

A modern yellow and black metro train is shown in a tunnel. The train has large windows and a digital display on the front showing 'L 2-05' and the logo of the Lima Metro. The tunnel ceiling is made of concrete and has some electrical infrastructure. The train is moving towards the right of the frame.

Informe especial

LÍNEAS 3 Y 4 DEL METRO DE LIMA NO SE ENCUENTRAN PRIORIZADAS EN EL IMIAPP DEL MTC



Líneas 3 y 4 del metro de Lima no se encuentran priorizadas en el MIAPP del MTC

Lo anterior implica que los compromisos netos de ingresos representaron el 4.05% del PBI, equivalente al 3.01% del PBI a valor presente, dentro del límite establecido en el Decreto Legislativo 1362 (no exceder el 12% del PBI a valor presente).

Esto implica un uso prudente del mecanismo de APP sin afectar la sostenibilidad fiscal.

Según el Marco Macroeconómico Multianual 2026-2029, al cierre de 2024, los compromisos firmes¹ y contingentes² que asumieron las entidades públicas titulares de los proyectos de Asociación Público-Privada (APP) en todos los sectores, incluyendo transportes y comunicaciones, representaron el 11.47% del PBI. De otro lado, los ingresos de las APP (por cobro de peajes, tarifas, precio o equivalente), y las retribuciones que generan para el concedente, ascendieron a 7.42% del PBI.



1. Compromisos firmes: son las obligaciones de pago de importes específicos o cuantificables a favor de su contraparte, correspondiente a una contraprestación por la realización de los actos previstos en el contrato de Asociación Público Privada (art. 24 del Decreto Legislativo 1362)

2. Compromisos contingentes: son las potenciales obligaciones de pago a favor de su contraparte, estipuladas en el contrato de Asociación Público Privada, que se derivan de la ocurrencia de uno o más eventos correspondientes a riesgos propios del proyecto de Asociación Público Privada (art. 24 del Decreto Legislativo 1362)

Uno de los sectores que hace mayor uso del mecanismo de APP es transportes. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) gestiona actualmente **34 contratos de concesión**: 17 de carreteras, 3 en aeropuertos, 8 en puertos, 3 en ferrocarriles, 2 en metro y un anillo vial. Asimismo, se espera próximamente la suscripción del contrato del terminal San Juan de Marcona, adjudicado el año pasado.



En **comunicaciones**, el MTC tiene **8 contratos de concesión de bandas de telecomunicaciones** mediante el mecanismo de APP: bandas 700 (bloques A, B y C), banda 900, bandas 1 700 y 2 100 (bloques A y B), banda 1900 y la prestación del público de telefonía móvil. También tiene en concesión, bajo la modalidad de Proyectos en Activos (PA), las Bandas 1 750 - 1 780 MHz y 2 150 – 2 180 MHz y de la Banda 2 300 – 2 330 MHz, y próximamente, el de las bandas de frecuencia 3.5 GHz adjudicadas en septiembre de 2025. De otra parte, PRONATEL gestiona los proyectos de banda ancha regional (10 en operación y 9 en proceso).



Concesiones de Telecomunicaciones (8 Contratos APP)

- Bandas 700 MHz (bloques A, B y C)
- Banda 900 MHz
- Bandas 1 700 y 2 100 MHz (bloques A y B)
- Banda 1900 MHz
- Telefonía móvil pública



Proyectos en Activos (PA)

- Bandas 1 750 - 1 780 MHz y 2 150 – 2 180 MHz
- Banda 2 300 – 2 330 MHz
- Banda 3.5 GHz (adjudicada septiembre 2025)

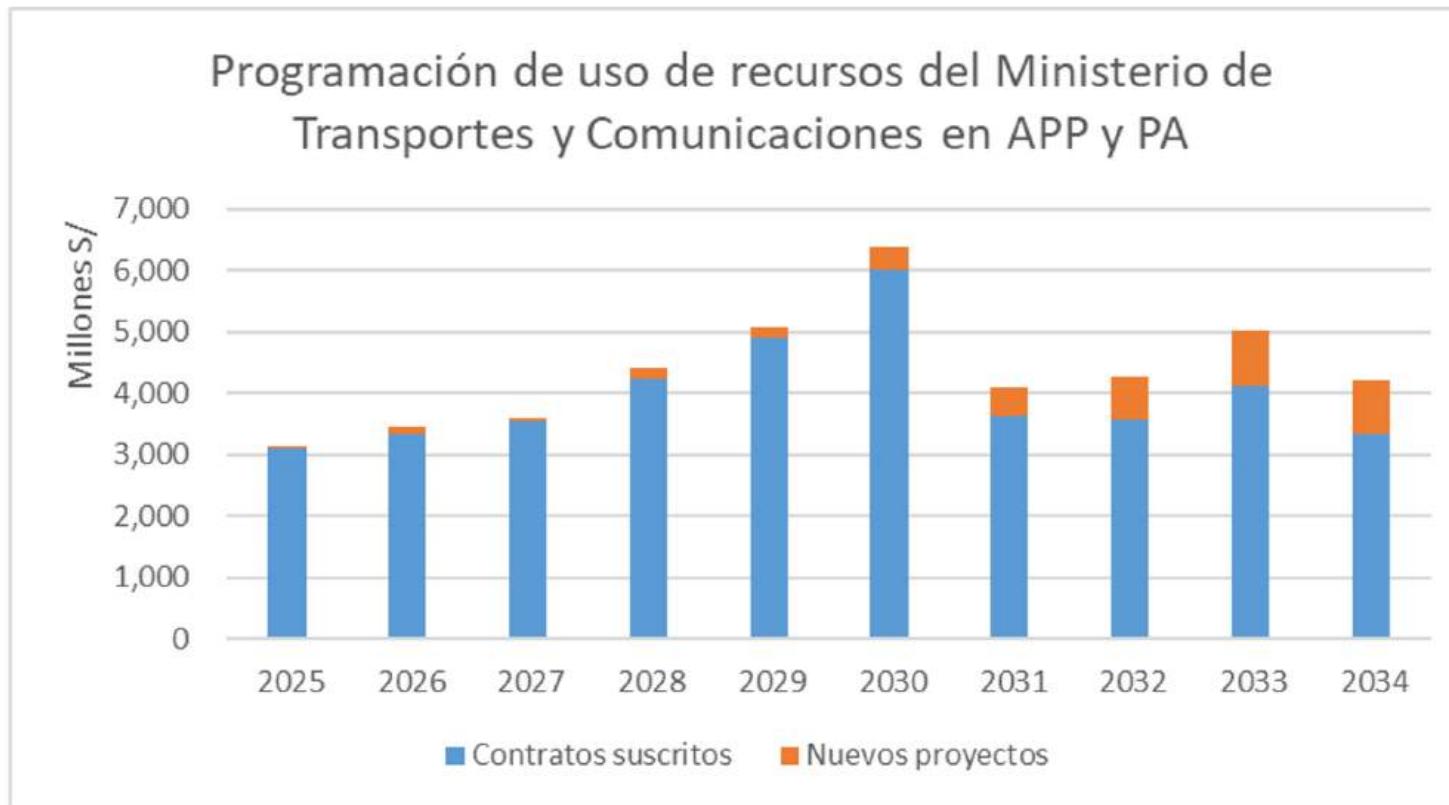


PRONATEL - Banda Ancha Regional

- 10 proyectos en operación
- 9 proyectos en proceso

Según el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas (IMIAPP) 2024-2026 del MTC modificado este año³, la programación de recursos públicos para los contratos suscritos y los nuevos proyectos⁴ de APP y PA del sector transportes y comunicaciones es en promedio 4 361 millones de soles anuales durante el periodo 2025-2034, entre gasto de capital (81%) y gasto corriente (19%).

En promedio, el 91% del uso de recursos programados en APP y PA por el sector transportes y comunicaciones entre 2025 y 2034 corresponden a proyectos con contrato suscrito y 9% a nuevos proyectos.



Nota: En contratos vigentes se están incluyendo el Ferrocarril Huancayo-Huancavelica y la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 que suscribieron contrato este año

Fuente: MTC-IMIAPP 2024-2026 modificado (anexos 06 y 07)

3. https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/app/IMIAPP_MTC_2025.pdf

4. En promoción o por ser incorporados al proceso de promoción en los próximos 3 años

Se identificaron algunas inconsistencias en el documento del IMIAPP que arrojan indicadores de rigidez por encima del 100%, llegando en algunos años a casi 200% (tablas 41 y 42). Aparentemente se derivarían de errores en la proyección multianual de gastos del MTC en el horizonte 2025-2034 al mostrar ingresos muy bajos en relación a los valores históricos (tabla 40). Por ejemplo, el presupuesto del 2025 es actualmente de 11 531 millones de soles, mientras que en el documento del IMIAPP se consideró 3 107 millones de soles.

Con la finalidad de corregir los valores de los indicadores mencionados, se realizó un ejercicio de estimación empleando los datos del presupuesto modificado del 2025 (al 24 de noviembre) y el proyecto de presupuesto público 2026. Los resultados para el 2025 arrojan un indicador de rigidez de gasto corriente del 2.0% y un indicador de rigidez del gasto de capital del 37.3%. En 2026, se obtiene 10.4% y 39.1%, respectivamente.

En otras palabras, según los resultados de la estimación realizada, se daría un incremento de la participación de las APP y PA en el presupuesto de gasto corriente, al pasar de 2.0% en 2025 a 10.4% en 2026.

Asimismo, el uso de recursos presupuestales en APP y PA de contratos vigentes y nuevos proyectos representarían el **39.1% del presupuesto del MTC para gastos de capital en 2026**. Incluso sin los nuevos proyectos, los proyectos con contrato vigente representarían el 38% del presupuesto para gasto de capital. La mayoría de recursos programados corresponden a proyectos en marcha, cuyos compromisos se establecieron desde la suscripción de sus respectivos contratos.



Indicadores de rigidez estimados

Presupuesto del MTC (Millones S/)	Compromisos de contratos APP y PA suscritos por el MTC (Millones S/)	Compromisos de nuevos proyectos APP y PA del MTC (Millones S/)	Indicador de rigidez de compromisos de contratos suscritos	Indicador de rigidez de compromisos de contratos suscritos + nuevos proyectos
2025				
Gasto corriente	3 808	76	0	2.0%
Gasto de capital	8 138	3 021	10	37.1%
2026				
Gasto corriente	3 691	356	27	9.6%
Gasto de capital	7 841	2 978	88	38.0%

Fuente: MEF-Transparencia Económica al 24 de noviembre de 2025, Anexo 5 del Proyecto de Ley de Presupuesto del Sector Público para el año 2026, MTC - IMIAPP 2024-2026 modificado

Elaboración: AFIN

De los resultados anteriores también se puede inferir que entre el 60.9% del presupuesto de gasto de capital del MTC en 2026 estaría disponible para el resto de proyectos del sector a ejecutarse bajo otra modalidad (obra pública tradicional, obras por impuesto o contratos Gobierno a Gobierno-G2G). Debe tomarse en cuenta el margen disponible en la programación presupuestaria multianual a fin de no sobregirar las cuentas públicas en asistencias técnicas y estudios de megaproyectos que no podrán ser ejecutados en el mediano plazo y que generarán mayores gastos a corto plazo.

El IMIAPP es un instrumento de gestión que tiene como finalidad identificar los potenciales proyectos de APP y PA para ser incorporados al proceso de promoción en el corto plazo⁵. El MTC identificó y priorizó los siguientes proyectos:

Proyectos APP y PA seleccionados en la cartera del IMIAPP 2024-2026 del MTC

Tipo de infraestructura	Proyectos	Iniciativa	Mecanismo	Fase
Ferroviario	Ferrocarril Lima - Ica	Estatal	APP Cofinanciada	Programación
Portuario	Terminal Portuario Lambayeque	Estatal	APP Autofinanciada	Formulación
Portuario	Terminal Internacional de Chimbote	Privada	APP Autofinanciada	Estructuración
Portuario	Nuevo Terminal Portuario Pucallpa	Estatal	APP Autofinanciada	Formulación
Portuario	Nuevos Terminales Portuarios de Loreto e Iquitos	Estatal	APP Cofinanciada	Estructuración
Portuario	Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna	Estatal	APP Autofinanciada	Programación
Vial	Dv. Las Vegas - Mazamari - Pto Ocopa / Tarma - Jauja/ Pte. Stuart - Huancayo/ Mazamari - Cubantía	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Ático - Dv. Quilca - Matarani - Ilo / Dv. Cocachacra - Ventillata	Estatal	APP Autofinanciada	Formulación
Vial	I. V. Zapallal - Ventanilla - Ovalo 200 Millas - Av. Néstor Gambeta - Pto. Callao	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Cusco - Pisac / Urubamba - Chincheros - Cachimayo / Huacarpay - Ollantaytambo - Dv. Santa Teresa	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Pto. Yoyato - Cubantía / Pto. Selva De Oro - Pte. Alto Anapati	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Pte. Carrizales (Casma) - Paria - Huaraz - Circuito Turístico (Mirador)	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Sicuani - Pucará - Calapuja / Puno – Desaguadero	Estatal	APP Autofinanciada	Formulación
Vial	Kimbiri - Kepashiato - Quillabamba - Santa Teresa - Pte. Hidroeléctrica	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Pte. Los Maestros - Huaytara / Chincha Alta - Lachocc / Mal Paso - Pisco - Puerto San Martin	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Dv. Urcos - Sicuani / El Descanso - Sicuani / San Genaro - Combapata / Dv. Sicuani – Phinaya	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Santa - Pte Chuquicara - Tauca - Dv Sihuas / Pte. Huarochiri – Pte Chuquicara/Tauca – Shorey	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Dv. Chiguata - Santa Lucía - Mañazo / Imata - Héctor Tejada / Pascana - Yauri - San Genaro	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación

5. Lineamientos para la elaboración del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas

Vial	Corredor Vial 1: Emp. PE-3S (Dv. Imperial) - Pampas - Abra Independencia - Churcampa - Emp. PE-3S (Mayocc) / Emp. PE-3S (La Mejorada) - Pucacruz - Acobamba - Caja - Marcas - Emp. PE-3S (Pte. Allcomachay)	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Corredor Vial 2: Juliaca - Putina Oriental -Sandia-San Ignacio- Punta de Carreteras y Dv. Putina-Moho-Conima-Mililaya- Frontera con Bolivia y Dv. Mililaya-Frontera Con Bolivia y Dv. Mililaya - Tilali y Frontera con Bolivia	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Corredor Vial 3: Emp. PE-28 B (L.D. Cusco En San Francisco) - Santa Rosa-San Miguel/ Emp. PE-28B (Rosario) – Canayre	Estatal	APP Cofinanciada	Programación
Vial	Corredor Vial 4: Emp. PE 18 A (Dv. Tingo Maria) - Aucayacu - Nuevo Progreso - Tocache - Juanjui - Picota - Tarapoto	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Corredor Vial 5: Dv. Pomabamba - Sihuas - Huacrachuco - San Pedro De Chonta - Uchiza - Emp. PE – 5N	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Corredor Vial 6: Dv. Cerro de Pasco - Huánuco - Tingo Maria - Emp. PE-5N (Puente Pumahuasi)	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Corredor Vial 7: Emp. PE-3S (Concepción) – Comas – Emp. PE- 5S (Satipo) / Emp. PE-5S (Pto. Ocopa) – Atalaya	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque / Km 71+600 - Huancabamba	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Vial	Evitamiento Cusco (Dv Poroy -Cusco, Incluye túnel 4km)	Estatal	APP Cofinanciada	Formulación
Aeroportuario	Tercer Grupo de Aeropuertos	Estatal	APP Autofinanciada	Formulación
Comunicaciones	Operación y Mantenimiento de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica	Estatal	APP Cofinanciada	Programación
Comunicaciones	Bandas 5G - Banda de Frecuencias 26 GHz (25.9 – 26.7 GHz)	Estatal	PA	Formulación

Nota: No comprende proyectos con contrato vigente o adjudicados recientemente

Fuente: MTC - IMIAPP 2024-2026 modificado, ProInversión

Elaboración: AFIN

Las líneas 3 y 4 del metro de Lima no están priorizadas

Entre los proyectos priorizados por el MTC figura el Ferrocarril Lima – Ica, declarado viable en 2024. Aunque en el IMIAPP se indica que se desarrollaría como una APP que comprende la construcción, operación y mantenimiento, el Ministerio de Economía y Finanzas reporta que se ejecutaría mediante una modalidad de APP híbrida (APP y G2G)⁶.

De otro lado, las líneas 3 y 4 del metro de Lima, viables desde 2020, no se encuentran priorizadas en el IMIAPP del MTC ni en el de la ATU⁷. Ello pese a los perjuicios que genera la congestión en la ciudad de Lima, cuyo impacto en tiempo perdido y consumo adicional de combustible se estimó en alrededor del 3% del PBI del 2024, como se analizó en un informe anterior ([Link](#)).

- El IMIAPP, además de la definición anterior, también es un documento de gestión que incluye una programación multianual que sirve para evaluar la disponibilidad de recursos públicos y reportar los compromisos de gastos. Lejos del "carácter referencial" que se le otorga, debería ser institucionalizado como instrumento de programación que permita reservar los recursos presupuestarios que se asignen a los compromisos asumidos, evitando que se desvíen a otros proyectos o actividades.

6. MEF - Reporte de Seguimiento a la Ejecución de Inversiones. CUI: 2655431

7. ATU – IMIAPP 2023-2025. Publicado en 2023. El único proyecto priorizado para desarrollarse como APP es el “sistema de recaudo electrónico y otros sistemas inteligentes de transporte en los corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao”, el cual concentraría la mayor parte de los recursos presupuestarios de entidad