de cadenas de valor con mayor contenido de transformación.
Fórmula o método de cálculo	Fórmula o método de cálculo: $\left(\frac{\sum_{i=1}^n XNT_i}{\sum_{i=1}^n VAB_i}\right) * 100\%$ Donde: XNT_i: valor FOB de las exportaciones no tradicionales del departamento «i». VAB_i: valor agregado bruto del departamento «i». n: número de departamentos en los que se ubica el proyecto. Nota: Todos los montos se evalúan en millones de soles (S/ millones).
Unidad de medida	Porcentaje
Nivel de desagregación geográfica	Regional
Limitaciones	Una de las principales limitaciones es la disponibilidad de información a nivel departamental para las exportaciones y el VAB. En varios casos, el dato más reciente a este nivel corresponde al año 2022.
Fecha de corte de información	2022
Fuente de datos	BCRP, INEI

Código		EF04
Nombre del indicador	Avance del proyecto según modalidad de ejecución	
Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad económica y financiera	
Justificación (sustento de inclusión)	Los proyectos que se encuentran más próximos a ingresar a la fase de operación y ofrecer los servicios asociados generan un mayor impacto en la población.	
Definición	El indicador mide el nivel de avance de los proyectos según su modalidad de ejecución: Obra Pública, G2G, O×I, APP o PA. En el caso de proyectos en ejecución, el puntaje considera el avance físico acreditado.	
Objetivo	Priorizar los proyectos que se encuentran en etapas más avanzadas, diferenciando la evaluación de acuerdo con su modalidad de ejecución.	
Fórmula o método de cálculo	Obra Pública, G2G - Programación Multianual de Inversiones: 1 punto. - Formulación y evaluación: 2 puntos. - Ejecución: 3 puntos. O×I - Priorización o etapa previa a la priorización: 1 punto. - Actos previos y proceso de selección: 2 puntos. - Ejecución: 3 puntos. APP, PA - Planeamiento y programación y formulación: 1 punto. - Estructuración y transacción: 2 puntos. - Ejecución contractual: 3 puntos. Punto adicional para proyectos en ejecución: - Si el proyecto cuenta con un avance físico igual o superior al 50 %: se asigna 1 punto adicional.	
Unidad de medida	Valor numérico de 1 a 4	
Nivel de desagregación geográfica	No corresponde	
Limitaciones	El indicador fue diseñado para capturar con precisión el tiempo que toma un proyecto en cada fase y compararlo con un tiempo óptimo definido por el marco legal o por proyectos similares ejecutados anteriormente. Sin embargo, debido a limitaciones metodológicas, no fue posible implementar esta medición.	
Fecha de corte de información	31 de agosto de 2025	
Fuente de datos	Entidades	

Código		EF05
Nombre del indicador	Proyecto que no utilice recursos públicos	
Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad económica y financiera	

Justificación (sustento de inclusión)	Se debe promover el desarrollo de proyectos financiados por el sector privado o por fondos de cooperación internacional, lo que contribuye a un uso más eficiente del presupuesto público a lo largo del ciclo de vida del proyecto y reduce la necesidad de asignar recursos fiscales para su financiamiento.
Definición	El indicador clasifica los proyectos según el tipo de financiamiento asociado a su modalidad de ejecución, para priorizar aquellos que no requieren recursos públicos.
Objetivo	Priorizar proyectos que no utilicen recursos públicos, diferenciando el puntaje según el tipo y origen del financiamiento del proyecto.
Fórmula o método de cálculo	Obra Pública, G2G, O×I - Inversión pública: 1 punto. APP - Cofinanciada: 2 puntos. - Autofinanciada: 3 puntos. Proyectos en Activos (PA) - Inversión privada: 3 puntos Nota: Para los PA que utilicen fondos estatales como parte de su financiamiento, se les asignará un puntaje de 1.
Unidad de medida	Valor numérico de 1 a 3
Nivel de desagregación geográfica	No corresponde
Limitaciones	En el caso de las APP cofinanciadas, se evaluó la posibilidad de ponderar el puntaje según el nivel de cofinanciamiento del Estado; sin embargo, debido a limitaciones de información, esta medición no pudo implementarse.
Fecha de corte de información	31 de agosto de 2025
Fuente de datos	Entidades

Código		SOC01
Nombre del indicador	Nivel de pobreza en el ámbito del proyecto	
Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad social	
Justificación (sustento de inclusión)	Desarrollar un proyecto en zonas geográficas con altos niveles de pobreza permite generar mayores beneficios sociales y externalidades positivas, en atención a las necesidades prioritarias de dicha población.	
Definición	Porcentaje de población en condición de pobreza en las provincias donde se desarrolla la inversión.	
Objetivo	Priorizar proyectos que se implementen en provincias con mayores niveles de pobreza, de modo que la inversión pública contribuya a reducir brechas sociales y mejore las condiciones de vida de la población más vulnerable.	
Fórmula o método de cálculo	Se asignará el puntaje tomando en cuenta la siguiente fórmula <i>Tasa de pobreza de las provincias donde se desarrolla la inversión.</i> Nota: Para proyectos que involucren más de una provincia, se tomará el valor correspondiente a la provincia con la mayor tasa de pobreza.	
Unidad de medida	Porcentaje	
Nivel de desagregación geográfica²¹⁹	Provincial	
Limitaciones²²⁰	Inicialmente se evaluó la posibilidad de construir un indicador que permitiera cuantificar el impacto del proyecto en la reducción de la pobreza multidimensional. Sin embargo, debido a limitaciones metodológicas y sesgos en la información disponible, dicho cálculo no fue posible.	
Fecha de corte de información	2018	
Fuente de datos	INEI	

Código		SOC02
Nombre del indicador	Población directamente beneficiada por el proyecto	

²¹⁹ Para el proceso de actualización del próximo PNI se evaluará con el MIDIS la incorporación de este indicador con un nivel de desagregación a nivel distrital. La Entidad ha indicado que para este caso se hará uso del Tablero de Control de Pobreza Multidimensional.

²²⁰ Para la actualización del próximo PNI se evaluará con el MIDIS la incorporación el enfoque de pobreza multidimensional en la cuantificación del impacto de los proyectos de infraestructura sobre el nivel de pobreza de la población en su ámbito de intervención. La Entidad ha indicado que hará uso del Tablero de Control de Pobreza Multidimensional y del Índice de pobreza multidimensional.

Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad social
Justificación (sustento de inclusión)	Es prioritario promover el desarrollo de proyectos que alcancen a un mayor número de beneficiarios directos dentro de su ámbito de influencia.
Definición	Cantidad de personas beneficiadas directamente por el proyecto.
Objetivo	Priorizar proyectos que generen beneficios directos para el mayor número posible de habitantes.
Fórmula o método de cálculo	<i>Número total de personas directamente beneficiadas.</i> Nota: Para los proyectos que reporten sus beneficiarios en una unidad distinta a «población», se asumirá —para efectos de estandarización— que los beneficiarios directos son todos los habitantes de los distritos donde se desarrollará el proyecto.
Unidad de medida	Valor numérico
Nivel de desagregación geográfica	No corresponde
Limitaciones	En algunos casos, la población beneficiaria o los beneficiarios directos del proyecto se encuentran medidos en unidades distintas a la población, lo que dificulta la estandarización de los datos y la comparación entre proyectos.
Fecha de corte de información	31 de agosto de 2025
Fuente de datos	Entidades

Código	SOC03
Nombre del indicador	Proyecto con aceptación social
Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad social
Justificación (sustento de inclusión)	Los proyectos de infraestructura deben cumplir con los acuerdos y estándares en materia de derechos humanos, previniendo y mitigando los impactos adversos sobre los grupos afectados a lo largo del ciclo de vida de los activos.
Definición	El indicador evalúa si el proyecto se encuentra asociado a la existencia de un conflicto social —particularmente oposición de la población— que pueda implicar riesgos de paralización o afectación de su desarrollo.
Objetivo	Evaluar el nivel de oposición social al proyecto y priorizar aquellos que cuentan con aceptación por parte de la población involucrada.
Fórmula o método de cálculo	Criterios de evaluación: - Si el proyecto no involucra la presencia de algún conflicto social: 1 punto. - Si el proyecto involucra algún conflicto social: - Conflicto activo o latente (alto o bajo riesgo): 0 puntos. - Conflicto resuelto (sin riesgo actual): 1 punto. - Si el proyecto no registra conflicto social, pero se encuentra clasificado como «caso en observación»: 0 puntos.
Unidad de medida	Valor numérico.
Nivel de desagregación geográfica	No corresponde.
Limitaciones	No se identificaron limitaciones para la aplicación de este indicador.
Fecha de corte de información	31 de agosto de 2025
Fuente de datos	Entidades

Código	SOC04
Nombre del indicador	Proyectos ubicados en provincias con sitios turísticos de patrimonio mundial y localidades indígenas u originarias en situación de vulnerabilidad
Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad social
Justificación (sustento de inclusión)	Los proyectos que se desarrollan en provincias que cuentan con sitios de patrimonio mundial o con localidades indígenas u originarias en estado de vulnerabilidad pueden generar externalidades positivas que impulsen el dinamismo económico y social en su zona de influencia.
Definición	El indicador evalúa si los proyectos se ubican en provincias que cuentan con: sitios de patrimonio mundial, sitios incluidos en la lista indicativa de patrimonio mundial, y/o localidades indígenas u originarias en estado de vulnerabilidad.
Objetivo	Priorizar proyectos ubicados en provincias con atributos culturales o poblacionales de alta relevancia —patrimonio mundial, lista indicativa o presencia de poblaciones indígenas vulnerables— dado su potencial para generar impactos positivos adicionales.

Código	SOC04
Fórmula o método de cálculo	Método de cálculo: <i>PM+LV</i> Donde: PM: puntaje por proximidad del proyecto a sitios turísticos de patrimonio mundial. LV: puntaje por proximidad del proyecto a localidades indígenas u originarias en estado de vulnerabilidad. Para obtener el puntaje PM se evaluará lo siguiente: - Si el proyecto se ubica en una provincia que cuenta con un sitio de patrimonio mundial: 2 puntos. - Si el proyecto se ubica en una provincia que cuenta con un sitio dentro de la lista indicativa: 1 punto. - Si el proyecto se ubica dentro de una provincia que no tenga un sitio de patrimonio mundial o un sitio dentro de la lista indicativa: 0 puntos. Para obtener el puntaje LV se evaluará lo siguiente: - Si el proyecto se ubica en una provincia que cuenta con localidades indígenas u originarias en estado de vulnerabilidad: 1 punto. - Si el proyecto se ubica en una provincia que no cuenta con localidades indígenas u originarias en estado de vulnerabilidad: 0 puntos. Nota: - Si una provincia tiene simultáneamente un sitio de patrimonio mundial y un sitio dentro de la lista indicativa, el puntaje máximo para PM será 2 puntos. - Para proyectos ubicados en más de una provincia, se asignará el valor correspondiente a la provincia con el puntaje más alto. - El Qhapaq Nan no se incorpora debido a la falta de información precisa para identificar todos sus tramos y provincias. - Los Sistemas de Islas, Islotes y Puntas Guaneras no se consideran, al encontrarse en el mar peruano.
Unidad de medida	Valor numérico de 0 a 3
Nivel de desagregación geográfica	Provincia
Limitaciones	El indicador fue inicialmente concebido para cuantificar el impacto positivo de los proyectos en sitios de patrimonio mundial y en localidades indígenas u originarias vulnerables; sin embargo, debido a sesgos metodológicos, no fue posible implementar dicha medición.
Fecha de corte de información	31 de agosto de 2025
Fuente de datos	Entidades

Código	SOC05
Nombre del indicador	Proyectos en Áreas Críticas de Fronteras con menor desarrollo
Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad social
Justificación (sustento de inclusión)	Las provincias de frontera suelen presentar mayores carencias en desarrollo humano y en acceso a servicios básicos. Priorizar proyectos en estas zonas contribuye a cerrar brechas territoriales, fortalecer la cohesión social y mejorar la calidad de vida de la población que vive en contextos de alta vulnerabilidad.
Definición	El indicador evalúa si el proyecto se ubica en provincias que forman parte de las áreas críticas de fronteras, ponderando dicha ubicación por el nivel de desarrollo humano de cada provincia.
Objetivo	Priorizar proyectos que se localicen en áreas críticas de frontera con menor índice de desarrollo humano (IDH), a fin de generar un impacto positivo en el crecimiento y el desarrollo económico y social de estos territorios.
Fórmula o método de cálculo	Se asignará el puntaje tomando en cuenta la siguiente fórmula: $\sum_{i=1}^n \alpha_i * (1 - IDH_i)$ Donde: α_i: variable que toma los siguientes valores: - Si la provincia «i» no se encuentra dentro de un área crítica de fronteras: 0. - Si la provincia «i» se encuentra dentro de un área crítica de fronteras: 1. - IDH_i: índice de desarrollo humano de la provincia «i».
Unidad de medida	Valor numérico
Nivel de desagregación geográfica	Provincial
Limitaciones	No se encontraron limitaciones
Fecha de corte de información	2019
Fuente de datos	Entidades, Consejo Nacional de Desarrollo de Fronteras e Integración Fronteriza (Conadif), PNUD

Código		SOC06
Nombre del indicador	Presencia de proyectos en áreas con mayor criminalidad	
Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad social	
Justificación (sustento de inclusión)	La criminalidad constituye una amenaza directa para el bienestar y el desarrollo de las comunidades. Priorizar proyectos en territorios con altos niveles delictivos contribuye a fortalecer la seguridad ciudadana, ya sea mediante la mayor presencia del Estado o a través de intervenciones orientadas a la prevención del delito.	
Definición	El indicador identifica si el proyecto se ubica en provincias con niveles de criminalidad superiores al promedio provincial o si corresponde a tipologías destinadas a fortalecer la seguridad ciudadana.	
Objetivo	Priorizar proyectos localizados en provincias con alta incidencia delictiva o en tipologías vinculadas a seguridad ciudadana, con el fin de reducir factores de riesgo y promover entornos más seguros, cohesionados y resilientes para la población.	
Fórmula o método de cálculo	Para cada proyecto se verificará: - Si el proyecto se ubica en una provincia con índices de criminalidad superiores al promedio: +1 punto. - Si el proyecto corresponde a una tipología asociada a las Divisiones Funcionales de Operaciones Policiales o Seguridad Vecinal y Comunal: +1 punto.	
Unidad de medida	Valor numérico de 1 a 2	
Nivel de desagregación geográfica	No corresponde	
Limitaciones	No se encontraron limitaciones	
Fecha de corte de información	31 de agosto de 2025	
Fuente de datos	Entidades	

Código		INST01
Nombre del indicador	Capacidad de la entidad en el desarrollo de proyectos	
Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad institucional	
Justificación (sustento de inclusión)	Se busca identificar a las entidades que cuentan con experiencia en el desarrollo y ejecución de proyectos de obra pública, APP o PA. Con ello, se pretende conformar un portafolio de proyectos con mayores probabilidades de ejecución efectiva en los plazos establecidos, asegurando un uso más eficiente de los recursos públicos y una contribución oportuna al cierre de brechas de infraestructura.	
Definición	Experiencia de la entidad, en los últimos cinco años, en el desarrollo y ejecución de proyectos según modalidad, incluyendo una evaluación de su capacidad de ejecución presupuestal y de la existencia de una oficina de seguimiento de proyectos.	
Objetivo	Priorizar proyectos que pertenecen a entidades con mayor capacidad para desarrollar y ejecutar proyectos, considerando la modalidad de ejecución.	
Fórmula o método de cálculo	Se asigna un punto por cada criterio que cumpla la entidad pública a la cual pertenece el proyecto, de acuerdo con lo siguiente: Proyectos APP y PA - APP/PA adjudicado en los últimos cinco años: +1 punto. - APP/PA en operación en los últimos cinco años: +1 punto. - El sector asociado a la entidad cuenta con un devengado presupuestal anual promedio mayor al 90% en los últimos cinco años: +1 punto. Proyectos de Obra Pública (OP) - OP en ejecución (monto mayor a 10.000 UIT en los últimos cinco años): +1 punto. - OP en funcionamiento (monto mayor a 10 000 UIT): +1 punto. - El sector asociado a la entidad cuenta con un devengado presupuestal anual promedio mayor al 90 % en los últimos cinco años: +1 punto. Proyectos O×I: - O×I en ejecución: +1 punto. - O×I en funcionamiento: +1 punto. - El sector asociado a la entidad cuenta con un devengado presupuestal anual mayor a 90% (promedio de los últimos cinco años): +1 punto. Proyectos G2G: - G2G en ejecución: +1 punto. - G2G en funcionamiento: +1 punto. - El sector asociado a la entidad cuenta con un devengado presupuestal anual promedio mayor al 90% en los últimos cinco años: +1 punto.	
Unidad de medida	Valor numérico de 0 a 4	
Nivel de desagregación geográfica	No corresponde	
Limitaciones	La información utilizada para la construcción de este indicador puede ser limitada y algunas entidades no cuentan con una plataforma única en la que se publique información consolidada sobre sus proyectos.	

Fecha de corte de información	31 de agosto de 2025
Fuente de datos	Entidades

Código	INST02
Nombre del indicador	Nivel de avance sectorial en el desarrollo de proyectos del PNISC 2022–2025 en ejecución
Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad institucional
Justificación (sustento de inclusión)	Los sectores que presentan mayores niveles de avance en la ejecución de sus proyectos demuestran una mayor capacidad de gestión, contribuyendo así al cierre oportuno de brechas de infraestructura.
Definición	Porcentaje de ejecución financiera, desde octubre de 2022, correspondiente a la cartera de proyectos priorizados del PNISC 2022-2025 para cada sector.
Objetivo	Priorizar proyectos pertenecientes a sectores que han impulsado de manera efectiva el desarrollo y la ejecución de sus proyectos priorizados dentro del PNISC 2022-2025.
Fórmula o método de cálculo	Se asignará el puntaje tomando en cuenta la siguiente fórmula para cada sector: $\left(\frac{\sum_{i=1}^x EF_i}{\sum_{i=1}^x MTI_i} \right) * 100\%$ Donde: <i>EF_i</i>: ejecución financiera del proyecto «i» desde octubre de 2022 hasta junio de 2025. <i>MTI_i</i>: monto total de inversión del proyecto «i», en millones de soles, incluyendo IGV. <i>x</i>: número total de proyectos priorizados del sector. Nota: Para los sectores que no formen parte del PNISC 2022-2025 o que no cuenten con proyectos priorizados en fase de ejecución, se evaluará el avance financiero acumulado a diciembre de 2024 para su cartera PMI, considerando solo proyectos de inversión.
Unidad de medida	Valor numérico
Nivel de desagregación geográfica	No corresponde
Limitaciones	- Se debió establecer una metodología alternativa para aquellos sectores que no estaban incorporados en el PNISC 2022-2025. - La ejecución financiera puede no reflejar el avance físico real del proyecto, lo que introduce un sesgo en la medición de desempeño sectorial.
Fecha de corte de información	31 de agosto de 2025
Fuente de datos	Entidades

Código	AMB01
Nombre del indicador	Planificación y gestión del proyecto en materia de gases de efecto invernadero
Dimensión de sostenibilidad	Sostenibilidad ambiental
Justificación (sustento de inclusión)	Los proyectos de infraestructura pueden cuantificar sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) e incorporar medidas para reducirlas. La inclusión de estas acciones contribuye al cumplimiento de las NDC y al tránsito hacia un desarrollo nacional bajo en emisiones.
Definición	Evaluación de los proyectos de inversión en función de si contemplan —o ya ejecutan— acciones de cuantificación y/o reducción de emisiones de GEI.
Objetivo	Priorizar proyectos que planifiquen realizar o ya realicen acciones que permitan cuantificar y reducir sus emisiones de GEI, más allá de las obligaciones ambientales mínimas.
Fórmula o método de cálculo	Para cada proyecto, independientemente de su fase, se verificará: - Si el proyecto no cuenta con información relacionada con la cuantificación de GEI ni tiene previsto cuantificarlos: 0 puntos. - Si el proyecto tiene previsto cuantificar los GEI durante su ejecución y operación, sin que ello forme parte de obligaciones ambientales: 1 punto. - Si el proyecto tiene previsto incluir acciones orientadas a reducir los niveles de emisiones de GEI, sin que formen parte de obligaciones ambientales: 2 puntos. Además, solo para proyectos en fase de ejecución: - Si el proyecto cuantifica efectivamente los GEI durante su ejecución o el titular del proyecto cuenta con acreditación ISO 14064-1 o con registro en la herramienta Huella de Carbono del Minam: 3 puntos.
Unidad de medida	Valor numérico de 0 a 2 ²²¹
Nivel de desagregación geográfica	No corresponde

221 Para los proyectos en fase de ejecución o de ejecución contractual, el rango de puntaje se ampliará y podrá tomar valores entre 0 y 5 puntos.

Limitaciones	Para que un proyecto planifique cuantificar y/o reducir las emisiones de GEI en el marco de la herramienta Huella de Carbono, el certificado de verificación debe ser emitido por un organismo evaluador de conformidad acreditado —nacional o internacionalmente— para la verificación de emisiones de GEI. Este procedimiento aún no se implementa plenamente en los proyectos de inversión en el Perú. En el marco del Reglamento de la Ley 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático (aprobado mediante Decreto Supremo 013-2019-Minam), los ministerios tienen la función de incorporar medidas de adaptación y mitigación en los programas y proyectos de inversión pública y privada. Sin embargo, salvo en la fase de formulación de proyectos de inversión, a la fecha no existe una obligación general de que los proyectos cuantifiquen sus GEI ni que incorporen acciones específicas para su reducción.
Fecha de corte de información	31 de agosto de 2025
Fuente de datos	Entidades

Anexo 9. Problemática de proyectos

Problemática transversal

En esta sección se presentan los problemas identificados que afectan de manera transversal el avance de los proyectos priorizados en el PNI, independientemente de su modalidad, tipología o alcance. Estos problemas generan cuellos de botella que impactan en la ruta crítica de los proyectos, ocasionan retrasos y sobrecostos, incrementan el riesgo de paralizaciones y conllevan pérdida de competitividad, entre otros impactos negativos de carácter acumulativo. Su análisis constituye el punto de partida para la identificación e implementación de medidas especiales habilitantes, modificaciones normativas y acciones de gestión orientadas a atacar las causas y contribuir al destrabe de los proyectos mediante acciones concretas.

La información sobre los problemas detectados proviene de diversas fuentes, tales como las fichas de seguimiento del EESI, el portal de seguimiento de inversiones del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (SNPMGI), así como del trabajo de evaluación transversal de los Planes Nacionales de Infraestructura de 2019 y 2022, y de la evaluación específica de proyectos, con el apoyo y colaboración del Gobierno del Reino Unido y la asistencia técnica del BID

En ese sentido, los principales problemas transversales, con fecha de corte a junio de 2025, que impactan en los proyectos se han clasificado de la siguiente manera:

Tabla. Problemática transversal identificada en los proyectos del PNI

N°	Problemática transversal	Definición
1	Retrasos en la gestión predial, el saneamiento físico-legal y la liberación de interferencias.	Conjunto de obstáculos y retrasos que enfrentan los proyectos de inversión vinculados a la adquisición, expropiación, liberación y saneamiento físico-legal de los terrenos necesarios para su ejecución, así como a la liberación de interferencias que afectan el desarrollo de las obras.
2	Excesiva demora y complejidad en la tramitación de permisos, autorizaciones y opiniones vinculantes ante el Ministerio de Cultura.	Conjunto de dificultades que enfrentan los proyectos de inversión para la obtención de certificados, licencias y autorizaciones relacionadas con la presencia, el potencial hallazgo o la protección de bienes y sitios arqueológicos, así como por la aplicación de la normativa y los procedimientos específicos que regulan su identificación, evaluación y manejo.
3	Deficiencias en la gestión para la obtención de los instrumentos de gestión ambiental requeridos para evaluar, prevenir y controlar los posibles impactos ambientales de los proyectos de infraestructura.	Dificultades que afectan la tramitación, elaboración y aprobación de los instrumentos de gestión ambiental requeridos para la ejecución de los proyectos, limitando la adecuada evaluación, prevención y control de sus posibles impactos ambientales.
4	Limitadas capacidades institucionales para la planificación, formulación, gestión y ejecución de proyectos de infraestructura.	Problemas asociados a deficiencias estructurales, organizativas y de gestión dentro de las entidades públicas, que impactan negativamente en la planificación, coordinación, toma de decisiones y ejecución de los proyectos de inversión.
5	Restricciones de financiamiento y debilidades en el aseguramiento de la sostenibilidad económica, financiera y operativa de los proyectos.	Se refiere a las limitaciones, incertidumbres o deficiencias en la asignación, disponibilidad y gestión de los recursos financieros necesarios para cumplir con los compromisos y ejecutar adecuadamente los proyectos de inversión.
6	Problemas en la gestión contractual a lo largo del ciclo de los proyectos (formulación, contratación, ejecución, modificaciones y cierre).	Limitaciones, errores o deficiencias en la administración, interpretación y aplicación de los contratos durante la ejecución de los proyectos, que inciden en el cumplimiento de plazos, estándares de calidad, costos y objetivos pactados entre las partes.

N°	Problemática transversal	Definición
7	Tramitología compleja, fragmentada y poco estandarizada para la obtención de permisos, licencias y autorizaciones necesarias para la ejecución de proyectos.	Obstáculos administrativos, burocráticos o de gestión que afectan la obtención oportuna de autorizaciones necesarias por parte de entidades distintas a las vinculadas a problemáticas ambientales, arqueológicas o culturales; tales como permisos municipales, autorizaciones de administración tributaria, de entidades prestadoras de servicios, entre otras.
8	Déficit en la planificación y en la calidad de los estudios necesarios para la toma de decisiones y la oportuna ejecución de los proyectos.	Problemas en la formulación, revisión, articulación y gestión de los estudios técnicos requeridos para la ejecución eficiente de los proyectos, que incluyen la elaboración de estudios deficientes y la demora en su evaluación y aprobación por parte de las entidades competentes.

Elaboración: MEF.

Problemática específica por proyectos

Sobre la base de la clasificación de los problemas transversales presentada en la sección anterior, en esta sección se expone dicha problemática con mayor detalle, con información actualizada a agosto de 2025, precisando los proyectos a los que ha venido afectando o en los que viene generando retrasos en su ejecución.

1. Proyectos con problemas en la gestión, liberación y saneamiento físico-legal de terrenos y liberación de interferencias

PROYECTO «CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL PERIFÉRICO DE LA CIUDAD DE LIMA Y CALLAO»

Este proyecto comprende el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de una autopista urbana de 34,8 kilómetros, conformada por tres tramos que atraviesan once distritos de Lima Metropolitana (Los Olivos, San Martín de Porres, Independencia, Comas, San Juan de Lurigancho, Lurigancho-Chosica, El Agustino, Ate, Santa Anita, La Molina y San Luis) y un distrito de la Provincia Constitucional del Callao (Callao). El plazo de la concesión es de 30 años o hasta que el inversionista alcance el valor presente de los ingresos de peaje previsto en el contrato.

El proyecto se ejecuta bajo la modalidad de APP autofinanciada. La suscripción del contrato se realizó el 12 de noviembre de 2024 entre el MTC y la empresa Concesionaria Anillo Vial Periférico (integrada por las empresas Cintra, Acciona y Sacyr).

Debido a que este proyecto atraviesa once distritos de Lima Metropolitana y un distrito de la Provincia Constitucional del Callao, viene presentando los siguientes problemas y retrasos en la obtención de los predios necesarios para su ejecución, así como en la liberación de interferencias, entre otros:

- El concesionario del proyecto (Consortio Anillo Vial S. A. C.) ha señalado que el proyecto presenta retrasos en la aprobación de los presupuestos de gastos prediales, demoras en la contratación de tasadores e incumplimientos en la aprobación de los programas sociales para la liberación social predial del proyecto, lo que probablemente se deba a la priorización de recursos del MTC para hacer frente a dichos compromisos.

- Asimismo, el concesionario ha reportado un alto riesgo de daños personales y patrimoniales debido a la presencia de inmuebles abandonados y no demolidos en las zonas de expropiación, los cuales son ocupados por personas al margen de la ley (invasiones). Estos se convierten en focos de delincuencia y dificultan la disponibilidad oportuna de los terrenos para la ejecución del proyecto.

PROYECTO «CHAVIMOCHIC TERCERA ETAPA»

La Tercera Etapa del proyecto se desarrolla mediante un esquema de coejecución y una doble modalidad de ejecución:

- Fase I: comprende el diseño y la construcción del saldo de la presa Palo Redondo, de la tercera línea en el sifón Virú y de un nuevo canal abierto, así como la automatización de sistemas hidráulicos, a cargo del Programa Subsectorial de Irrigación (PSI) del Midagri. El proyecto busca impulsar el crecimiento productivo en los valles agrícolas de Chao, Virú, Moche y Chicama, en la región La Libertad.

Esta fase se ejecuta bajo un contrato de Estado a Estado, suscrito el 30 de abril de 2024 con el Gobierno de Canadá, y se prevé que las obras concluyan en 2027.

- Fase II: comprende la construcción del Canal Madre Moche-Chicama-Urrica y la automatización de sistemas hidráulicos, a cargo del Proyecto Especial Chavimochic (PECH) del Gobierno Regional La Libertad. Esta fase se ejecutará bajo la modalidad de APP, para lo cual el GORE La Libertad suscribió un convenio con Proinversión en mayo de 2024, a fin de impulsar la Tercera Etapa del proyecto.

Respecto de la obtención de los terrenos necesarios, el PSI del Midagri ha reportado los siguientes problemas:

- El PECH pagó a determinados propietarios por el valor de los terrenos; sin embargo, dichos pagos se realizaron sobre la base de planos no georreferenciados, por lo que las áreas no reflejan la real afectación predial. En consecuencia, a la fecha deben adquirirse nuevos tramos no identificados por el PECH en los años 2012 y 2022, lo que no solo genera retrasos, sino también costos adicionales para el proyecto.

- Además, el PECH y el GORE La Libertad han reportado demoras en el proceso de adquisición de terrenos, principalmente debido a discrepancias con los propietarios sobre el valor de las tasaciones, lo que dilata el proceso de adquisición y retrasa la ejecución del proyecto.

PROYECTO «CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 2 Y RAMAL AV. FAUCETT-GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO»

Este megaproyecto constituye el primer metro subterráneo del Perú y comprende la implementación de una línea de transporte masivo tipo metro pesado, completamente subterránea y automática. Posee una extensión de 34,35 kilómetros de túnel (Línea 2: 26.87 Km. y Ramal de la Línea 4: 7.65 Km.) y atraviesa diez distritos de Lima Metropolitana y del Callao.

El proyecto se ejecuta bajo la modalidad de APP cofinanciada, con un plazo de concesión de 35 años. El contrato de concesión fue suscrito el 28 de abril de 2014. A la fecha, del total de estaciones de pasajeros, 30 se encuentran en ejecución, 5 ya están concluidas y en operación, y 1 estación de interconexión que aún no ha iniciado su construcción.

Debido a la complejidad del trazo del proyecto, y al igual que en el caso del Anillo Vial Periférico, la Línea 2 ha enfrentado una serie de retrasos y problemas en el proceso de liberación de interferencias y de adquisición de los predios necesarios para su ejecución. Entre los principales problemas se tiene:

- Dificultades en la entrega de áreas de concesión debido a la ubicación de predios dentro de otras concesiones, como la del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), lo que afecta la implementación de las estaciones Gambetta (E4-01), Santa Callao (E4-02) y Aeropuerto (E4-04) del Ramal 4.

- La DGPPT ha señalado, además, criterios contrapuestos en la articulación y coordinación entre el concesionario, el MTC y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) respecto de la gestión de predios e interferencias. Por ejemplo, el concesionario insiste en el retiro de una caja de desagüe ubicada en un sector del predio E05-02 que, a juicio de la ATU, no constituye una interferencia; sin embargo, el concesionario no desocupa el área para que la ATU pueda intervenir en el predio y reubicar la caja de desagüe, generando demoras en la recepción de la totalidad del área de la estación por parte del concesionario.

De manera general, la problemática del proyecto Línea 2 se caracteriza por una compleja coordinación y gestión interinstitucional entre el concesionario, el MTC, la ATU y otras entidades, lo que ha generado demoras en la liberación de áreas, en la gestión de interferencias y en la obtención de permisos, impidiendo el avance oportuno de la construcción. A ello se suman problemas como la priorización de recursos del MTC para hacer frente a las compensaciones y al cumplimiento de la retribución por avance de obra0073; así como la superposición de terrenos con otras concesiones, factores que paralizan el avance en puntos clave del proyecto.

2. Proyectos con problemas de permisos y tramitación en materia arqueológica**PROYECTO «MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS TURÍSTICOS PÚBLICOS EN RECURSOS TURÍSTICOS DEL PARQUE ARQUEOLÓGICO CHOQUEQUIRAO»**

Este proyecto tiene como objetivo principal mejorar la provisión de servicios turísticos públicos en el Monumento Arqueológico Choquequirao (MACH), mediante la implementación de un sistema de transporte aéreo por cable (teleférico) que conectará las localidades de Kiuñalla (Apurímac) y Yanama (Cusco) con el complejo arqueológico. El proyecto se desarrolla bajo la modalidad de APP cofinanciada, con un plazo de concesión de 25 años, y actualmente se encuentra en fase de transacción.

La iniciativa busca superar las actuales limitaciones de acceso que restringen las visitas al parque arqueológico, las cuales representan una oportunidad desaprovechada para potenciar un recurso turístico de alto valor, con capacidad de enriquecer y consolidar la oferta turística tanto a nivel regional como nacional. Al reducir significativamente el tiempo de viaje, el proyecto permitirá que más visitantes lleguen de manera segura, cómoda y asequible.

Dado que el proyecto se ubica en una región con alta densidad de restos arqueológicos, como es el caso de Cusco, la probabilidad de identificación de materiales arqueológicos en el área de influencia es muy alta y podría restringir el área de intervención del proyecto y retrasar su ejecución. Al respecto, el Mincetur ha reportado la existencia de plazos prolongados en la emisión de certificados y autorizaciones en materia arqueológica, sin brindar mayores detalles sobre dichas demoras. Sin perjuicio de ello, esta situación pone en evidencia la necesidad de establecer medidas habilitantes vinculadas al procedimiento de obtención de estos certificados y autorizaciones, a fin de otorgar prioridad a la implementación de proyectos de infraestructura priorizados en el PNI.

PROYECTO «MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE ATENCIÓN DE INSTITUTOS ESPECIALIZADOS EN INSTITUTO REGIONAL DE ENFERMEDADES NEOPLÁSICAS DEL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA»

Este proyecto contempla la demolición de la infraestructura existente y la construcción de un nuevo Instituto Regional de Enfermedades Neoplásicas del Sur en la ciudad de Arequipa. Su ejecución se encuentra a cargo de la ANIN, bajo la modalidad de obra pública mediante contratos NEC (New Engineering Contract) y con un esquema de ejecución FastTrack.

La ANIN ha reportado, entre otros, los siguientes problemas principales en la ejecución del proyecto:

- Plazos extensos para la aprobación del Proyecto de Evaluación Arqueológica y de los Proyectos de Rescate Arqueológico (PRA) por parte de Cultura, lo que se atribuye principalmente a demoras burocráticas, conflictos normativos y otros factores administrativos.

- Incompatibilidad entre las normativas de Cultura para la autorización del Plan de Monitoreo Arqueológico (PMAR) y los requisitos aplicables a la ejecución de obras públicas. En particular, el inicio de la etapa de movimientos de tierras —fase crítica y temprana de la obra— solo puede realizarse después de la firma del contrato de construcción, siendo este a su vez un requisito para solicitar el PMAR. Ello genera una secuencia que ocasiona la pérdida de días adicionales en la evaluación del PMAR, durante los cuales no es posible avanzar con la ejecución de la obra porque no se cumple aún con la regulación aplicable.

Adicionalmente, la ANIN ha señalado que un factor que impacta en el avance del proyecto es la escasez de profesionales calificados en el mercado. En particular, Cultura exige que un arqueólogo se encuentre asignado de forma exclusiva al proyecto, lo que impide que este profesional pueda participar simultáneamente en más de una iniciativa. En ese sentido, la limitada disponibilidad de arqueólogos especializados incide negativamente en el ritmo de ejecución del proyecto.

A ello se suman complejidades logísticas y técnicas propias de la naturaleza del proyecto, tales como la demolición de infraestructura hospitalaria especializada y la necesidad de trasladar operaciones y servicios sin interrumpir la atención a los pacientes. Estas circunstancias generan riesgos de retrasos o paralizaciones si no se implementan medidas habilitantes o ajustes normativos que aseguren la atención prioritaria en la obtención de los permisos y licencias requeridos para su correcta ejecución.

ANIN, ha actualizado a febrero del 2026, que el área de intervención del proyecto se encuentra previamente impactada por la ejecución de infraestructura hospitalaria existente, habiéndose removido los estratos naturales del terreno, y no registrándose evidencias arqueológicas pendientes de mitigación, no corresponde la formulación de un Proyecto de Rescate Arqueológico (PRA), siendo técnicamente suficiente la implementación de un monitoreo arqueológico durante la ejecución de obras, de ser requerido por la autoridad competente.

3. Proyectos con problemas de gestión ambiental

PROYECTO «MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS TURÍSTICOS PÚBLICOS EN RECURSOS TURÍSTICOS DEL PARQUE ARQUEOLÓGICO CHOQUEQUIRAO»

Como se indicó anteriormente, este proyecto enfrenta demoras en la obtención de permisos y autorizaciones en materia arqueológica. Sin embargo, Proinversión, en su rol de estructurador, ha reportado además retrasos en los plazos para la obtención de permisos ambientales, principalmente debido a la falta de personal calificado para la elaboración de los instrumentos de gestión ambiental (IGA) en la entidad titular del proyecto.

Esta situación es consistente con lo señalado por el propio Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur), que ha informado que existe un déficit de personal especializado en APP dentro de la entidad. Si bien se recurre a consultores externos, estos no pueden asumir responsabilidad en la toma de decisiones ni en la aprobación de los instrumentos, funciones que solo pueden ejercer servidores de planta con competencias y atribuciones formales en la materia.

En atención a lo reportado por las entidades involucradas, se considera necesario implementar medidas especiales que permitan agilizar la tramitación de los instrumentos de gestión ambiental y, en general, acelerar el despliegue de infraestructura y el desarrollo de proyectos de inversión de alcance relevante e impacto nacional.

PROYECTO «CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE NACIÓN ASHÁNINCA»

Este proyecto comprende la construcción del Puente Nación Asháninca, infraestructura vial de 3,71 kilómetros de longitud total, compuesta por un puente atirantado de 1.010 metros, un viaducto de 384,17 metros y accesos de 2 316,10 metros. La obra tiene por finalidad mejorar la conectividad entre las comunidades y centros poblados ashánincas de la cuenca del río Ene, en las regiones de Junín, Ayacucho y Cusco, promoviendo el acceso a servicios básicos, dinamizando el comercio y fortaleciendo la integración social y económica en la selva central del país.

El proyecto se ejecutará bajo la modalidad de obra pública, a cargo del MTC/Proviás Nacional, y a la fecha aún no se ha contratado al ejecutor de la obra. Entre los principales hitos registrados se tiene que, en febrero de 2025, Proviás Nacional reportó el 100% de predios liberados y, el 30 de junio de 2025, se aprobó el EIA-d por parte del Senace mediante la Resolución Directoral 106-2025-SENACE-PE/DEIN.

Proviás Nacional ha reportado los siguientes problemas vinculados a la aprobación de los instrumentos ambientales:

- El plazo otorgado por la Autoridad Nacional del Agua (ANA), en su calidad de entidad opinante con carácter vinculante, para subsanar todas las observaciones al Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIA-d) resultó insuficiente, dado que las exigencias formuladas requerían la ejecución de trabajos de campo adicionales que no podían realizarse en el tiempo establecido. Luego de diversas reuniones de coordinación con la ANA, se acordó levantar las observaciones utilizando únicamente información secundaria del componente de ingeniería.

- Además, Proviás Nacional ha señalado que la evaluación del EIA-d se vio afectada por varios cambios de especialistas en el Senace encargados de la revisión del componente biológico, lo que añadió complejidad al proceso de evaluación y generó retrasos en la aprobación del instrumento ambiental.

PROYECTO «MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE ATENCIÓN DE INSTITUTOS ESPECIALIZADOS EN INSTITUTO REGIONAL DE ENFERMEDADES NEOPLÁSICAS DEL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA»

Como se indicó, este proyecto se encuentra a cargo de la ANIN, bajo la modalidad de obra pública, y también presenta dificultades en la aprobación de instrumentos ambientales.

La ANIN ha reportado que la dependencia respecto de entidades opinantes (tales como la ANA, el Sernanp y la Dirección General de Salud Ambiental) genera retrasos en la revisión y aprobación del instrumento de gestión ambiental (IGA) por parte del Senace. Asimismo, incrementa el riesgo de que dicho instrumento sea observado o rechazado, al intervenir múltiples entidades que pueden aplicar criterios de evaluación distintos.

Adicionalmente, la ANIN ha señalado que existen demoras en la aprobación del IGA debido a que las entidades opinantes muestran resistencia a evaluar el instrumento ambiental sin contar previamente con el expediente técnico definitivo.

Estos problemas evidencian un patrón de demoras en la tramitación de permisos y licencias esenciales por parte de diversas entidades y organismos evaluadores (Senace, ANA, Sernanp, entre otros), que pueden imponer plazos extensos y procedimientos complejos para la obtención de las aprobaciones ambientales necesarias.

ANIN, ha actualizado a febrero del 2026, la infraestructura permanente del proyecto de inversión en mención se encuentra en la fase de diseño, por lo que se ha formulado la Evaluación Ambiental Preliminar (EVAP), cuyo avance es del 60%, el mismo se estima que será presentado ante DIGESA a finales de febrero, con el objeto de continuar el trámite para el Instrumento de Gestión Ambiental (IGA) requerido por la autoridad competente.

4. Proyectos con problemas de capacidades institucionales

PROYECTO «NUEVA CARRETERA CENTRAL»

Este megaproyecto comprende la construcción de una carretera de alta capacidad entre Lima y la zona central del país, destinada a descongestionar la actual Carretera Central (PE-22). La nueva vía tendrá características de autopista moderna, con calzadas separadas, túneles, viaductos y medidas de seguridad vial adaptadas a las condiciones

geográficas complejas de la zona andina, conectando a los departamentos de Lima, Huánuco, Pasco, Junín, Ucayali y Huancavelica.

Actualmente, el proyecto se ejecuta bajo la modalidad de Estado a Estado (G2G). Entre los principales hitos obtenidos a la fecha destacan: (i) la aprobación, el 13 de diciembre de 2023, de la declaratoria de viabilidad (SNPMGI) del proyecto CUI 2623129, y (ii) la aprobación, el 3 de julio de 2025, de la Resolución Ministerial de Derecho de Vía que oficializa el inicio del proceso de adquisición de predios. Para 2026 se prevé la aprobación del instrumento ambiental EIA-d.

Al respecto, Provias Nacional, ha reportado una serie de problemas relacionados con las capacidades institucionales:

- Falta de capacitación del personal en la gestión de contratos tipo Fidic, lo que ocasiona demoras y retrasos en la tramitación de actos de gestión contractual y en la ejecución del proyecto.

- No existe una articulación ni un alineamiento técnico sólidos entre la Unidad Ejecutora y la Unidad Formuladora del MTC para el proceso de actualización y emisión de la viabilidad del proyecto de inversión. Ello se debe principalmente al desconocimiento de los procedimientos y modelos utilizados por los consultores franceses en el diseño del proyecto.

- Se presentan dilaciones administrativas y demoras en la toma de decisiones de gestión por parte del MTC, las cuales no se condicionan con la urgencia operativa del proyecto. Esto ha generado retrasos en la suscripción de contratos y acuerdos necesarios para continuar con la ejecución después del cierre del proceso de Puesta a Punto, principalmente por la falta de previsión y priorización institucional para formalizar la firma de dichos contratos de manera inmediata.

- Por último, que existe una inadecuada planificación predial y de interferencias por parte de las entidades responsables e involucradas desde la etapa de preinversión, lo que ha originado retrasos significativos durante la fase de ejecución. Si bien esta problemática podría clasificarse como predial, las causas expuestas revelan, en mayor medida, deficiencias de gestión y capacidades técnicas al interior de las entidades responsables.

PROYECTO COAR CENTRO²²²

Este paquete de proyectos comprende el diseño, financiamiento y construcción de tres COAR en las regiones de Pasco, Huancavelica y Cusco, la implementación del mobiliario y equipamiento para cada uno de ellos, así como la prestación de los servicios obligatorios durante la etapa de operación (limpieza, seguridad, lavandería, alimentación y mantenimiento) por un plazo de veinte años.

El proyecto se ejecuta bajo la modalidad de APP cofinanciada. El contrato fue suscrito el 25 de octubre de 2022 entre el Ministerio de Educación (Minedu) y la empresa Concesionaria de Proyectos de Infraestructura Sucursal Perú, del Grupo Marhnos. En ese marco, entre los principales problemas reportados por las entidades involucradas se tiene:

- El Minedu ha señalado la existencia de retrasos derivados de la multiplicidad de criterios en las revisiones sobre una misma materia durante el proceso de evaluación de los hitos y/o entregables del estudio de preinversión a nivel de perfil, en la fase de Formulación, dada la existencia de varios entes revisores, sin establecer una misma línea de observación, lo cual ha generado dicha multiplicidad de criterios.

- Asimismo, solo para el caso de la cartera APP de colegios EBR y EBA, el Minedu ha indicado que no existe predictibilidad para el desarrollo de los aspectos técnicos de componentes de inversión de proyectos de educación, debido a la ausencia de una normativa clara que regule el listado de metas de mobiliario y equipamiento mínimo por tipo de ambiente para el nivel de inicial, secundaria y primaria en locales educativos de educación básica regular, y con mayor razón para educación básica alternativa o educación básica especial, y a los cambios normativos técnicos de infraestructura educativa producto de los cambios normativos pedagógicos ocurridos entre el 2014 y 2024, teniendo en cuenta el prolongado plazo de elaboración y aprobación de los estudios de preinversión.

- En cuanto al proyecto COAR CENTRO, el Minedu ha reportado que entre las principales razones que generaron la dilación en los plazos de presentación y aprobación y/o conformidad de los entregables vinculados al Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) de cada colegio, responden a problemas en la gestión y obtención de las facilidades de servicios públicos a cargo de la empresa concesionaria, debido a una falta de identificación temprana de riesgos técnicos en la fase de Formulación y Estructuración, así como la reiterada identificación de observaciones de naturaleza de incumplimiento normativa técnica en los entregables y EDI final de los COAR Pasco y Huancavelica, los cuales tuvieron que ser ratificadas por un Perito para que la empresa concesionaria proceda con su levantamiento y adecuación del proyecto correspondiente.

- En conjunto, lo reportado permite identificar que la principal problemática del proyecto COAR Centro, reconocida tanto por el Minedu como por Proinversión, se concentra en las ineficiencias y desafíos propios de la aplicación del modelo APP en el sector educación. Ello se debe, principalmente, a una deficiente coordinación interinstitucional que retrasa los trámites y aprobaciones de permisos clave, así como a limitaciones de capacidad técnica y de gestión en materia de APP por parte de todas las entidades involucradas.

PROYECTO RED DE COMUNICACIONES NAPO-PUTUMAYO

Este proyecto comprende la implementación de infraestructura para la provisión de servicios de telecomunicaciones de acceso a internet de banda ancha en 271 localidades ubicadas en la región Loreto, beneficiando aproximadamente a 43.545 habitantes, así como a 278 locales escolares, 37 establecimientos de salud y 11 comisarías. Asimismo, incluye la instalación de seis Centros de Acceso Digital (CAD) para brindar servicios de acceso a internet y capacitaciones.

Entre los principales componentes se tiene: (i) el diseño de una red de fibra óptica que se desplegará en zonas alejadas, compuesta por aproximadamente 10 kilómetros de cable (longitud de diseño), de los cuales 4,8 kilómetros corresponden a red vial y 5,2 kilómetros a red de baja tensión; y (ii) una red inalámbrica entre los nodos origen, intermedios y terminales mediante enlaces de tipo punto a punto (PTP), asegurando capacidades de red que permitan brindar una velocidad de 40 Mbps asegurados al 100% para cada una de las instituciones públicas beneficiarias de las provincias de Maynas, Putumayo, Alto Amazonas y Loreto.

El proyecto se prevé ejecutar bajo la modalidad de Proyectos en Activos y actualmente se encuentra a cargo del Programa Nacional de Telecomunicaciones (Pronatel) del MTC, que no ha reportado mayores avances o nuevos hitos más allá de la declaratoria de viabilidad del CUI 2394098 en julio de 2018.

²²² Es importante resaltar que, según lo informado por el MINEDU, esta problemática también es aplicable para la cartera APP de colegios EBR y EBA

Pronatel ha reportado, entre los principales problemas para el avance del proyecto, los siguientes:

- Deficiente supervisión de los avances de ejecución debido a la amplia extensión geográfica de intervención, las limitaciones propias del territorio y la disponibilidad restringida de personal (contratado bajo el régimen CAS).
- Débil articulación entre las entidades del Estado y preparación insuficiente de las empresas contratistas, que presentan limitada capacidad económica y técnica para atender los requerimientos del proyecto. Como consecuencia, los proyectos se diseñan y ejecutan sin considerar adecuadamente la realidad del territorio y sin adaptarse a las condiciones logísticas, a la escasez de servicios básicos como la energía eléctrica ni a las necesidades de una población creciente en zonas alejadas de la selva.

5. Proyectos con problemas de capacidad de financiamiento o sostenibilidad presupuestal

PROYECTO «CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 2 Y RAMAL AV. FAUCETT-GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO»

De manera similar al caso anterior, este megaproyecto cuenta con un monto de inversión actualizado de S/ 17.688 millones, lo que supone una elevada presión sobre el presupuesto institucional del MTC y de la ATU.

Proyectos con problemas de gestión contractual

PROYECTO «NUEVA CARRETERA CENTRAL»

Se han identificado problemas de gestión contractual principalmente en los siguientes aspectos:

- Rigidez de los mecanismos contractuales tradicionales para gestionar cambios en un entorno de alta complejidad y dinamismo. Ello se debe a que las entidades del Estado aplican esquemas de gestión contractual propios de la obra pública convencional a acuerdos estructurados bajo modelos Fidic, desnaturalizando la política y la operatividad de las cláusulas generales y limitando el uso de herramientas ágiles y flexibles para la gestión de cambios contractuales.
- Ausencia de requerimientos específicos para las coberturas de seguros y garantías exigidas a contratistas y consultores, como consecuencia de un análisis técnico previo insuficiente que vincule las condiciones particulares del proyecto (envergadura, complejidad, riesgos y costos) con la oferta real del mercado asegurador.

PROYECTO «CREACIÓN DEL SERVICIO EDUCATIVO ESPECIALIZADO PARA ALUMNOS DEL 2.º GRADO DE SECUNDARIA DE EDUCACIÓN BÁSICA REGULAR CON ALTO DESEMPEÑO ACADÉMICO DE LAS REGIONES DE PASCO, HUANCAMELICA Y CUSCO»

Respecto de la problemática de gestión contractual en este proyecto, el Minedu ha señalado lo siguiente:

- Ausencia de regulación sobre los plazos para la elaboración de estudios técnicos en iniciativas privadas, así como sobre la aprobación de los contenidos mínimos específicos de los estudios técnicos en entregables estructurados hasta en cinco hitos, lo que fragmenta el flujo de trabajo y contribuye a su lentitud y complejidad, en la fase de Formulación, a cargo de la Unidad Formuladora respectiva.
- Incumplimiento, por parte del concesionario, de la obligación de levantar las observaciones formuladas a los entregables previos a la presentación final del EDI, establecidos en la cláusula 6.4 del contrato de concesión del COAR Centro.
- Interpretación errónea por parte de los concesionarios respecto de la «libertad de diseño», lo que conlleva el incumplimiento de la normativa técnica sectorial que establece las condiciones mínimas que deben observarse en la elaboración del diseño.
- Deficiencias en la fase de Estructuración, en cuanto al diseño contractual de las penalidades previstas por no obtener las factibilidades, las cuales se aplican únicamente sobre el entregable final (EDI), desincentivando la gestión temprana de dichas factibilidades y, el levantamiento de observaciones de incumplimiento normativo en fases tempranas del diseño del proyecto y elaboración del EDI.
- Exigencia de un cierre financiero único para proyectos empaquetados, lo que retrasa la puesta en operación de componentes que ya se encuentran concluidos y podrían entrar en funcionamiento de manera anticipada.

PROYECTO «PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS»

Este paquete de proyectos comprende la operación, mantenimiento, rehabilitación, mejora y expansión de los servicios aeroportuarios en doce (12) aeropuertos regionales: Tumbes, Talara, Piura, Chiclayo, Trujillo, Cajamarca, Chachapoyas, Tarapoto, Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas y Anta (Áncash), ubicados en las regiones del norte y oriente del país y Pisco al sur de Lima.

El plazo de la concesión es de veinticinco (25) años, con posibilidad de prórroga. El proyecto se ejecuta bajo la modalidad de APP cofinanciada y el contrato de concesión fue suscrito el 11 de diciembre de 2006 entre el MTC y la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú (ADP).

ADP ha señalado, entre los principales problemas recurrentes que enfrentan estos aeropuertos, los siguientes:

- Ausencia de un mecanismo formal de coordinación e interacción fluida entre las distintas direcciones del MTC y el concesionario, que permita establecer revisiones parciales de los informes y definir criterios claros y pautas homogéneas para la evaluación de los productos finales (como el PMD, PRMLA, perfil o ETE).
- Limitaciones contractuales para la contratación bajo esquemas EPC (ingeniería, procura y construcción), debido a que el contrato de concesión obliga a ADP a contratar la construcción únicamente una vez aprobado el expediente técnico, y prohíbe contratar como ejecutor a empresas que hayan participado en el desarrollo del proyecto, restringiendo alternativas eficientes de estructuración.

Por su parte, la DGPPT ha indicado que existe una deficiente coordinación entre las áreas técnicas y legales durante la elaboración del contrato, lo que derivó en la omisión de cronogramas detallados como anexos contractuales, dificultando una administración eficiente de la concesión.

7. Proyectos con problemas en la obtención de otros permisos, trámites o licencias no vinculados a temas ambientales, arqueológicos o culturales

Además de los problemas recurrentes en la aprobación de instrumentos ambientales y arqueológicos, en esta sección se presentan proyectos que han reportado demoras significativas en la obtención de otros tipos de permisos, trámites o licencias, tales como licencias municipales, autorizaciones de la administración tributaria y permisos de entidades prestadoras de servicios, entre otros.

PROYECTO «NUEVA CARRETERA CENTRAL»

Se ha indicado que se han presentado retrasos en la emisión de permisos por parte de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat) y de Aduanas, lo que ha generado demoras en los trámites de importación de equipos y materiales que no se consiguen en el mercado nacional y que resultan indispensables para la construcción de la obra.

PROYECTO «MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE ATENCIÓN DE INSTITUTOS ESPECIALIZADOS EN INSTITUTO REGIONAL DE ENFERMEDADES NEOPLÁSICAS DEL DISTRITO DE AREQUIPA, PROVINCIA DE AREQUIPA, DEPARTAMENTO DE AREQUIPA»

La ANIN ha reportado demoras en la obtención de licencias de funcionamiento y autorizaciones municipales necesarias para realizar las instalaciones del proyecto (por ejemplo, la instalación de tanques de combustible), así como retrasos en la obtención de licencias para obras de contingencia. Según lo indicado por la ANIN, la tramitación de este tipo de licencias puede tomar entre uno y hasta dos años, afectando de manera directa el cronograma de ejecución.

ANIN, ha actualizado a febrero del 2026, que, si bien para la ejecución de determinadas actividades del proyecto resulta necesario tramitar permisos y licencias municipales, tales como licencias de funcionamiento y autorizaciones específicas para instalaciones y obras temporales, dicha gestión forma parte de las obligaciones contractuales asumidas por el Contratista, conforme a los alcances establecidos en el contrato y en la normativa aplicable.

PROYECTO «MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS TURÍSTICOS PÚBLICOS DEL PARQUE ARQUEOLÓGICO CHOQUEQUIRAO»

El Mincetur ha reportado inconvenientes y demoras con la Municipalidad de San Pedro de Cachora durante el proceso de calificación registral y la inscripción de actos vinculados a la disponibilidad de la zona de intervención del proyecto. Asimismo, Proinversión ha señalado una deficiente coordinación con Registros Públicos y con la SUNAT para la tramitación de la calificación registral y la formalización de los contratos de cesión en uso, lo que ha dilatado los plazos para asegurar la disponibilidad legal de los predios.

8. Proyectos con problemas derivados del déficit en la planificación y en los estudios

En esta sección se presentan proyectos en los cuales se han identificado problemas en la formulación, revisión, articulación y gestión de los estudios técnicos. Estos problemas incluyen la elaboración de estudios deficientes y la demora en su evaluación y aprobación por parte de las entidades competentes.

PROYECTO «CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 2 Y RAMAL AV. FAUCETT-GAMBETTA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO»

En relación con este proyecto, Ositrán ha reportado que la exigibilidad del cumplimiento estricto de la propuesta técnica preliminar durante la elaboración de los EDI ha generado rigideces y originado demoras en su aprobación, al limitar la introducción de ajustes técnicos necesarios derivados de los estudios de detalle y de las condiciones reales de campo.

PROYECTO «CREACIÓN DEL SERVICIO EDUCATIVO ESPECIALIZADO PARA ALUMNOS DEL 2.º GRADO DE SECUNDARIA DE EDUCACIÓN BÁSICA REGULAR CON ALTO DESEMPEÑO ACADÉMICO DE LAS REGIONES DE PASCO, HUANCABELICA Y CUSCO»

En este proyecto se han identificado, entre otros, los siguientes problemas:

- Multiplicidad de criterios de revisión sobre una misma materia durante el proceso de evaluación de los hitos y/o entregables del estudio de preinversión a nivel de perfil, lo que genera falta de uniformidad y retrasa la aprobación.
- Ausencia de regulación clara sobre los plazos para la elaboración de estudios técnicos en iniciativas privadas, así como sobre la aprobación de los contenidos mínimos específicos de los estudios técnicos en entregables divididos en cinco hitos, lo que fragmenta el flujo de trabajo y contribuye a su lentitud y complejidad.
- Cambios en la normativa sectorial (pedagógica) durante la elaboración del EDI o incluso durante la ejecución del proyecto, los cuales pueden obligar a reestructurar diseños y retroceder en etapas ya avanzadas, generando reprocesos y retrasos.

PROYECTOS DE LA CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS

En relación con los proyectos de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos, ADP ha señalado que no existe un área especializada que articule y facilite los mecanismos y procesos estatales esenciales que estos requieren. Ello incluye, entre otros, la obtención de permisos, la verificación de factibilidades de servicios, la revisión de estudios ambientales y viales, así como la coordinación de requerimientos con la Fuerza Aérea del Perú (FAP). La inexistencia de este soporte institucional unificado genera dispersión en las gestiones, incrementa los tiempos de tramitación y dificulta la ejecución oportuna de las inversiones previstas.