



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

# PLAN ANUAL DE EVALUACIÓN 2025

DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES  
Y COMUNICACIONES  
Y SUS ENTIDADES ADSCRITAS

Oficina de Monitoreo y Evaluación de Impacto

Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto

## **Plan Anual de Evaluación 2025 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y sus entidades adscritas**

El presente Plan Anual de Evaluación 2025 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se desarrolló en el marco de la Directiva N° 004-2021-MTC/01 “Disposiciones para la evaluación de las intervenciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sus Entidades Adscritas y la Gestión de la Evidencia”, en ese sentido es oportuno informar lo siguiente:

### **1. Antecedentes**

- 1.1 El Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), aprobado mediante Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, en sus artículos 44, establece que la Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto (OGAME) es el órgano de asesoramiento responsable conducir la articulación técnica y administrativa del sector transportes y comunicaciones, en el ámbito de los gobiernos regionales y locales; así como de monitorear y evaluar el impacto de las políticas nacionales y de las intervenciones que realizan las unidades organizacionales, programas, proyectos especiales del ministerio y demás entidades que forman parte del sector.
- 1.2 Asimismo, el ROF del MTC, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, en su artículo 49 establece que la Oficina de Monitoreo y Evaluación de impacto (OMEI) es la unidad orgánica dependiente de la OGAME encargada de elaborar estudios, investigaciones, lineamientos, metodologías, variables, indicadores, estándares entre otros instrumentos que permitan realizar el monitoreo y evaluar el impacto de las políticas nacionales y de las intervenciones que realizan las unidades organizacionales, programas, proyectos del ministerio y demás entidades adscritas.
- 1.3 La Directiva N° 004-2021-MTC/01 establece en el numeral 6.2.1, que la OGAME en coordinación con los órganos y entidades adscritas prepara el Plan Anual de Evaluación (PAE) del MTC, documento que debe consignar las políticas, programas, proyectos y las intervenciones a evaluar; así como el tipo de evaluación que se ejecutará y sus respectivos tiempos de ejecución. Asimismo, establece que para este procedimiento se analiza la evaluabilidad de las intervenciones, con el objetivo de determinar su inclusión en el PAE.

### **2. Análisis**

- 2.1 El análisis del presente informe da cuenta de las actividades realizadas por parte de la OMEI con la finalidad de elaborar el Plan Anual de Evaluación 2025 del MTC (PAE 2025 MTC), ello, en cumplimiento con lo establecido en la Directiva N° 004-2021-MTC/01. Se debe destacar que el análisis del presente informe se desarrolla según la siguiente estructura:
  - a) Identificación de necesidades de evaluación y priorización de intervenciones,
  - b) Análisis de evaluabilidad de las intervenciones priorizadas,
  - c) Presentación y validación de los órganos y entidades adscritas,
  - d) Implementación del Plan Anual de Evaluación 2025 del MTC, y
  - e) Gestión de la evidencia de los resultados PAE 2025.

#### **A. Identificación de necesidades de evaluación y priorización de intervenciones**

- 2.2 En el marco de las disposiciones establecidas en la Directiva N° 004-2021-MTC/01, la OMEI elaboró el "Plan Anual de Evaluación 2025 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones" (PAE 2025 MTC) sustentando la necesidad y priorización de cada intervención y evaluación propuesta mediante tres fuentes:
  - a) Recomendaciones realizadas en las revisiones sistemáticas de estudios previos y diagnósticos de intervenciones y políticas del MTC elaboradas por la OMEI,
  - b) Recomendaciones formuladas como resultado del monitoreo realizado a intervenciones y políticas del MTC por parte de la OMEI, y

- c) Relevancia identificada de manera coordinada con las unidades orgánicas y despacho ministerial el marco del PESEM.
- 2.3 En el 2024, la OMEI elaboraron revisiones sistemáticas de estudios previos y diagnósticos de intervenciones del MTC, mediante las cuales identifica y sustenta sus necesidades de evaluación:
- a) “Inversiones y mantenimientos para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Nacionales”. Tipo de evaluación: **Evaluación de impacto**. El objetivo es evaluar el impacto del buen estado de transitabilidad de la red vial nacional sobre la brecha en los precios de los productos agropecuarios.
  - b) “Red Básica del Metro de Lima y Callao”. Tipo de evaluación: **Evaluación de resultados**. El objetivo es evaluar los resultados de esta intervención en términos de reducción del tiempo de viaje, satisfacción de los usuarios, y reducción de la congestión vehicular y la contaminación.
  - c) “Sistema de Priorización de Proyectos de Transporte de Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales (SPP)”. Tipo de evaluación: **Evaluación de resultados**. El objetivo es evaluar los resultados de este sistema en la reducción de los costos y tiempos de viaje, así como en la seguridad de los usuarios del sistema de transporte.
  - d) “Curso de Seguridad Vial para Conductores (CSVC)”. Tipo de evaluación: **Evaluación de procesos**. El objetivo de esta evaluación es busca identificar cuellos de botella, oportunidades de mejora y buenas prácticas para mejorar la eficacia del curso.
- 2.4 Asimismo, mediante reuniones de coordinación con las Unidades Orgánicas del MTC, la OMEI identifica y sustenta la relevancia de generar evidencia sobre los procesos y resultados finales de las intervenciones y políticas implementadas por el MTC. En ese sentido, la OMEI identifica y sustenta la necesidad de evaluaciones de impacto de las intervenciones del sector
- a) “Centros de Acceso Digital (CAD) y Espacios Públicos de Acceso Digital (EPAD)”. Tipo de evaluación: **Evaluación de resultados**. El objetivo es evaluar cómo estos espacios han mejorado el acceso a internet, el desarrollo de habilidades digitales, y el acceso a servicios públicos y educativos.
  - b) “Proyectos regionales de despliegue de redes de fibra óptica”. Tipo de evaluación: **Evaluación de resultados**. El objetivo es evaluar el impacto de estas redes en la conectividad, el desarrollo tecnológico, y la calidad de vida de las comunidades beneficiarias. Se busca analizar el acceso y uso de servicios digitales, así como el efecto en actividades económicas, educativas y sociales.
  - c) “Acciones de control para la disminución de accidentes de tránsito en zonas escolares”. Tipo de evaluación: **Línea de base**. El objetivo es establecer una línea de base que permita, en el futuro, evaluar el impacto de las acciones de control implementadas. Se busca identificar la situación inicial en términos de siniestralidad vial, las condiciones de infraestructura, y los patrones de comportamiento de conductores y peatones.
  - d) “Segunda ruta del Ferry de la Amazonía Yurimaguas – Nauta”. Tipo de evaluación: **Línea de base**. La construcción de la línea de base para la intervención “Segunda ruta del Ferry de la Amazonía Yurimaguas – Nauta” tiene como principal objetivo establecer un punto de partida que permita evaluar, en el futuro, el impacto del subsidio implementado.
  - e) “Programa de Chatarreo Voluntario de Vehículos”. Tipo de evaluación: **Evaluación de procesos**. El objetivo es evaluar el impacto de este programa en la reducción de emisiones de contaminantes y en la disminución de la siniestralidad vial.

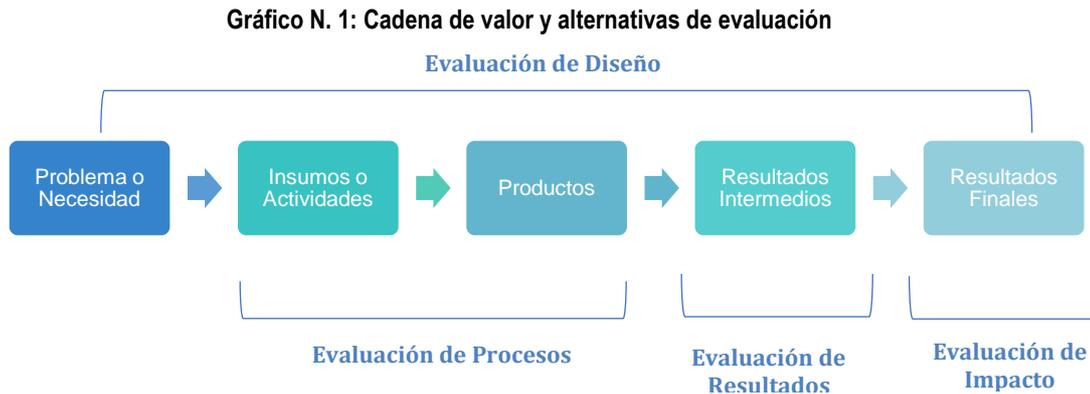
- 2.5 Asimismo, mediante reuniones de coordinación con miembros del despacho ministerial del MTC, la OMEI identifica y sustenta la relevancia de generar evidencia sobre los procesos y resultados finales de las intervenciones y políticas implementadas por el MTC. En ese sentido, la OMEI identifica y sustenta la necesidad de evaluaciones de impacto de las intervenciones del sector:
- a) Aeropuerto Chincheros. Tipo de evaluación: **Evaluación ex-ante**. El objetivo es realizar una evaluación ex-ante de los efectos económicos proyectados, centrándose en los efectos multiplicadores de la inversión en infraestructura y en el flujo de turistas. Se busca estimar el impacto en el crecimiento económico, el empleo, y el desarrollo del sector turístico.
  - b) Dos proyectos considerados en el Plan Ferroviario. Tipo de evaluación: **Evaluación ex-ante**. El objetivo es realizar una evaluación ex-ante de los efectos económicos de dos proyectos considerados en este plan (ferrocarril Marcona-Andahuaylas y ferrocarril Lima-Ica), considerando los efectos multiplicadores de la inversión en el desarrollo regional, el crecimiento del sector turístico, y la generación de empleo.
  - c) “Proyecto de la Nueva Carretera Central”. Tipo de evaluación: **Evaluación de procesos**. El objetivo es evaluar la eficiencia y eficacia de los procesos de planificación y ejecución del proyecto, identificar las causas de los problemas y desafíos, y proponer recomendaciones para mejorar la gestión del proyecto y proyectos similares.
  - d) “Proyecto de construcción del Puente Santa Rosa”. Tipo de evaluación: **Evaluación de procesos**. El objetivo es identificar las causas de los retrasos, evaluar la calidad de los estudios de ingeniería, analizar el impacto del cambio en la modalidad de ejecución, y proponer recomendaciones para mejorar la gestión del proyecto y proyectos similares.
  - e) “Infraestructura para la seguridad vial en el ámbito urbano y de carreteras”. Tipo de evaluación: **Evaluación de resultados**. El objetivo es evaluar los efectos del estado de la infraestructura vial sobre los siniestros de tránsito, tanto fatales como no fatales. Se busca identificar la situación inicial en términos de siniestralidad vial y condiciones de infraestructura vial.
  - f) “Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”. Tipo de evaluación: **Evaluación de resultados**. El objetivo es realizar una evaluación de los resultados de los primeros trimestres de operación de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, centrándose en la evolución del número de arribos y partidas, y en el flujo de turistas. En ese sentido, se tiene por objetivo identificar los resultados de corto plazo de la implementación de la intervención.
  - g) “Terminal Portuario Multipropósito de Chancay”. Tipo de evaluación: **Evaluación de resultados**. El objetivo es realizar una evaluación de los resultados de los primeros trimestres de operación del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, centrándose en la evolución del volumen, valor y precios de las exportaciones e importaciones, así como los arribos y partidas. En ese sentido, se tiene por objetivo identificar los resultados de corto plazo de la implementación de la intervención.
- 2.6 En ese sentido, en el marco de lo expuesto en los numerales previos 2.3, 2.4 y 2.5, la OMEI identifica dieciséis (16) intervenciones de interés para que sean evaluadas, y así ser incluidas en el PAE 2025 del MTC. En el Cuadro N° 1 se puede observar el listado de intervenciones y el tipo de evaluación a implementar.

Cuadro N° 1: Matriz de Evaluaciones Priorizadas PAE 2025 MTC

N°	Intervención / Programa / Política	Tipología de evaluación	Órganos y/o entidades adscritas
1	Inversiones y mantenimientos para un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Nacionales	Evaluación de impacto	PVN VMT
2	Red Básica del Metro de Lima y Callao	Evaluación de resultados	ATU – VMT
3	Centros de Acceso Digital (CAD) y Espacios Públicos de Acceso Digital (EPAD)	Evaluación de resultados	Pronatel – VMC
4	Proyectos regionales de despliegue de redes de fibra óptica	Evaluación de resultados	Pronatel – VMC
5	Sistema de Priorización de Proyectos de Transporte de Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales (SPP)	Evaluación de Resultados	PVD – VMT
6	Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Evaluación de Resultados	DGPPT – MTC
7	Terminal Portuario Multipropósito de Chancay	Evaluación de Resultados	VMT – MTC
8	Infraestructura para la seguridad vial en el ámbito urbano y de carreteras	Evaluación de Resultados	DGPPT – MTC
9	Acciones de control para la disminución de accidentes de tránsito en zonas escolares	Línea de base	DSV – MTC
10	Segunda ruta del Ferry de la Amazonía Yurimaguas – Nauta	Línea de base	DPNTAL – MTC
11	Programa de Chatarreo Voluntario de Vehículos	Evaluación de procesos	VMT – MTC
12	Curso de Seguridad Vial para Conductores (CSVC)	Evaluación de procesos	DCV, DSV – MTC
13	Proyecto de la Nueva Carretera Central	Evaluación de procesos	PVN VMT
14	Proyecto de construcción del Puente Santa Rosa	Evaluación de procesos	PVN VMT
15	Aeropuerto Internacional de Chinchero	Evaluación ex ante	DGAC – MTC
16	Dos proyectos considerados en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (ferrocarril Marcona-Andahuaylas y ferrocarril Lima-Ica)	Evaluación ex ante	DPNTF – MTC

## B. Análisis de las oportunidades de evaluación de las intervenciones

- 2.7 En el marco de la Directiva N° 004-2021-MTC/01, la OMEI puede realizar estudios y evaluaciones de diseño, procesos, resultados e impacto, estando cada una enfocada a evaluar distintas etapas dentro de la cadena de resultados de una intervención. De esta manera, una vez identificadas las necesidades de evaluación de acuerdo a lo indicado en los numerales 2.6, se determinó las potenciales preguntas de evaluación formuladas para cada intervención seleccionada, así como el alcance de las respuestas que puedan obtenerse a partir de cada tipo de evaluación.



Fuente: Gertler et al., 2016.  
Elaboración: OMEI-MTC

- 2.8 El tiempo de maduración de una intervención de interés puede condicionar la calidad de las respuestas que a obtenerse de la evaluación formuladas. De esta manera, para definir las oportunidades de evaluación de las intervenciones de interés priorizadas, la OMEI realizó un análisis de la viabilidad técnica de efectuar dichas evaluaciones. En ese sentido, se validaron los tipos de evaluación técnicamente viables para cada intervención de interés de acuerdo a su fase de maduración y a la evidencia sobre sus necesidades de evaluación.

- a) Por un lado, una evaluación de diseño se considerada técnicamente viable según su fase de maduración, cuando la intervención de interés priorizada se encuentre en la fase de diseño, o en alguna etapa de implementación sin un diseño definido, a fin de que sea pertinente evaluar su coherencia según la cadena de valor. Asimismo, se toma en cuenta la disponibilidad de estudios o diagnósticos que muestren evidencia detallada y suficiente sobre sus principales necesidades, barreras y oportunidades para la elaboración de una futura evaluación.
- b) Adicionalmente, una evaluación de procesos se considerada técnicamente viable según su fase de maduración, cuando la intervención de interés priorizada cuente con un diseño definido y se encuentra en alguna etapa de implementación, a fin de que sea posible resolver preguntas vinculadas a problemas en sus procesos y sugerir medidas correctivas. Asimismo, se toma en cuenta la disponibilidad de estudios o diagnósticos que muestren evidencia detallada y suficiente sobre sus principales necesidades, barreras y oportunidades para la elaboración de una futura evaluación.
- c) Por otro lado, una evaluación de resultados se considerada técnicamente viable según su fase de maduración, cuando la intervención de interés priorizada cuente con un diseño y procesos definidos, y se encuentra en una etapa en la cual pueden observarse resultados de su implementación, a fin de que sea posible identificar los resultados inmediatos y compararlos con los resultados deseados. Asimismo, se considera la disponibilidad de estudios o diagnósticos que muestren evidencia detallada y suficiente sobre sus principales necesidades, barreras y oportunidades para la elaboración de una futura evaluación.

- d) De similar forma, una evaluación de impacto se considera técnicamente viable según su fase de maduración, cuando la intervención de interés priorizada cuenta con un diseño y procesos definidos, y se encuentra en una etapa en la cual transcurrió suficiente tiempo para generar cambios en la población objetivo, a fin de que permita detectar el efecto causal de la intervención en los resultados finales. Asimismo, se considera la disponibilidad de estudios o diagnósticos que muestren evidencia detallada y suficiente sobre sus principales necesidades, barreras y oportunidades para la elaboración de una futura evaluación.
- e) Finalmente, una evaluación ex-ante y diagnóstico general de una intervención se considera oportuno cuando no existan estudios o diagnósticos previos que muestren evidencia detallada y suficiente sobre las principales necesidades, barreras, oportunidades o resultados esperados de la intervención.

2.9 De esta manera, las evaluaciones técnicamente viables serán clasificadas de acuerdo a su pertinencia, mediante la matriz de evaluabilidad (ME), la cual precisa las dimensiones específicas para las evaluaciones de diseño, procesos, resultados e impacto que pueden calificar como Alta, Media o Baja la pertinencia de una evaluación. Las evaluaciones viables de las intervenciones de interés priorizadas identificadas técnicamente viables se encuentran resumidas en el cuadro N°2.

**Cuadro N° 2: Viabilidad técnica de las intervenciones de interés según su fase maduración y evidencia disponible – PAE 2025**

N°	Intervención / Programa / Política	Tipología de evaluación	Fase de maduración	Evidencia disponible	UO y/o entidades
1	Inversiones y mantenimientos para un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Nacionales	<b>Evaluación de impacto</b>	Implementación con posible impacto	Diagnóstico elaborado por la OMEI	PVN VMT
2	Red Básica del Metro de Lima y Callao	<b>Evaluación de resultados</b>	Implementación con posible impacto	Revisión de literatura elaborada por la OMEI	ATU VMT
3	Centros de Acceso Digital (CAD) y Espacios Públicos de Acceso Digital (EPAD)	<b>Evaluación de resultados</b>	Implementación con resultados inmediatos	Revisión de literatura elaborada por la OMEI	Pronatel VMC
4	Proyectos regionales de despliegue de redes de fibra óptica	<b>Evaluación de resultados</b>	Implementación con posible impacto	Revisión de literatura elaborada por la OMEI	Pronatel VMC
5	Sistema de Priorización de Proyectos de Transporte de Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales (SPP)	<b>Evaluación de Resultados</b>	Implementación con resultados inmediatos	Diagnóstico elaborado por la OMEI	PVD VMT
6	Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	<b>Evaluación de Resultados</b>	Implementación con resultados en proceso <sup>1</sup>	Diagnóstico elaborado por la OMEI	DGPPT – MTC
7	Terminal Portuario Multipropósito de Chancay	<b>Evaluación de Resultados</b>	Implementación con resultados en proceso <sup>1</sup>	Diagnóstico elaborado por la OMEI	VMT – MTC
8	Infraestructura para la seguridad vial en el ámbito urbano y de carreteras	<b>Evaluación de Resultados</b>	Implementación con posible impacto	Diagnóstico elaborado por la OMEI	DGPPT – MTC
9	Acciones de control para la disminución de accidentes de tránsito en zonas escolares	<b>Línea de base</b>	Implementación con resultados en proceso	Sin diagnóstico elaborado por la OMEI	DSV – MTC

<sup>1</sup> Se espera que las intervenciones se muestren resultados en el segundo y tercer trimestre del 2025.

10	Segunda ruta del Ferry de la Amazonía Yurimaguas – Nauta	Línea de base	Implementación con posible impacto	Diagnóstico elaborado por la OMEI	DPNTAL – MTC
11	Programa de Chatarreo Voluntario de Vehículos	Evaluación de procesos	Implementación con resultados en proceso	Diagnóstico elaborado por la OMEI	VMT
12	Curso de Seguridad Vial para Conductores (CSVC)	Evaluación de procesos	Implementación con posible impacto	Diagnóstico elaborado por la OMEI	DCV, DSV – MTC
13	Proyecto de la Nueva Carretera Central	Evaluación de procesos	Implementación con actividades en proceso	Sin diagnóstico elaborado por la OMEI	PVN VMT
14	Proyecto de construcción del Puente Santa Rosa	Evaluación de procesos	Implementación con actividades en proceso	Sin diagnóstico elaborado por la OMEI	PVN VMT
15	Aeropuerto Internacional de Chinchero	Evaluación ex ante	Implementación con actividades en proceso	Diagnóstico elaborado por la OMEI	DGAC – MTC
16	Dos proyectos considerados en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (ferrocarril Marcona-Andahuaylas y ferrocarril Lima-Ica)	Evaluación ex ante	En diseño con actividades en proceso	Diagnóstico elaborado por la OMEI	DPNTF – MTC

2.10 De acuerdo a lo descrito en los numerales 2.8 y 2.9, la OMEI identificó dieciséis (16) evaluaciones técnicamente viables según la fase de maduración de las intervenciones priorizadas y evidencia disponible sobre sus necesidades, barreras y oportunidades.

2.11 Por otro lado, la OMEI estableció la pertinencia de las evaluaciones técnicamente viables de acuerdo a criterios de evaluabilidad específicos para los diagnósticos y evaluaciones de diseño, procesos, resultados e impactos (ver Anexo N° 1).

**Cuadro N° 3: Pertinencia de las evaluaciones según criterios evaluabilidad – PAE 2025**

N°	Intervención / Programa / Política	Tipología de evaluación	Sustento
1	Inversiones y mantenimientos para un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Nacionales	Evaluación de impacto	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La intervención muestra posibles impactos de acuerdo a su fase de maduración y a estudios previos, y cuenta con un diagnóstico elaborado por la OMEI.</li> <li>- Se conoce que la intervención podría tener efectos causales positivos en algunas variables, pero existen preguntas sobre su impacto (complementariedad con otras intervenciones, tiempo de exposición, etc.).</li> <li>- Las metodologías aplicables generan estimaciones insesgadas, consistentes y confiables.</li> <li>- Los resultados podrían ser utilizados para mejorar la focalización de la intervención.</li> </ul>
2	Red Básica del Metro de Lima y Callao	Evaluación de resultados	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se tiene conocimiento parcial sobre la evolución de los resultados alcanzados por la intervención en la población objetivo.</li> <li>- Los resultados pueden ser considerados para sustentar o realizar recomendaciones sobre expansión de la intervención.</li> </ul>
3	Centros de Acceso Digital (CAD) y Espacios	Evaluación de resultados	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se tiene conocimiento parcial sobre la evolución de los resultados alcanzados por la intervención en la población objetivo.</li> </ul>

	Públicos de Acceso Digital (EPAD)		- Los resultados pueden ser considerados para sustentar o realizar recomendaciones sobre expansión de la intervención.
4	Proyectos regionales de despliegue de redes de fibra óptica	<b>Evaluación de resultados</b>	- Se tiene conocimiento parcial sobre la evolución de los resultados alcanzados por la intervención en la población objetivo. - Los resultados pueden ser considerados para sustentar o realizar recomendaciones sobre expansión de la intervención.
5	Sistema de Priorización de Proyectos de Transporte de Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales (SPP)	<b>Evaluación de Resultados</b>	- Se tiene conocimiento parcial sobre la evolución de los resultados alcanzados por la intervención en la población objetivo. - Los resultados pueden ser considerados para sustentar o realizar recomendaciones sobre expansión de la intervención.
6	Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	<b>Evaluación de Resultados</b>	- No se tiene conocimiento sobre los resultados que alcanzará la intervención durante su implementación en el corto plazo. - Los resultados pueden ser considerados para sustentar o realizar recomendaciones sobre la intervención, o la implementación de intervenciones similares
7	Terminal Portuario Multipropósito de Chancay	<b>Evaluación de Resultados</b>	- No se tiene conocimiento sobre los resultados que alcanzará la intervención durante su implementación en el corto plazo. - Los resultados pueden ser considerados para sustentar o realizar recomendaciones sobre expansión de la intervención, o la implementación de intervenciones similares.
8	Infraestructura para la seguridad vial en el ámbito urbano y de carreteras	<b>Evaluación de Resultados</b>	- La intervención podría estar alcanzando posibles impactos de acuerdo a su fase de maduración. Sin embargo, no se han realizado diagnósticos o estudios previos sobre el estado de los problemas, barreras u oportunidades que desean atender.
9	Acciones de control para la disminución de accidentes de tránsito en zonas escolares	<b>Línea de base</b>	- La intervención se encuentra en su fase inicial de implementación. Sin embargo, no se han realizado diagnósticos o estudios previos sobre el estado inicial de los problemas, barreras u oportunidades que desean atender.
10	Segunda ruta del Ferry de la Amazonía Yurimaguas – Nauta	<b>Línea de base</b>	- La intervención se encuentra en las etapas preparatorias a su implementación. Además, ya se cuenta con un trabajo de campo que recoge información relacionada al uso del transporte fluvial en Yurimaguas y Nauta, distritos del departamento de Loreto por los cuales pasara el Ferry (grupo de tratamiento), además de un distrito de control para la evaluación de impacto (Requena).
11	Programa de Chatarreo Voluntario de Vehículos	<b>Evaluación de procesos</b>	- La implementación de la intervención cuenta o requiere de actividades o componentes que no están bajo control del equipo que la implementa. - La información del monitoreo responde parcialmente algunas preguntas que se tienen sobre los procesos de la intervención. - Los resultados pueden ser considerados para realizar mejoras al diseño y la implementación de la intervención.
12	Curso de Seguridad Vial para Conductores (CSV)	<b>Evaluación de procesos</b>	- La implementación de la intervención cuenta o requiere de actividades o componentes que no están bajo control del equipo que la implementa. - La información del monitoreo responde parcialmente algunas preguntas que se tienen sobre los procesos de la intervención. - Los resultados pueden ser considerados para realizar mejoras al diseño y la implementación de la intervención, e intervenciones similares
13	Proyecto de la Nueva Carretera Central	<b>Evaluación de procesos</b>	- La implementación de la intervención cuenta o requiere de actividades o componentes que no están bajo control del equipo que la implementa. - La información del monitoreo responde parcialmente algunas preguntas que se tienen sobre los procesos de la intervención.

			- Los resultados pueden ser considerados para realizar mejoras al diseño y la implementación de la intervención, y proyectos similares.
14	Proyecto de construcción del Puente Santa Rosa	<b>Evaluación de procesos</b>	- La implementación de la intervención cuenta o requiere de actividades o componentes que no están bajo control del equipo que la implementa. - La información del monitoreo responde parcialmente algunas preguntas que se tienen sobre los procesos de la intervención. - Los resultados pueden ser considerados para realizar mejoras al diseño y la implementación de la intervención, y proyectos similares.
15	Aeropuerto Internacional de Chinchero	<b>Evaluación ex ante</b>	- Se desconoce o existen dudas sobre la cadena causal de la intervención, y los posibles efectos esperados. - La población objetivo para la provisión del servicio no se encuentra delimitada. - Los resultados pueden ser considerados para decidir modificar la implementación de la intervención.
16	Dos proyectos considerados en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (ferrocarril Marcona-Andahuaylas y ferrocarril Lima-Ica)	<b>Evaluación ex ante</b>	- Se desconoce o existen dudas sobre la cadena causal de la intervención, y los posibles efectos esperados. - La población objetivo para la provisión del servicio no se encuentra delimitada. - Los resultados pueden ser considerados para decidir modificar la implementación de la intervención.

- 2.12 En concordancia con la Directiva N° 004-2021-MTC/01, las evaluaciones viables de las intervenciones de interés fueron incorporadas a una Matriz de Evaluaciones Priorizadas (MEP) que está conformada por evaluaciones identificadas prioritarias y viables para el MTC.

### C. Presentación y validación de los Órganos y Entidades Adscritas

- 2.13 En el marco de la Directiva N° 004-2021-MTC/01, durante el mes de febrero del 2024, la OMEI realizó reuniones con las Unidades Orgánicas del MTC, y Entidades Adscritas como Provias Nacional (PVN), Provias Descentralizado (PVD) y Programa Nacional de Telecomunicaciones (Pronatel) para la presentación de alternativas de evaluación para sus intervenciones y la recepción de sus comentarios y recomendaciones.
- 2.14 Posteriormente, entre los meses de agosto y diciembre de 2024, mediante reuniones con el Despacho Ministerial, se identificaron las necesidades y requerimientos de información para las evaluaciones, con lo cual se redefinieron los tipos de estudio/evaluación incluidas en la MEP. La versión final de la Matriz de Evaluaciones Priorizadas está establecida en el cuadro N°4.

Cuadro N° 4: Matriz de Evaluaciones Priorizadas – PAE 2025

N°	Intervención / Política	Tipo de evaluación	Objetivo de la evaluación o estudio	U.O y/o Ent. Adsc.
1	Inversiones y mantenimientos para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Nacionales	Evaluación de impacto	Evaluar cómo las inversiones y el mantenimiento de las redes viales impactan en la reducción de la brecha en los precios de productos agropecuarios, considerando la heterogeneidad del impacto entre departamentos y tipos de productos.	PVN VMT
2	Red Básica del Metro de Lima y Callao	Evaluación de resultados	Evaluar los resultados de la Línea 1 del Metro en términos de reducción del tiempo de viaje, satisfacción de los usuarios, y reducción de la congestión vehicular y la contaminación.	ATU VMT
3	Proyectos regionales de despliegue de redes de fibra óptica	Evaluación de resultados	Evaluar los resultados de las redes de fibra óptica en la conectividad, el desarrollo tecnológico, y el acceso y uso de servicios digitales.	Pronatel VMC
4	Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	<b>Evaluación de Resultados</b>	Evaluar los resultados de los primeros trimestres de operación de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, centrándose en la evolución del número de arribos y partidas, y en el flujo de turistas	DGPPT – MTC
5	Terminal Portuario Multipropósito de Chancay	<b>Evaluación de Resultados</b>	Evaluar los resultados de los primeros trimestres de operación del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, centrándose en la evolución del volumen, valor y precios de las exportaciones e importaciones, así como los arribos y partidas.	VMT – MTC
6	Infraestructura para la seguridad vial en el ámbito urbano y de carreteras	<b>Evaluación de Resultados</b>	Evaluar los efectos de la infraestructura vial (tipo de pavimentación, estado de transitabilidad de las vías y tipo de administración) sobre los siniestros de tránsito, tanto fatales como no fatales.	DGPPT – MTC
7	Segunda ruta del Ferry de la Amazonía Yurimaguas – Nauta	Línea de base	Establecer una línea de base que permita identificar el estado de la población objetivo de la intervención previo a la implementación del tratamiento, así como establecer un punto de partida para diseñar una evaluación de impacto posterior a la implementación de la intervención.	DPNTAL – MTC
8	Aeropuerto Internacional de Chinchero	Evaluación ex-ante	Realizar una evaluación ex-ante de los efectos económicos proyectados, centrándose en los efectos multiplicadores de la inversión en infraestructura y en el flujo de turistas. Se busca estimar el impacto en el crecimiento económico, el empleo, y el desarrollo del sector turístico.	DGAC – MTC
9	Dos proyectos considerados en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (ferrocarril Marcona-Andahuaylas y ferrocarril Lima-Ica)	Evaluación ex-ante	Realizar una evaluación ex-ante de los efectos económicos de dos proyectos considerados en el Plan Nacional Ferroviario (ferrocarril Marcona-Andahuaylas y ferrocarril Lima-Ica), considerando los efectos multiplicadores de la inversión en el desarrollo regional, el crecimiento del sector turístico, y la generación de empleo.	DPNTF – MTC

- 2.15 Entre los meses de octubre y noviembre de 2024 se desarrollaron reuniones con el Despacho Ministerial, con el objetivo de validar y recibir comentarios sobre las evaluaciones propuestas en el PAE 2025. En las reuniones, se levantaron las observaciones y se realizaron modificaciones finales a las evaluaciones priorizadas y validadas del PAE 2025.

**Cuadro N° 5: Matriz de Evaluaciones priorizadas y validadas – PAE 2025**

N°	Intervención / Política	Tipo de evaluación	U.O y/o Ent. Adsc.
1	Inversiones y mantenimientos para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Nacionales	Evaluación de impacto	PVN VMT
2	Red Básica del Metro de Lima y Callao	Evaluación de resultados	ATU VMT
3	Proyectos regionales de despliegue de redes de fibra óptica	Evaluación de resultados	Pronatel VMC
4	Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	<b>Evaluación de Resultados</b>	DGPPT – MTC
5	Terminal Portuario Multipropósito de Chancay	<b>Evaluación de Resultados</b>	VMT – MTC
6	Infraestructura para la seguridad vial en el ámbito urbano y de carreteras	<b>Evaluación de Resultados</b>	DGPPT – MTC
7	Segunda ruta del Ferry de la Amazonía Yurimaguas – Nauta	Línea de base	DPNTAL – MTC
8	Aeropuerto Internacional de Chinchero	Evaluación ex-ante	DGAC – MTC
9	Dos proyectos considerados en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (ferrocarril Marcona-Andahuaylas y ferrocarril Lima-Ica)	Evaluación ex-ante	DPNTF – MTC

- 2.16 De otro lado, en el marco del Plan Operativo Institucional (POI) 2025 de la OMEI, de los nueve (9) estudios listados precedentemente, serán materia de presentación formal como evidencia de la ejecución del POI de la OMEI, solo seis (6) de estos que responderán a las prioridades temáticas del despacho ministerial y a la coyuntura, la misma que se pretende evaluar en cada trimestre del próximo año, para realizar los ajustes que sean necesarios al presente plan y al cronograma de implementación.

**D. Implementación del Plan y Costeo del PAE 2025**

- 2.17 Como se ha señalado en el acápite anterior, en el marco de la implementación del PAE 2025, la OMEI tiene planificado realizar seis (06) evaluaciones y un (01) levantamiento de línea de base, los cuales se esperan realizar de acuerdo al cronograma establecido en el Cuadro N° 6.

**Cuadro N° 6: Cronograma de implementación – PAE 2025**

Evaluaciones	Intervención	Área usuaria	2025												Meses		
			E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D			
1. Evaluación de impacto del estado de transitabilidad de la Red Vial Nacional sobre la brecha de precios de los productos agropecuarios	Inversiones y mantenimientos para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Nacionales	PVN VMT															6
2. Evaluación de resultados de la red básica de Lima y Callao - Línea 1 y 2	Red Básica del Metro de Lima y Callao	ATU VMT															4
3. Evaluación de resultados de los proyectos regionales de despliegue de	Proyectos regionales de despliegue de	Pronatel - VMC															6

despliegue de redes de fibra óptica	redes de fibra óptica																		
4. Evaluación de resultados del primer semestre de operación de la Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	DGPPT – MTC																	4
5. Evaluación de resultados del primer semestre de operación del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay	Terminal Portuario Multipropósito de Chancay	VMT – MTC																	4
6. Evaluación de resultados de la infraestructura vial para la seguridad vial en el ámbito urbano y de carreteras	Infraestructura para la seguridad vial en el ámbito urbano y de carreteras	DGPPT – MTC																	6
7. Estudio de Línea de base de la Segunda ruta del Ferry de la Amazonía Yurimaguas – Nauta	Segunda ruta del Ferry de la Amazonía Yurimaguas – Nauta	DPNTAL – MTC																	4
8. Evaluación ex-ante del aeropuerto de Chincheros	Aeropuerto Internacional de Chinchero	DGAC – MTC																	4
9. Evaluación ex-ante de dos proyectos considerados en el Plan Ferroviario (ferrocarril Marcona-Andahuaylas y ferrocarril Lima-Ica)	Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario	DPNTF – MTC																	4

2.18 De esta manera, se ha realizado una estimación de los recursos presupuestales necesarios para la realización de los estudios, lo que corresponde al equipo de trabajo de la OMEI, básicamente la contratación de un coordinador de evaluación y un especialista de evaluación, como responsables de la elaboración de cada uno de los estudios. Sobre el particular, el costo de las evaluaciones de resultado asciende a un total entre S/42,000 y S/56,000 cada una, las evaluaciones ex-ante S/34,000 cada una, las evaluaciones de impacto en total S/56,000 soles cada una, y el estudio de línea de base S/42,000. En el Cuadro N° 7, se brinda detalle del monto de las evaluaciones priorizadas.

**Cuadro N° 7: Presupuesto estimado para la ejecución del PAE 2025**

Evaluaciones	Total
1. Evaluación de impacto del estado de transitabilidad de la Red Vial Nacional sobre la brecha de precios de los productos agropecuarios	56,000
2. Evaluación de resultados de la red básica de Lima y Callao - Línea 1 y 2	42,000
3. Evaluación de resultados de los proyectos regionales de despliegue de redes de fibra óptica	42,000
4. Evaluación de resultados del primer semestre de operación de la Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	42,000
5. Evaluación de resultados del primer semestre de operación del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay	42,200
6. Evaluación de resultados de la infraestructura vial para la seguridad vial en el ámbito urbano y de carreteras	56,000

Evaluaciones	Total
7. Estudio de Línea de base de la Segunda ruta del Ferry de la Amazonía Yurimaguas – Nauta	42,000
8. Evaluación ex-ante del aeropuerto de Chincheros	34,000
9. Evaluación ex-ante de dos proyectos considerados en el Plan Ferroviario (ferrocarril Marcona-Andahuaylas y ferrocarril Lima-Ica)	34,000
<b>Total</b>	<b>390,200</b>

Nota: Las evaluaciones y estudios serán financiados con recursos de la OMEI. El presupuesto detallado se encuentra en las notas conceptuales.

#### E. Gestión y usos de la evidencia de los resultados del PAE 2025

- 2.19 La realización de diagnósticos y evaluaciones de diseño, procesos e impactos de intervenciones en el sector público son prácticas reconocidas como pilares fundamentales para la toma de decisiones informada y el diseño de políticas efectivas. Este enfoque basado en evidencia no solo proporciona una comprensión clara de la eficacia de las políticas, sino que también influye directamente en la asignación de recursos, optimizando la utilización de fondos públicos. En ese sentido, la implementación de políticas basadas en la evidencia no solo mejora la eficiencia y la efectividad de los servicios públicos, sino que también contribuye a la construcción de un gobierno transparente, receptivo y orientado al logro de resultados tangibles para el bienestar de la sociedad (Gertler, et al. 2017).
- 2.20 Por un lado, las evaluaciones de diseño permiten identificar los componentes y la lógica causal de una intervención, y caracterizarlos de manera explícita en una teoría de cambio (ToC), reconociendo su coherencia interna y externa, y condiciones implícitas y riesgos para su implementación. De esta manera, las evaluaciones de diseño formuladas en el PAE 2025 permitirán a las áreas usuarias identificar su teoría de cambio y hacer explícitos los objetivos de la intervención evaluada, así como identificar su lógica causal, brechas y componentes con mayores riesgos de incumplimiento<sup>2</sup>.
- 2.21 Por otro lado, las evaluaciones de procesos se enfocan en analizar la coherencia entre la implementación de una intervención y su planificación, investigando las causas de las discrepancias entre las actividades realizadas y los productos logrados en comparación con lo planificado según la teoría de cambio. Esta evaluación minuciosa posibilita la identificación y análisis de fortalezas, debilidades y oportunidades de mejora en la ejecución de la intervención. En el marco del Plan Anual de Evaluaciones (PAE) 2025, las evaluaciones de procesos tienen como objetivo proporcionar evidencia concreta a las áreas usuarias sobre el nivel de fidelidad en la implementación de la intervención en relación con la Cadena de Valor, identificando obstáculos clave, brechas entre los recursos administrados y los requeridos, así como la magnitud y calidad de los productos ofrecidos, y los procesos de focalización y participación de los beneficiarios. De esta manera, la evidencia recopilada a través de las evaluaciones de procesos permitirá a las áreas usuarias realizar ajustes estratégicos en la implementación del programa, asegurando la entrega óptima de los productos y servicios previstos, al tiempo que facilitará la identificación de acciones correctivas necesarias para mejorar la focalización y fomentar la participación efectiva de la población objetivo.
- 2.22 Por otro lado, las evaluaciones de impacto tienen la capacidad de determinar la magnitud y relevancia de la efectividad de una intervención en la mitigación del problema identificado en su teoría de cambio. Este proceso implica el reconocimiento meticuloso de sus efectos causales, proporcionando así una evaluación precisa de su impacto real en el entorno objetivo. En el contexto específico del Plan Anual de Evaluaciones (PAE) 2025, el propósito principal de las evaluaciones de impacto es identificar de manera exhaustiva los efectos causales generados por las intervenciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en relación con los

<sup>2</sup> Las evaluaciones de diseño y la definición de una teoría de cambio (ToC) son herramientas clave para las actividades de monitoreo y evaluación de las intervenciones de interés. Para el monitoreo y la evaluación de procesos, las ToC permiten identificar los componentes de la cadena causal, su implementación ideal, y los indicadores que servirán para realizar el seguimiento. Asimismo, para la formulación de evaluaciones de impacto, las ToC hacen explícita la identificación de las hipótesis causales sobre cómo los productos de las intervenciones alcanzan los resultados deseados.

resultados finales que afectan a sus beneficiarios. En consecuencia, los resultados derivados de las evaluaciones propuestas en el PAE 2025 constituirán evidencia sustancial sobre la eficacia de las intervenciones del MTC. Esta información, dirigida a las áreas usuarias, desempeñará un papel importante al contribuir a una toma de decisiones informada. De esta manera, se facilitará la consecución de un diseño más eficiente y una gestión de recursos mejorada, permitiendo una adaptación estratégica de las intervenciones para maximizar su impacto positivo en la población beneficiaria.

- 2.23 Por otro lado, en el marco del Plan Anual de Evaluaciones (PAE) 2025, los estudios de línea de base permiten un estudio integral del estado inicial del entorno de la intervención previo a su implementación, proporcionando a las áreas usuarias un análisis completo de sus barreras y oportunidades antes de la implementación de la política o programa, lo que permite contar con un marco de referencia para analizar los resultados e impactos de la intervención después de su implementación. De esta manera, a partir de las líneas de base propuestas en el PAE 2025, se podrán realizar evaluaciones de resultado e impacto de la intervención, así como se podrán realizar recomendaciones generales de focalización de las intervenciones.

### **3. Conclusiones**

- En el marco de la Directiva N° 004-2021-MTC/01, la Oficina de Monitoreo y Evaluación de Impacto de la Oficina General de Monitoreo y Evaluación de Impacto elaboró el Plan Anual de Evaluación 2025 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, documento que consigna las evaluaciones programadas que serán desarrolladas en el año 2025, que define los tipos de evaluación que se ejecutarán, los tiempos de ejecución programados, así como la demanda presupuestal requerida para realizar dichas evaluaciones o estudios.
- La elaboración del Plan Anual de Evaluación 2025 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ha sido realizada por la Oficina de Monitoreo y Evaluación de Impacto de la Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto, mediante un proceso de identificación, priorización, análisis de evaluabilidad y validación de las propuestas de evaluación, en coordinación y contribución de los Órganos y Entidades Adscritas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- El Plan Anual de Evaluación 2025 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones contempla 6 evaluaciones y 1 estudio de línea de base de intervenciones del sector.
- Las evaluaciones y estudios incluidos en el Plan Anual de Evaluación 2025 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones han sido identificados como prioritarios y pertinentes para proporcionar evidencia y lecciones aprendidas que contribuirán a la mejora de la calidad de los productos y servicios ofrecidos por el Sector.

### **4. Recomendaciones**

- Se recomienda remitir el Plan Anual de Evaluación 2025 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones al Viceministerio de Transportes para que emita su conformidad
- Se recomienda remitir el Plan Anual de Evaluación 2025 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones al Viceministerio de Comunicaciones para que emita su conformidad.
- Se recomienda remitir el Plan Anual de Evaluación 2025 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (OGPP) para emita conformidad respecto a la viabilidad presupuestal.

## Anexo N° 1: Criterios para definir la pertinencia de las evaluaciones viables PAE 2024

### 1. Criterios para una evaluación de diseño

- 1.1 Una evaluación de diseño tiene por objetivo evaluar la lógica y coherencia de la cadena causal de la intervención, permitiendo evaluar si su teoría de cambio es útil para resolver el problema identificado, así como su potencial para lograr los resultados e impactos deseados.
- 1.2 Para decidir la pertinencia de una evaluación de diseño, se analizan cuatro (4) dimensiones de la intervención:

- a. **Desarrollo formal del diseño.** Una evaluación de diseño es pertinente cuando existen dudas sobre la cadena causal de la intervención o no se cuenta con una teoría de cambio desarrollada de manera explícita.
- b. **Población objetivo.** Una evaluación de procesos será pertinente si existen dudas sobre la definición y delimitación de la población objetivo de la intervención, o se tienen dudas respecto a su pertinencia.
- c. **Uso de resultados.** Una evaluación de diseño es pertinente si existe la oportunidad de usar los resultados para realizar modificaciones en la implementación de la intervención. Si no es posible utilizar las lecciones generadas a través de una evaluación de diseño, entonces no es relevante realizarla.
- d. **Recursos disponibles.** Una evaluación de diseño será pertinente si se cuenta con recursos disponibles. Para esto se necesita considerar si se tiene capacidad interna, si existen datos administrativos disponibles que son levantados de manera confiable, si se tienen los recursos para contratar una evaluación externa, etc.

- 1.3 En ese sentido, la pertinencia de una evaluación de diseño tendrá una calificación de:

- a. ALTA cuando más de dos (2) dimensiones de la intervención tenga una calificación ALTA en la Matriz de Evaluabilidad (ME) para evaluar la pertinencia de una evaluación de diseño.
- b. MEDIA cuando más de una (1) dimensión de la intervención tengan una calificación MEDIA, o solo dos (2) dimensiones tengan una calificación ALTA, en la ME para evaluar la pertinencia de una evaluación de diseño.
- c. BAJA cuando la intervención no tenga una calificación MEDIA o ALTA de acuerdo a los criterios anteriores.

**Tabla 1. Matriz de Evaluabilidad para evaluar la pertinencia de una evaluación de diseño**

CRITERIOS	CALIFICACIÓN BAJA	CALIFICACIÓN MEDIA	CALIFICACIÓN ALTA
Desarrollo formal del diseño	La cadena causal de la intervención se encuentra desarrollada de manera explícita en una Teoría de Cambio de la cual no existen preguntas o cuestionamientos	Se conoce la cadena causal de la intervención, pero no se encuentra desarrollada en una Teoría de cambio de manera explícita, ni condiciones explícitas, externalidades, o efectos a mediano y largo plazo.	Se desconoce o existen dudas sobre la cadena causal de la intervención, que no cuenta con una Teoría de Cambio.
Población objetivo	La población objetivo para la provisión del servicio están bien definidos y no se tiene ninguna interrogante al respecto.	La población objetivo para la provisión del servicio están definidas, pero se tienen dudas respecto a su pertinencia.	La población objetivo para la provisión del servicio no se encuentra delimitada.

CRITERIOS	CALIFICACIÓN BAJA	CALIFICACIÓN MEDIA	CALIFICACIÓN ALTA
Uso de resultados	Los resultados no serán utilizados para modificar la implementación de la intervención.	Los resultados serán considerados para modificar la implementación de la intervención.	Los resultados serán determinantes para decidir modificar la implementación de la intervención.
Recursos disponibles	No se cuentan con los recursos ni la disponibilidad para realizar una evaluación interna ni contratar un evaluador externo.	Los recursos necesarios para realizar una evaluación interna o contratar un evaluador externo no están programados, pero pueden ser obtenidos.	Se cuentan con los recursos programados para realizar una evaluación interna o contratar un evaluador externo.

Elaboración: OMEI-MTC

## 2. Criterios para una evaluación de procesos

- 2.1 Una evaluación de procesos tiene por objetivo identificar la brecha existente entre la implementación efectiva del proyecto y lo planificado en su diseño. Este enfoque es conveniente en intervenciones recientes, ya que permite detectar problemas y sugerir medidas correctivas en sus primeras implementaciones.
- 2.2 Para decidir la pertinencia de una evaluación de procesos, se analizarán cuatro (4) dimensiones de la intervención:
- Certidumbre.** Durante la implementación de una intervención pueden existir eventos que generen incertidumbre. Este grado de incertidumbre puede originarse por decisiones que alteran la implementación original de la intervención, por imprevistos que afecten la implementación, por escasez o falta de profesionales capacitados para implementar la intervención, entre otros.
  - Insuficiencia del monitoreo.** Si el monitoreo establecido a la intervención no es suficiente para responder las preguntas que se tiene sobre la implementación, será necesaria una evaluación de procesos.
  - Uso de resultados.** Una evaluación de procesos es pertinente si existe la oportunidad de usar los resultados para realizar modificaciones en la implementación de la intervención. Si no es posible utilizar las lecciones generadas a través de una evaluación de procesos, entonces no es relevante realizarla.
  - Recursos disponibles.** Una evaluación de procesos será pertinente si se cuenta con recursos disponibles. Para esto se necesita considerar si se tiene capacidad interna, si existen datos administrativos disponibles que son levantados de manera confiable, si se tienen los recursos para contratar una evaluación externa, etc.
- 2.3 En ese sentido, la pertinencia de una evaluación de diseño tendrá una calificación:
- ALTA cuando más de dos (2) dimensiones de la intervención tenga una calificación ALTA en la Matriz de Evaluabilidad (ME) para evaluar la pertinencia de una evaluación de procesos.
  - MEDIA cuando más de una (1) dimensión de la intervención tengan una calificación MEDIA, o solo dos (2) dimensiones tengan una calificación ALTA, en la ME para evaluar la pertinencia de una evaluación de procesos.
  - BAJA cuando la intervención no tenga una calificación MEDIA o ALTA de acuerdo a los criterios anteriores.

**Tabla 2. Matriz de Evaluabilidad para evaluar la pertinencia de una evaluación de procesos**

CRITERIOS	CALIFICACIÓN BAJA	CALIFICACIÓN MEDIA	CALIFICACIÓN ALTA
Certidumbre	Todos los componentes de la intervención están bajo control del equipo que la implementa y se confía en su buen desempeño.	Algunos componentes de la intervención no están bajo control del equipo que implementa la intervención	Ningún o muy pocos componentes de la intervención están bajo control de equipo que lo implementa
Insuficiencia del monitoreo	La información del monitoreo es suficiente para responder las preguntas que se tienen sobre los procesos de la intervención y se recoge de manera confiable.	La información del monitoreo responde parcialmente algunas preguntas que se tienen sobre los procesos de la intervención.	La información del monitoreo responde de manera deficiente las preguntas que se tiene sobre los procesos de la intervención.
Uso de resultados	Los resultados no serán utilizados para modificar la implementación de la intervención.	Los resultados serán considerados para modificar la implementación de la intervención.	Los resultados serán determinantes para decidir modificar la implementación de la intervención.
Recursos disponibles	No se cuentan con los recursos ni la disponibilidad para realizar una evaluación interna ni contratar un evaluador externo.	Los recursos necesarios para realizar una evaluación interna o contratar un evaluador externo no están programados, pero pueden ser obtenidos.	Se cuentan con los recursos programados para realizar una evaluación interna o contratar un evaluador externo.

Elaboración: MTC- OMEI

### 3. Criterios para una evaluación de resultados

- 3.1 Una evaluación de resultados tiene por objetivo medir la evolución del cumplimiento de una intervención, así como sus efectos esperados y no esperados, a partir del análisis de los indicadores de desempeño. Este tipo de evaluación contrasta la implementación con los resultados obtenidos, identificando cómo se viene alcanzando la situación futura deseada de la intervención.
- 3.2 Para decidir la pertinencia de una evaluación de resultados, se analizarán tres (3) dimensiones de la intervención:
  - a. **Preguntas sobre la evolución resultados.** Será pertinente una evaluación de resultados a una intervención si existen dudas sobre la evolución de los indicadores de desempeño.
  - b. **Uso de resultados.** Una evaluación de resultados es pertinente si existe la oportunidad de usar los resultados para realizar modificaciones en la implementación de la intervención. Si no es posible utilizar las lecciones generadas a través de una evaluación de resultados, entonces no es relevante realizarla.
  - c. **Recursos disponibles.** Una evaluación de resultados será pertinente si se cuenta con recursos disponibles. Para esto se necesita considerar si se tiene capacidad interna, si existen datos administrativos disponibles que son levantados de manera confiable, si se tienen los recursos para contratar una evaluación externa, etc.
- 3.3 En ese sentido, la pertinencia de una evaluación de diseño tendrá una calificación:
  - a. ALTA cuando más de una (1) dimensión de la intervención tenga una calificación ALTA en la Matriz de Evaluabilidad (ME) para evaluar la pertinencia de una evaluación de resultados.

- b. MEDIA cuando más de una (1) dimensión de la intervención tengan una calificación MEDIA, o solo una (1) dimensiones tengan una calificación ALTA, en la ME para evaluar la pertinencia de una evaluación de resultados.
- c. BAJA cuando la intervención no tenga una calificación MEDIA o ALTA de acuerdo a los criterios anteriores.

**Tabla 3. Matriz de Evaluabilidad para evaluar la pertinencia de una evaluación de resultados**

CRITERIOS	CALIFICACIÓN BAJA	CALIFICACIÓN MEDIA	CALIFICACIÓN ALTA
Preguntas sobre la evolución resultados	Se tiene pleno conocimiento sobre la evolución de los indicadores de desempeño, del cual no existen preguntas o cuestionamientos.	Se tiene conocimiento parcial sobre la evolución de los indicadores de desempeño, y existen dudas o cuestionamientos sobre su avance.	No se tiene conocimiento de la evolución de los indicadores de desempeño, y existen dudas sobre sus avances.
Uso de resultados	Los resultados no serán utilizados para modificar la implementación de la intervención.	Los resultados serán considerados para modificar la implementación de la intervención.	Los resultados serán determinantes para decidir modificar la implementación de la intervención.
Recursos disponibles	No se cuentan con los recursos ni la disponibilidad para realizar una evaluación interna ni contratar un evaluador externo.	Los recursos necesarios para realizar una evaluación interna o contratar un evaluador externo no están programados, pero pueden ser obtenidos.	Se cuentan con los recursos programados para realizar una evaluación interna o contratar un evaluador externo.

Elaboración: OMEI-MTC

#### 4. Criterios para una evaluación de impacto

- 4.1 Una evaluación de impacto tiene por objetivo identificar cuáles son los efectos causales de la intervención en mitigar el problema identificado en su teoría de cambio. Este tipo de evaluación es adecuada para intervenciones maduras y estables, con una teoría de cambio clara y un periodo de operación considerado suficiente para alcanzar los efectos deseados.
- 4.2 Para decidir la pertinencia de una evaluación de impacto, se analizarán cinco (5) dimensiones de la intervención:
  - a. **Preguntas relevantes.** Será necesaria una evaluación de impacto a una intervención si existen las siguientes interrogantes:
    - Existen dudas sobre la efectividad de la intervención para alcanzar los resultados intermedios o finales deseados (en su conjunto o de alguno de los productos).
    - Se requiere examinar si existen complementariedades entre algunos de los productos de la intervención para alcanzar los resultados esperados.
    - Se requiere examinar si existen externalidades positivas o negativas de la intervención.
    - Se desconoce la evolución de los resultados en el mediano plazo, después de implementarse el proyecto.
  - b. **Los resultados contribuyen a generar nuevo conocimiento.** Antes de llevar a cabo una evaluación de impacto es importante constatar que no se cuenta con evidencia suficiente sobre la efectividad de la intervención o sobre la pregunta específica que busca responder con la evaluación.
  - c. **Metodologías aplicables.** Para llevar a cabo una evaluación de impacto se debe usar metodologías que puedan estimar de manera creíble el contrafactual. Las metodologías de evaluación pueden ser

experimentales (Evaluación aleatorizada) o cuasiexperimentales (Diferencias en Diferencias y Regresión discontinua)

- d. **Uso de resultados.** Es pertinente realizar una evaluación de impacto cuando existe compromisos de usar los resultados, sean estos negativos o positivos. Si no es posible utilizar las lecciones generadas en una evaluación de impacto, entonces no es relevante realizar una evaluación de este tipo.
- e. **Recursos disponibles.** Es pertinente realizar una evaluación de impacto cuando existen recursos disponibles para dicha evaluación. Para esto se necesita considerar si se tiene capacidad interna, si existen datos administrativos disponibles que son levantados de manera confiable, si se tienen los recursos para contratar una evaluación externa, etc.

4.3 En ese sentido, la pertinencia de una evaluación de diseño tendrá una calificación:

- a. ALTA cuando más de dos (2) dimensiones de la intervención tenga una calificación ALTA en la Matriz de Evaluabilidad (ME) para evaluar la pertinencia de una evaluación de procesos.
- b. MEDIA cuando más de dos (2) dimensiones de la intervención tengan una calificación MEDIA, o solo dos (2) dimensiones tengan una calificación ALTA, en la ME para evaluar la pertinencia de una evaluación de procesos.
- c. BAJA cuando la intervención no tenga una calificación MEDIA o ALTA de acuerdo a los criterios anteriores.

**Tabla 4. Matriz de Evaluabilidad para evaluar la pertinencia de una evaluación de impacto**

CRITERIOS	CALIFICACIÓN BAJA	CALIFICACIÓN MEDIA	CALIFICACIÓN ALTA
Preguntas relevantes	Se conocen todos los efectos causales de la intervención, y no existen preguntas sobre estos.	Se conoce parcialmente el efecto causal de la intervención, sus externalidades, o sus efectos a mediano y largo plazo.	Se conoce que la intervención podría efectos causales positivos en algunas variables, pero existen preguntas sobre su impacto (complementariedad con otras intervenciones, tiempo de exposición, etc.).
Los resultados contribuyen a generar nuevo conocimiento	Existe abundante evidencia que muestra la efectividad de la intervención en alcanzar los resultados deseados o sobre la pregunta que buscaba responderse mediante la evaluación	Existe evidencia no concluyente sobre la efectividad de la intervención en alcanzar los resultados deseados o sobre la pregunta que buscaba responderse mediante la evaluación.	No existe evidencia sobre la efectividad de la intervención en alcanzar los resultados deseados o sobre la pregunta que buscaba responderse mediante la evaluación.
Metodologías aplicables	Las metodologías aplicables no brindan resultados creíbles.	Los resultados de las metodologías aplicables pueden ser debatibles por los supuestos utilizados.	Las metodologías aplicables generan resultados creíbles.
Uso de resultados	Los resultados no serán utilizados.	Los resultados serán considerados como recomendaciones para mejorar la intervención.	Los resultados serán utilizados para mejorar la intervención.
Recursos disponibles	No se cuentan con los recursos ni la disponibilidad para contratar un evaluador externo.	Los recursos necesarios para contratar un evaluador externo no están programados, pero son gestionables.	Se cuentan con los recursos programados para contratar un evaluador externo.

Elaboración: OMEI-MTC

## Notas conceptuales del Plan Anual de Evaluación 2025

En el marco de la formulación del Plan Anual de Evaluación 2025, se presentan las principales notas conceptuales de intervenciones clave del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y sus entidades adscritas. Estas evaluaciones abarcan aspectos de procesos, resultados e impacto, con el objetivo de fortalecer la eficiencia y eficacia de las intervenciones del sector.

### Nota conceptual 1

#### Intervención – “Inversiones y mantenimientos para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Nacionales, Departamentales y Vecinales”

#### 1. Tipo de evaluación: Evaluación de impacto

#### 2. Antecedentes

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es el ente responsable del desarrollo de los sistemas de transporte y de la infraestructura de las comunicaciones y las telecomunicaciones del país. Mediante Decreto Supremo N° 033-2002-MTC con fecha 12 de julio de 2002, se crea el Proyecto Especial del MTC, Provias Nacional, contando con autonomía técnica, administrativa y financiera. Asimismo, mediante Decreto Supremo N° 029-2006-MTC, con fecha 12 de agosto de 2006, se crea Provias Descentralizado.

En tanto, por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, se aprobó el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, el cual define las pautas para las normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, caminos y vías urbanas que son especificadas en el Manual de Carreteras, Mantenimiento o Conservación Vial, aprobado con Resolución Directoral N° 08-2014-MTC/14 y modificado posteriormente por Resolución Directoral N° 05-2016-MTC/14.

La relevancia de la realización de evaluaciones a la inversión y mantenimiento para contribuir a un adecuado nivel de servicio de la red vial nacional (RVN), red vial departamental (RVD) y red vial vecinal (RVV) reside en su vinculación a la Actividad Estratégica Institucional (AEI) 01.02 sobre “Inversiones en mantenimiento para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Departamentales y Vecinales” y la AEI.01.01 “Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional” del Plan Estratégico Institucional (PEI) 2024- 2030 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), donde las Unidades Responsables de dichas AEI es Provias Nacional, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del MTC, y Provias Descentralizado.

#### 3. Descripción de la intervención pública

En el marco de la Resolución Directoral N° 1381 -2021-MTC/20 en julio de 2021, Provias Nacional tiene por objetivo coordinar, ejecutar y supervisar el mantenimiento o conservación vial de la infraestructura de la RVN. En ese sentido, de acuerdo al Manual de Carreteras, el propósito preventivo de la conservación de carreteras se sintetiza en: i) mantener la continuidad del servicio ofrecido por la infraestructura vial, de tal manera que sea posible la transitabilidad en cualquier condición climática; ii) mantener la continuidad del servicio ofrecido durante el periodo de operación de la carretera, con un nivel de servicio adecuado, en cuanto a seguridad y confort para los usuarios; iii) adaptar las estructuras de los pavimentos en función al incremento de los vehículos pesados.

Asimismo, de acuerdo a la Resolución Directoral N° 2684-2008-MTC/21, Provias Descentralizado (PVD) tiene como objetivo promover, apoyar y orientar el incremento de la dotación y la mejora de la transitabilidad de la infraestructura de transporte departamental y rural y el desarrollo institucional, en

forma descentralizada, planificada, articulada y regulada, con la finalidad de contribuir a la superación de la pobreza y al desarrollo del país.

En ese sentido, de acuerdo al Manual de Carreteras, Mantenimiento y Conservación Vial, el propósito preventivo de la conservación de carreteras se sintetiza en: i) mantener la continuidad del servicio ofrecido por la infraestructura vial, de tal manera que sea posible la transitabilidad en cualquier condición climática; ii) mantener la continuidad del servicio ofrecido durante el periodo de operación de la carretera, con un nivel de servicio adecuado, en cuanto a seguridad y confort para los usuarios; iii) adaptar las estructuras de los pavimentos en función al incremento de los vehículos pesados.

#### **4. Evaluación de impacto**

Una evaluación de impacto tiene por objetivo identificar cuáles son los efectos causales de la intervención en mitigar el problema identificado en su teoría de cambio previamente desarrollada. En el caso de la intervención en mención se propone una evaluación de impacto con el objetivo de dar evidencia y cuantificar los efectos de la intervención en distintas dimensiones de la población usuaria.

#### **5. Objetivos generales y específicos**

De esta manera, los objetivos de las evaluaciones formuladas son los siguientes:

- Evaluar el impacto del buen estado de transitabilidad de la red vial nacional, red vial departamental y red vial vecinal sobre la brecha en los precios de los productos agropecuarios.
- Evaluar la heterogeneidad del impacto del estado de transitabilidad sobre los precios de los productos agropecuarios entre departamentos.
- Evaluar la heterogeneidad del impacto del estado de transitabilidad sobre los precios de los productos agropecuarios entre tipos de productos agropecuarios.

Este estudio contribuirá a investigaciones previas realizadas en Perú como son Sotelo (2019), Aguirre et al (2018) y Escobal (2005) que analizan el impacto de la mejora en conectividad en el sector agricultura.

#### **6. Metodología**

Para esta evaluación utilizaremos varias bases de datos previamente descritas, como las del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego (MIDAGRI), el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP), la Encuesta Nacional de Hogares (ENAHO), y la base de precios de mercados de PRODUCE. Estas bases proporcionarán las variables necesarias para implementar la metodología y evaluar cómo las intervenciones en las vías afectan los precios.

La metodología propuesta se basa en el enfoque de Callaway y Sant'Anna, que permite estimar los efectos de tratamiento en cohortes múltiples de intervenciones en infraestructura vial. Este enfoque toma en cuenta que las intervenciones se han realizado en distintos momentos y en diferentes zonas (cohortes), y controla factores confusos que varían en el tiempo, ajustando las estimaciones para incluir variaciones externas como los precios internacionales y la estacionalidad de los productos agropecuarios.

La implementación de la metodología comenzará con la definición de grupos de tratamiento y control por cohortes de intervención. Agruparemos las vías y zonas intervenidas según el año y nivel de transitabilidad, formando cohortes constituidas por zonas donde las vías incrementaron su nivel de transitabilidad, ya por mantenimiento o rehabilitación, en el mismo periodo. Posteriormente, utilizaremos el estimador propuesto por Callaway y Sant'Anna, adaptando la especificación del modelo a cohortes de intervención. El efecto promedio de tratamiento (ATT) en el tiempo  $t$  para la cohorte  $g$  se

definirá de la siguiente manera:  $ATT(g,t) = \epsilon[Y_t(1) - Y_t(0) | G=g]$ , donde  $ATT(g,t)$  representa el efecto promedio de la intervención en un período determinado, considerando la cohorte específica.

Se incluirán covariables como los precios internacionales de productos agropecuarios (datos del BCRP) para ajustar la variabilidad externa en los precios locales. También se considerarán las condiciones locales de tránsito y producción, tales como el estado de transitabilidad, el volumen de producción local y la estacionalidad de los productos (MIDAGRI y PRODUCE) para capturar factores locales que influyan en los precios.

La metodología de Callaway y Sant'Anna permitirá obtener efectos de tratamiento promedio a nivel de cohortes, lo que posibilitará observar cómo las intervenciones en la transitabilidad impactan de manera diferenciada según el año de la intervención y la zona. Además, realizaremos análisis de heterogeneidad para comparar los efectos de las intervenciones en diferentes tipos de productos y departamentos.

Debido a que la metodología se basa en datos observacionales, es importante que las tendencias previas a la intervención entre grupos sean comparables. Por ello, se verificará que los datos de transitabilidad, precios y producción sean consistentes a lo largo del periodo de estudio. También se realizará un análisis de sensibilidad para validar los resultados y probar la robustez de los estimados, evaluando posibles variaciones en los efectos estimados al excluir algunas cohortes o al incluir variables adicionales de control. En ese sentido, la metodología de Callaway y Sant'Anna permitirá realizar una estimación robusta de los efectos de la transitabilidad sobre los precios, considerando múltiples periodos y condiciones locales, contribuyendo así a una mejor toma de decisiones en políticas de infraestructura y economía regional.

## 7. Utilidad esperada de la evaluación

Con la metodología de Callaway y Sant'Anna, se espera obtener resultados valiosos en varios aspectos clave. En primer lugar, la estimación del efecto promedio del tratamiento (ATT) a nivel de cohortes permitirá cuantificar el impacto de la transitabilidad en la reducción de las brechas de precios, diferenciando entre cohortes de intervención. Esto facilitará la comprensión detallada de cómo diferentes periodos de intervención afectan los precios agropecuarios en diversas regiones del país.

Por otro lado, el análisis de heterogeneidad ayudará a examinar cómo los efectos de la intervención varían entre productos agropecuarios y regiones. Esto proporcionará una visión clara y detallada de los efectos diferenciados en zonas con distintas características productivas y de acceso a mercados, contribuyendo a una mejor comprensión de los beneficios y limitaciones de cada intervención. Asimismo, la evaluación temporal de efectos permitirá observar cómo el impacto de la transitabilidad evoluciona con el tiempo, generando información relevante que podrá ser utilizada para planificar futuras intervenciones de manera más efectiva y eficiente. Estos resultados contribuirán significativamente a mejorar la planificación y la efectividad de las políticas de infraestructura vial.

Finalmente, se espera que los resultados de esta evaluación sean de utilidad para Provías Nacional (PVN), al proporcionar evidencia empírica robusta sobre la efectividad de las intervenciones en infraestructura vial. La evidencia generada por este análisis será esencial para respaldar y justificar la asignación futura de recursos, asegurando que las decisiones en materia de inversión estén basadas en datos concretos y resultados cuantificables. Además, permitirá una optimización más precisa en la planificación de actividades de mantenimiento, orientando los esfuerzos hacia las áreas de mayor necesidad. Asimismo, los resultados obtenidos fortalecerán la toma de decisiones estratégicas, permitiendo identificar con mayor exactitud las zonas que deben ser priorizadas para futuras intervenciones, fundamentándose no solo en la mejora de la transitabilidad, sino también en el potencial de reducir desigualdades económicas regionales y fomentar un desarrollo equitativo.

## 8. Cronograma de actividades

N°	Principales actividades	2025											
		E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1	Identificación y procesamiento de bases de datos												
2	Revisión documentos de la intervención y reuniones de coordinación con unidades orgánicas /entidades adscritas												
3	Revisión de literatura sobre intervenciones similares a nivel internacional.												
4	Elaboración de estadísticos sobre la evolución de los resultados de la intervención												
5	Análisis de principales resultados, barreras y oportunidades de mejora de la intervención												
6	Formulación del modelo econométrico y estimación de resultados												
7	Elaboración de pruebas de robustez de resultados												
8	Análisis de resultados de la evaluación												
9	Redacción del informe preliminar												
10	Informe final												

## 9. Recursos requeridos

Personal	Unidad	Costo	Meses	Total
Coordinador de evaluación	1	10,000	4	40,000
Especialista de evaluación	1	8,000	2	16,000
<b>Total</b>				<b>56,000</b>

(\*) Se ha previsto que los recursos requeridos se cubran con las contrataciones vigentes de la OMEI, que serán consideradas para el año 2025.

## **Nota conceptual 2**

### **Intervención – “Red Básica del Metro de Lima y Callao”**

#### **1. Tipo de evaluación:** Evaluación de resultados

#### **2. Antecedentes**

De acuerdo a la Ley N° 30900 se crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), siendo el órgano competente para planificar, regular, gestionar, supervisar, fiscalizar y promover la eficiente operatividad del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, para lograr una red integrada de servicios de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros de elevada calidad y amplia cobertura, tecnológicamente moderno, ambientalmente limpio, técnicamente eficiente y económicamente sustentable.

La relevancia de la realización de evaluaciones a la Red Básica del Metro de Lima reside en su vinculación al Objetivo Estratégico Institucional (OEI) OEI.01 enfocado en la mejora de los servicios del Sistema Integrado de Transporte urbano para la población de Lima y Callao del Plan Estratégico Institucional (PEI) 2022- 2026 de la ATU.

#### **3. Descripción de la intervención**

La Red Básica del Metro de Lima constituye una de las principales iniciativas de infraestructura del Gobierno Peruano, orientada a transformar el sistema de transporte público masivo en la ciudad de Lima y la provincia del Callao. Este proyecto busca reducir significativamente el tiempo de viaje de los ciudadanos, elevar su calidad de vida y fomentar la sostenibilidad urbana mediante la disminución del uso de vehículos particulares, contribuyendo a la reducción de la contaminación ambiental y la congestión vial. A lo largo de los últimos años, el desarrollo de este proyecto ha implicado la construcción de diferentes líneas del metro que operan de manera interconectada, priorizando la accesibilidad, la eficiencia en el transporte y la inclusión social.

Desde la aprobación del Proyecto Especial del Metro de Lima mediante el Decreto Supremo N° 059-2010-MTC, la construcción y operación de la infraestructura han sido lideradas por el MTC, en estrecha colaboración con otras entidades como la ATU. Evaluar los resultados de la red básica del metro es fundamental para comprender cómo se han mejorado la calidad del servicio de transporte, la eficiencia en el traslado de pasajeros y los efectos directos e indirectos en la reducción de la congestión vehicular y las emisiones de CO<sub>2</sub>, promoviendo un desarrollo urbano más sustentable.

En cuanto a la Línea 1 del Metro de Lima, su construcción se inició a finales de los años 80, pero fue interrumpida en 1990 debido a problemas financieros y políticos. No fue hasta casi dos décadas después, en 2009, que se reanudaron las obras, culminando en 2011 con la apertura de los primeros 22 kilómetros y en 2014 con la ampliación de 12.4 kilómetros adicionales. El contrato de concesión para la operación de la Línea 1 fue otorgado a un operador privado bajo un esquema de asociación público-privada, con el propósito de asegurar su financiamiento, construcción y operación eficiente. Esta concesión incluye responsabilidades de mantenimiento, provisión de material rodante, y garantizar la calidad del servicio.

La Línea 1 se extiende a lo largo de 34.4 km y conecta estratégicamente el sur con el este de Lima Metropolitana, atravesando 26 estaciones que cubren once distritos claves. La inauguración se realizó en dos etapas: la primera en 2011, conectando Villa El Salvador con el centro de Lima, y la segunda en 2014, extendiendo el servicio a los distritos de El Agustino y San Juan de Lurigancho. Actualmente, la Línea 1 presta servicio diario a más de medio millón de pasajeros, consolidándose como una alternativa clave para la movilidad urbana, ofreciendo un servicio de transporte masivo rápido, seguro y amigable con el medio ambiente. Su implementación ha contribuido significativamente a la reducción

de la congestión vehicular en los corredores donde opera, y ha mejorado el acceso a oportunidades laborales, educativas y de servicios para miles de limeños.

En cuanto a la Línea 2 del Metro de Lima, el contrato de concesión firmado el 28 de abril de 2014 otorgó al Consorcio Nuevo Metro de Lima el derecho de explotación de la infraestructura durante un periodo de 35 años. Esta concesión incluye la responsabilidad sobre el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, equipamiento de sistemas, provisión de material rodante, así como la operación y mantenimiento del proyecto, que contempla tanto la Línea 2 como el ramal Av. Faucett - Av. Gambetta.

La Línea 2 del Metro de Lima, el primer metro subterráneo del Perú, marca un importante avance en la infraestructura de transporte urbano del país. Este proyecto tiene como objetivo principal la modernización de la movilidad en la capital, conectando Ate con el Callao a través de una infraestructura subterránea que cruza la ciudad de manera longitudinal. Con la implementación de la Línea 2, se busca ofrecer una solución integral y eficaz a los problemas crónicos de congestión vehicular y los tiempos prolongados de viaje que enfrentan millones de limeños, contribuyendo significativamente a la mejora de la calidad de vida de sus habitantes. Es relevante mencionar que, en mayo de 2024, el primer tramo de la Línea 2 del Metro de Lima inició operaciones, abarcando desde la estación Mercado Santa Anita hasta la estación Evitamiento. Este tramo ha comenzado a beneficiar a más de 300,000 usuarios diariamente, mejorando considerablemente la movilidad en la zona y reduciendo el tiempo de viaje en este corredor urbano.

#### **4. Evaluación de resultados**

La evaluación de resultados permite identificar los cambios en la población tratada por la intervención respecto al problema identificado en la Teoría de Cambio. Este tipo de evaluación es adecuada para intervenciones maduras y estables, con una teoría de cambio clara y un periodo de operación suficiente para alcanzar los efectos deseados. En este caso, el objetivo es realizar una evaluación de resultados de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, particularmente de la Línea 1, en términos de costo, tiempo, y seguridad vial del sistema de transporte público para los ciudadanos de Lima y Callao.

La evaluación de resultados tiene por objetivo medir los cambios en las características y/o comportamientos de la población objetivo a causa de la implementación del metro en varios aspectos fundamentales: la reducción del tiempo de viaje de los usuarios, la eficiencia del transporte en comparación con otras modalidades, la satisfacción de los usuarios, y los resultados en la reducción de la congestión vehicular y la contaminación atmosférica. Para ello, se realizará un análisis cuantitativo utilizando datos de encuestas nacionales (ENAH, ENDES, EEA, ENE) e información administrativa pública (MTC, SUSALUD, MINEDU, MIDIS).

#### **5. Objetivos generales y específicos**

El objetivo general de la evaluación es cuantificar los cambios en los resultados de la población beneficiaria de la Red Básica del Metro de Lima respecto a la mejora de la movilidad urbana y la calidad de vida de los ciudadanos. Específicamente, se busca:

- Evaluar la reducción en el tiempo promedio de viaje de los usuarios que utilizan el metro en comparación con otros medios de transporte.
- Analizar la satisfacción de los usuarios del metro en cuanto a confort, puntualidad y seguridad.
- Estimar la reducción de emisiones y congestión vehicular en las principales vías como consecuencia de las líneas de metro.

Este estudio contribuirá a investigaciones previas realizadas en Perú como son Cancino et al (2020) y Morales (2024) que analizan los beneficios ambientales y de calidad de servicio de la Línea 1 del Metro.

## 6. Metodología

Para la evaluación de resultados de la Red Básica del Metro de Lima, se utilizará un enfoque de análisis descriptivo que permita medir el rendimiento de la red en relación con los indicadores definidos. Se analizarán las tendencias de los indicadores antes y después de la implementación del metro para identificar mejoras en el sistema de transporte y cambios en la calidad de vida de los usuarios.

- **Recolección de Datos:** Se utilizarán diversas fuentes de información, entre ellas: datos de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU), encuestas de movilidad urbana realizadas por el INEI, datos ambientales de calidad del aire proporcionados por el Ministerio del Ambiente (MINAM), información disponible de Lima Cómo vamos y registros de operación del metro proporcionados por el operador. Además, se considerarán datos históricos sobre tiempos de viaje y patrones de movilidad.
- **Análisis Cuantitativo:** Se medirán los cambios en los indicadores definidos antes y después de la implementación de la red de metro. Se incorporarán covariables que permitan controlar factores externos que puedan estar influyendo en los resultados, tales como el crecimiento poblacional y la expansión de otras modalidades de transporte.

La metodología propuesta permitirá realizar una estimación detallada de los resultados de la implementación del metro sobre los indicadores de movilidad urbana y calidad de vida, proporcionando información clave para futuras decisiones de política pública en el sector transporte.

## 7. Utilidad esperada de la evaluación

La evaluación de los resultados de la Red Básica del Metro de Lima será fundamental para comprender los beneficios que este sistema de transporte ha aportado a la ciudad. Permitirá al MTC y a la ATU justificar las inversiones realizadas y orientar futuras políticas de expansión y mejora del sistema de metro. Además, proporcionará evidencia empírica sobre la efectividad del metro en la reducción del tiempo de viaje y la disminución de la congestión vehicular, aspectos críticos para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y promover un desarrollo urbano sostenible.

Los resultados de la evaluación también serán útiles para mejorar la coordinación intermodal, facilitando la integración del metro con otros modos de transporte y optimizando así la movilidad urbana. Además, se podrán identificar áreas específicas en las que el servicio podría ser mejorado, contribuyendo a la planificación de futuras intervenciones para maximizar los resultados positivo del metro sobre la movilidad y el medio ambiente urbano.

## 8. Cronograma de actividades

N°	Principales actividades	2025											
		E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1	Identificación y procesamiento de bases de datos												
2	Revisión documentos de la intervención y reuniones de coordinación con unidades orgánicas /entidades adscritas												
3	Revisión de literatura sobre intervenciones similares a nivel internacional.												

4	Elaboración de estadísticos sobre la evolución de los resultados de la intervención																			
5	Análisis de principales resultados, barreras y oportunidades de mejora de la intervención																			
6	Redacción del informe preliminar																			
7	Informe final																			

### 9. Recursos requeridos

Personal	Unidad	Costo	Meses	Total
<b>Coordinador de evaluación</b>	1	10,000	1	10,000
<b>Especialista de evaluación</b>	1	8,000	4	32,000
<b>Total</b>				<b>42,000</b>

(\*) Se ha previsto que los recursos requeridos se cubran con las contrataciones vigentes de la OMEI, que serán consideradas para el año 2025.

### **Nota conceptual 3**

#### **Intervención – “Proyectos regionales de despliegue de redes de fibra óptica”**

##### **1. Tipo de evaluación:** Evaluación de resultados

##### **2. Antecedentes**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es el encargado del desarrollo de los sistemas de transporte y la infraestructura de comunicaciones y telecomunicaciones en Perú. La promulgación de la Ley N° 29904 en 2013 marcó un hito al impulsar proyectos regionales de telecomunicaciones, estableciendo la construcción de una Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica (RDNFO) que integraría todas las capitales provinciales y desplegaría redes de alta capacidad en todos los distritos. La RDNFO tiene como objetivo principal facilitar la conectividad de banda ancha fija y móvil en todo el país, promoviendo el desarrollo tecnológico y económico, así como la alfabetización digital en poblaciones desfavorecidas.

Al priorizar la infraestructura de fibra óptica, se sientan las bases para mejorar la conectividad y aprovechar eficientemente las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) en todo el territorio peruano. El proyecto de instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social no solo amplía el acceso a servicios de telecomunicaciones, sino que también impulsa el desarrollo económico y social al facilitar actividades como el comercio electrónico, la educación en línea y la atención médica remota. En resumen, los proyectos regionales de telecomunicaciones, especialmente la implementación de redes de fibra óptica, son esenciales para cerrar brechas digitales y promover la inclusión digital, fortaleciendo la posición de Perú en el contexto global.

##### **3. Descripción de la intervención pública**

La intervención se enfoca en la implementación de un plan estratégico que abarca desde la instalación física de la infraestructura de fibra óptica hasta la promoción del uso efectivo de las TIC por parte de la población. Se llevan a cabo actividades como el tendido de cables de fibra óptica en las regiones periféricas del país, la instalación de equipos de conectividad en puntos clave y la capacitación de la población en el uso de servicios digitales.

El proyecto de instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social tiene un impacto directo en la accesibilidad a los servicios de telecomunicaciones y contribuye al desarrollo económico y social de la comunidad. La mejora en la conectividad facilita actividades como el comercio electrónico, la educación en línea, la atención médica remota y otros servicios digitales, generando así beneficios adicionales para diversos sectores económicos y sociales.

##### **4. Objetivos generales y específicos**

La evaluación de resultados tiene como objetivo cuantificar los resultados alcanzados por los proyectos regionales de fibra óptica en términos de conectividad, desarrollo tecnológico, y la mejora de la calidad de vida de las comunidades beneficiarias. Se evaluará el acceso y uso de servicios digitales en las regiones donde se han implementado las redes de fibra óptica, así como el efecto sobre actividades económicas, educativas y sociales. Específicamente, los objetivos incluyen:

- Analizar los cambios en la población tratada por la intervención en el acceso y uso de los servicios de telecomunicaciones proporcionados a través de las redes de fibra óptica.
- Analizar los cambios en la población tratada por la intervención en la adopción de plataformas educativas y el acceso a recursos de educación en línea.
- Analizar los cambios en la población tratada por la intervención en el uso de plataformas de comercio electrónico y el desarrollo de emprendimientos digitales.

- Analizar los cambios en la población tratada por la intervención en el uso de servicios financieros digitales.
- Analizar los cambios en la población tratada por la intervención en el acceso a servicios de salud remotos y otras aplicaciones críticas para mejorar la calidad de vida.

## 5. Metodología

La evaluación de resultados se lleva a cabo utilizando un enfoque que combina fuentes de información secundaria. La recolección de datos incluye únicamente el uso de encuestas existentes, tales como ENAHO, ENDES, EEA, entre otras, además de información administrativa proporcionada por Pronatel.

A través de estas encuestas y registros administrativos, se recopilan datos cuantitativos sobre conectividad y uso de servicios digitales, incluyendo la cantidad de usuarios conectados, el ancho de banda disponible y la calidad del servicio percibida por los usuarios. Esta información permite entender cómo las comunidades han mejorado su acceso a la conectividad y la calidad de los servicios digitales que reciben. Asimismo, se recopilan datos sobre el acceso y uso de plataformas educativas, de comercio electrónico, y servicios de salud remotos. Esto permite evaluar cómo el acceso a internet ha contribuido al desarrollo de nuevas oportunidades en educación, comercio y salud, en regiones que anteriormente tenían acceso limitado o nulo.

El análisis de la información se enfoca en identificar patrones de uso, beneficios socioeconómicos y barreras persistentes que dificulten la plena adopción de las TIC. Por ejemplo, se analizan las diferencias en el uso de plataformas digitales entre diferentes grupos etarios y de género, con el objetivo de determinar las brechas que persisten y cómo se pueden abordar. También se evalúa la efectividad de las iniciativas de capacitación que se hayan implementado para fomentar el uso de los servicios digitales, considerando aspectos como la cobertura de estas capacitaciones y el nivel de satisfacción de los participantes. Este análisis es fundamental para ajustar las estrategias de capacitación y asegurar que más personas puedan aprovechar los beneficios de la conectividad digital.

## 6. Utilidad esperada de la evaluación

La evaluación de resultados de los proyectos regionales de fibra óptica proporciona una base sólida para medir los logros alcanzados en términos de conectividad, desarrollo económico y mejora de la calidad de vida de las comunidades beneficiarias. Esta evaluación permite a Pronatel y al MTC identificar las áreas donde se han logrado avances significativos, así como aquellas donde no hay efectos, de modo que se pueda realizar ajustes o esfuerzos adicionales.

Los resultados de la evaluación son fundamentales para justificar las inversiones realizadas y para diseñar futuras intervenciones en infraestructura digital. También sirven para identificar las mejores prácticas que puedan ser replicadas en otras regiones del país. Al mismo tiempo, se pueden ajustar las estrategias de capacitación y promoción del uso de TIC para maximizar los beneficios de la conectividad en los aspectos educativos, económicos y de salud.

## 7. Cronograma de actividades

N°	Principales actividades	2025											
		E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1	Identificación y procesamiento de bases de datos												



## **Nota conceptual 4**

### **Intervención – “Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”**

#### **1. Tipo de evaluación:** Evaluación de resultados

#### **2. Antecedentes**

La ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez constituye una de las intervenciones de infraestructura más relevantes para posicionar al Perú como un actor clave en el transporte aéreo internacional y para fortalecer su competitividad económica en el escenario global. Este proyecto responde a la creciente demanda de pasajeros y carga, que ha llevado al aeropuerto a operar al límite de su capacidad en los últimos años, y tiene como objetivo central optimizar tanto la eficiencia operativa como la experiencia del usuario. Desde su inauguración en 1965, el aeropuerto ha experimentado un crecimiento sostenido en el tráfico aéreo, lo que ha generado la necesidad de una expansión significativa. En este contexto, el Gobierno Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), ha lanzado un plan ambicioso que incluye la construcción de una segunda pista de aterrizaje y un terminal de pasajeros de última generación, diseñado bajo principios de sostenibilidad ambiental.

Esta expansión está alineada con los objetivos estratégicos del Plan Estratégico Institucional (PEI) 2024-2030, el cual prioriza la mejora de la conectividad aérea nacional e internacional como un motor para el desarrollo económico y turístico. Además, busca consolidar al aeropuerto como un hub aéreo competitivo en América Latina, con una infraestructura capaz de gestionar el crecimiento proyectado del tráfico aéreo y de ofrecer servicios de clase mundial a los usuarios. El proyecto no solo contribuirá a descongestionar las operaciones actuales, sino también a fomentar un impacto positivo en sectores clave de la economía peruana, como el comercio exterior y el turismo.

#### **3. Descripción de la intervención pública**

El proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez abarca una serie de iniciativas de gran envergadura diseñadas para transformar significativamente su capacidad operativa y su rol en el sistema aéreo internacional. Entre las principales intervenciones se incluyen:

- Una segunda pista de aterrizaje, concebida para recibir aeronaves de mayor tamaño y complejidad, que incrementará la capacidad operativa del aeropuerto y permitirá una gestión más eficiente del creciente volumen de vuelos internacionales y nacionales.
- Un terminal de pasajeros de última generación que, además de duplicar la capacidad actual, integrará tecnologías de vanguardia en los procesos de registro, seguridad y flujo de pasajeros, mejorando de manera sustancial la experiencia del usuario. Este terminal también se diseñará bajo principios de sostenibilidad y eficiencia energética.
- Mejoras sustanciales en la infraestructura de acceso terrestre, incluyendo la ampliación y modernización de vías principales, estacionamientos con mayor capacidad y accesibilidad, y conexiones optimizadas con sistemas de transporte multimodal, lo que facilitará el acceso rápido y eficiente al aeropuerto.
- Instalaciones de carga y mantenimiento completamente renovadas, diseñadas para aumentar la capacidad logística y atender las crecientes necesidades del comercio internacional. Estas zonas incluirán áreas especializadas para el manejo de carga perecedera y de alto valor, así como tecnologías avanzadas para optimizar los procesos logísticos.

Más allá de atender la creciente demanda de pasajeros y carga, este ambicioso proyecto tiene como objetivo posicionar al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez como un hub estratégico en América Latina, capaz de competir con los principales aeropuertos de la región. La ampliación no solo busca mejorar la eficiencia operativa y reducir los tiempos de espera, sino también elevar significativamente la satisfacción de los usuarios mediante servicios de clase mundial. Además, el proyecto desempeñará un papel clave en el desarrollo económico del Perú, promoviendo el dinamismo del turismo y el comercio exterior, y consolidando al país como un punto de conexión estratégico en las rutas aéreas internacionales.

#### 4. Objetivos generales y específicos

- a) **Objetivo general:** Evaluar los resultados de la ampliación del Aeropuerto Jorge Chávez en términos de conectividad, eficiencia operativa y desarrollo económico, en su primer semestre de operaciones.
- b) **Objetivos específicos:**
- Medir la reducción de los tiempos de espera y conexión para los pasajeros.
  - Evaluar los efectos en el incremento del tráfico aéreo, tanto nacional como internacional.
  - Analizar el efecto en la satisfacción de los usuarios respecto a la calidad de los servicios.
  - Cuantificar los beneficios económicos generados por el aumento en la capacidad de carga y operaciones comerciales.

#### 5. Metodología

- **Recolección de datos secundarios:** Utilización de bases de datos administrativas proporcionadas por el MTC, CORPAC y PROMPERÚ, complementadas con encuestas a usuarios, para obtener información integral sobre el tráfico aéreo, comercio internacional y experiencias de los pasajeros.
- **Análisis comparativo:** Aplicación de una metodología rigurosa para evaluar indicadores clave antes y después de la ampliación, como el volumen de tráfico de pasajeros, tiempos promedio de espera, y niveles de satisfacción de los usuarios, a fin de identificar cambios atribuibles a la intervención.
- **Análisis econométrico:** Implementación de modelos avanzados para cuantificar los impactos económicos directos e indirectos, incluyendo empleo generado, ingresos fiscales adicionales y efectos en la dinamización del comercio exterior.
- **Encuestas y entrevistas:** Diseño y aplicación de instrumentos cualitativos y cuantitativos dirigidos a usuarios del aeropuerto y operadores clave, con el objetivo de capturar percepciones y experiencias que enriquezcan el análisis de impacto.

#### 6. Utilidad esperada de la evaluación

La evaluación del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se plantea como un instrumento integral para generar conocimiento empírico detallado sobre los efectos de esta infraestructura en las dimensiones logística, comercial y socioeconómica a nivel regional y nacional. Su contribución se desplegará en diversos niveles estratégicos:

- **Justificación de inversiones públicas y privadas:** La evaluación proporcionará evidencia rigurosa que sustente el retorno de las inversiones realizadas, combinando análisis cuantitativos y cualitativos. Este enfoque permitirá reforzar la transparencia en la rendición de cuentas ante los financiadores y la opinión pública, garantizando la legitimidad de las decisiones de inversión.

- Optimización de procesos operativos: A partir del estudio de indicadores clave, como tiempos de espera, tráfico aéreo y niveles de satisfacción de los usuarios, se identificarán puntos críticos de mejora en la gestión portuaria. Estas recomendaciones permitirán una adaptación más efectiva del terminal a los retos dinámicos del comercio internacional.
- Diseño de políticas públicas basadas en evidencia: Los resultados permitirán fundamentar el desarrollo de políticas públicas destinadas a fortalecer la integración logística y la competitividad comercial. Estas podrán incluir estrategias como incentivos fiscales, regulaciones innovadoras para el transporte multimodal y programas de fortalecimiento de cadenas de valor.
- Promoción del desarrollo socioeconómico regional: La evaluación analizará los beneficios económicos generados por el aumento en la capacidad de carga y de operaciones comerciales, identificando oportunidades para maximizar estos beneficios.
- Fortalecimiento de la sostenibilidad y resiliencia: Mediante el análisis de indicadores sociales y ambientales, la evaluación medirá el avance hacia objetivos sostenibles y posibles externalidades o riesgos de la intervención. Asimismo, identificará mecanismos para mejorar la resiliencia operativa frente a fluctuaciones en la demanda.

## 7. Cronograma de actividades

N°	Principales actividades	2025											
		E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1	Análisis y gestión de datos												
2	Redacción del informe preliminar												
3	Presentación del informe preliminar al programa												
4	Informe final												

## 8. Recursos requeridos

Personal	Unidad	Costo	Meses	Total
<b>Coordinador de evaluación</b>	1	10,000	1	10,000
<b>Especialista de evaluación</b>	1	8000	3	32,000
<b>Total</b>				<b>42,000</b>

(\*) Se ha previsto que los recursos requeridos se cubran con las contrataciones vigentes de la OMEI, que serán consideradas para el año 2025.

## **Nota conceptual 5**

### **Intervención – “Terminal Portuario Multipropósito Chancay”**

#### **1. Tipo de evaluación:** Evaluación de resultados

#### **2. Antecedentes**

El Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, situado en la provincia de Huaral, región Lima, constituye una iniciativa de infraestructura portuaria clave para consolidar la competitividad logística y comercial del Perú en el contexto internacional. Este proyecto busca erigirse como un nodo logístico estratégico para el comercio transpacífico, con énfasis en la integración de cadenas logísticas complejas que vinculen eficientemente los mercados asiáticos con el sistema productivo peruano. La ubicación privilegiada del terminal, cercana a Lima, no solo facilita la conexión con los principales polos de producción y consumo del país, sino también optimiza las rutas de distribución regional y reduce significativamente los costos de transporte.

En términos estratégicos, el proyecto se alinea con los lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Logística 2030, que enfatiza el desarrollo de infraestructura portuaria moderna como base para mejorar la eficiencia del comercio exterior y garantizar la sostenibilidad de las cadenas de suministro. Este plan también pone de relieve la adopción de tecnologías disruptivas, como sistemas de gestión automatizada de cargas, y la implementación de procesos ambientalmente sostenibles que aseguren la competitividad del terminal a largo plazo. En este sentido, el Terminal de Chancay no solo aspira a convertirse en un referente de conectividad logística en la región, sino también en un motor de desarrollo económico local mediante la generación de empleos especializados y el fortalecimiento de actividades productivas conexas.

De manera específica, su operación contribuirá a posicionar al Perú como un actor prominente en las rutas de comercio marítimo global, reforzando la infraestructura de soporte para las exportaciones e importaciones y promoviendo la articulación entre los sectores logístico, industrial y comercial. En suma, el impacto proyectado del terminal no se limita a la optimización de las cadenas de suministro existentes, sino que también abarca la promoción de la innovación tecnológica y el impulso de iniciativas de sostenibilidad ambiental como parte integral de su estrategia operativa.

#### **3. Descripción de la intervención pública**

La intervención comprende la concepción y puesta en operación de un complejo portuario multipropósito que incorpora elementos de diseño y tecnología de vanguardia destinados a optimizar la funcionalidad y sostenibilidad de las operaciones. En primer lugar, incluye un muelle de alta capacidad, diseñado específicamente para recibir embarcaciones de gran calado. Este muelle no solo facilita el manejo de cargas a granel, contenedores y carga general, sino que también integra tecnologías especializadas que maximizan la eficiencia operativa y minimizan los tiempos de carga y descarga.

En segundo lugar, la infraestructura complementaria se caracteriza por su flexibilidad y escalabilidad. Incluye extensas zonas de almacenamiento diseñadas para adaptarse a variaciones en la demanda de carga, patios de contenedores optimizados con sistemas automatizados de seguimiento y clasificación, y grúas de última generación capaces de manejar configuraciones de carga complejas bajo estrictos estándares de seguridad y sostenibilidad.

En tercer lugar, los accesos multimodales desempeñan un rol crucial en la conectividad del terminal con las principales redes logísticas nacionales. Esto incluye vías viales y ferroviarias que permiten una transferencia eficiente de mercancías entre el puerto y los centros productivos y de consumo estratégicos del país, reduciendo significativamente los tiempos y costos asociados al transporte.

Por último, la implementación de tecnologías avanzadas constituye un eje central de la intervención. El terminal está equipado con sistemas de monitoreo en tiempo real, plataformas digitales para la optimización logística y herramientas de automatización diseñadas para aumentar la transparencia, la seguridad y la precisión de las operaciones. Estas herramientas no solo mejoran la eficiencia, sino que también reducen el impacto ambiental al minimizar el consumo de energía y las emisiones.

Además, el Terminal de Chancay ha sido concebido para responder a las crecientes exigencias del comercio internacional. En términos de sostenibilidad, integra sistemas de energía renovable y estrategias de reducción de carbono alineadas con los estándares globales de sostenibilidad. Desde una perspectiva socioeconómica, su operación no solo pretende descongestionar el puerto del Callao, actualmente en límites de capacidad, sino también fomentar un crecimiento económico inclusivo mediante la generación de empleo directo e indirecto. Esto incluye programas de capacitación especializados para la fuerza laboral local y el fortalecimiento de las cadenas de suministro regionales, promoviendo así una integración productiva sostenible.

El impacto del terminal va más allá de la mera optimización logística. Contribuirá a posicionar al Perú como un actor clave en las rutas de comercio transpacíficas, fortaleciendo la competitividad nacional e impulsando iniciativas de innovación tecnológica y desarrollo regional que consolidarán su relevancia en el mercado global.

#### 4. Objetivos generales y específicos

##### Objetivo general:

- Evaluar los resultados de la implementación del Terminal Portuario Multipropósito Chancay en términos de eficiencia logística, dinamización del comercio exterior y desarrollo regional.

##### Objetivos específicos:

- Medir la reducción de costos logísticos y tiempos de operación en comparación con otros puertos de la región.
- Evaluar el impacto en el incremento del volumen de carga movilizada para exportación e importación.
- Analizar los efectos en la diversificación de mercados internacionales para los productos peruanos.
- Cuantificar los beneficios económicos y sociales generados en la región, incluyendo empleo directo e indirecto.

#### 5. Metodología

La evaluación de resultados se implementará mediante un enfoque metodológico riguroso que abarca:

- **Análisis descriptivo:** Se realizará un estudio comparativo exhaustivo de indicadores clave antes y después de la puesta en operación del terminal. Estos indicadores incluirán variables como los tiempos promedio de despacho, los costos logísticos asociados, y los volúmenes de carga manejados, proporcionando un panorama detallado del impacto operativo.
- **Recolección de datos secundarios:** Se aprovecharán fuentes confiables de información estadística, como los registros administrativos de SUNAT, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y las bases de datos especializadas del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR).
- **Estudio de casos:** Se llevará a cabo un análisis comparativo con experiencias internacionales relevantes en la región. Este enfoque permitirá identificar prácticas exitosas y lecciones aprendidas que puedan ser adaptadas al contexto local para optimizar la gestión del terminal.

#### 6. Utilidad esperada de la evaluación

La evaluación permitirá proporcionar un análisis exhaustivo sobre la capacidad del Terminal Portuario de Chancay para alcanzar sus metas relacionadas con la eficiencia logística y el desarrollo económico sostenible. Específicamente, el estudio:

- Se generarán fundamentos empíricos para respaldar las inversiones realizadas, destacando resultados medibles y objetivos.
- Se identificarán áreas prioritarias que requieran ajustes en la operatividad del terminal y su vinculación con la red logística multimodal del país.
- Se proporcionarán recomendaciones fundamentadas en evidencia empírica para potenciar la competitividad internacional del Perú en el comercio global, optimizando las capacidades funcionales del terminal.
- Se desarrollarán propuestas de políticas públicas dirigidas a garantizar la utilización eficiente y sostenible de la infraestructura portuaria, mejorando la conectividad logística y promoviendo la incorporación de tecnologías de última generación.

## 7. Cronograma de actividades

N°	Principales actividades	2025											
		E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1	Análisis y gestión de datos												
2	Redacción del informe preliminar												
3	Presentación del informe preliminar al programa												
4	Informe final												

## 8. Recursos requeridos

Personal	Unidad	Costo	Meses	Total
<b>Coordinador de evaluación</b>	1	10,000	1	10,000
<b>Especialista de evaluación</b>	1	8000	3	32,000
<b>Total</b>				<b>42,000</b>

(\*) Se ha previsto que los recursos requeridos se cubran con las contrataciones vigentes de la OMEI, que serán consideradas para el año 2025.

## **Nota conceptual 6**

### **Intervención – “Infraestructura vial segura en el ámbito urbano y de carreteras”**

#### **1. Tipo de evaluación:** Evaluación de resultados

#### **2. Antecedentes**

El Artículo N° 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que uno de los objetivos de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre es resguardar las condiciones de seguridad de los usuarios. En este marco, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene como principal propósito impulsar y coordinar estrategias de desarrollo de seguridad vial. En ese contexto, una de sus funciones es proponer la elaboración y actualización de normativas y directivas en los aspectos vinculados a seguridad vial.

En ese sentido, el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2024-2030 establece como Objetivo Estratégico del Sector N° 1 “Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte y comunicaciones en el país”. En esa misma línea, el Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones plantea como Objetivo Estratégico N° 5 “Elevar los niveles de seguridad de los servicios de transporte para la población”. Finalmente, la Política Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030, elaborada por la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, apunta en su Objetivo Prioritario N° 4 a “Lograr las velocidades seguras para la población de las y los usuarios viales”.

#### **3. Descripción de la intervención pública**

De acuerdo al Manual de Carreteras, Mantenimiento y Conservación Vial, el propósito preventivo del mantenimiento y conservación de carreteras se sintetiza en mantener la continuidad del servicio ofrecido durante el periodo de operación de la carretera, con un nivel de servicio adecuado, en cuanto a seguridad y confort para los usuarios. De esta manera, en el marco de la Política Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030, la intervención “Infraestructura vial segura en el ámbito urbano y de carretera” contempla todas las actividades de mantenimiento y conservación de la Red Vial Nacional (RVN), de la Red Vial Departamental (RVD) y de la Red Vial Vecinal (RVV) que aseguren el cumplimiento de los estándares de seguridad vial desarrollados por la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

#### **4. Objetivos de la evaluación**

##### **Objetivo general:**

- Evaluar los resultados de mantener un buen estado de transitabilidad en el ámbito urbano y de carreteras sobre la presencia de siniestros viales.

##### **Objetivos específicos:**

- Evaluar cómo los cambios en el buen estado de transitabilidad de la Red Vial Nacional (RVN), Red Vial Departamental (RVD) y Red Vial Vecinal (RVV) genera cambios en la tasa de siniestros no fatales en el ámbito urbano y de carreteras.
- Evaluar cómo los cambios en el buen estado de transitabilidad de la Red Vial Nacional (RVN), Red Vial Departamental (RVD) y Red Vial Vecinal (RVV) genera cambios en la tasa de siniestros fatales en el ámbito urbano y de carreteras.

#### **5. Metodología**

Para la evaluación de resultados de la infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras sobre la seguridad vial, se utilizará un enfoque de análisis descriptivo que permita medir el rendimiento de la red en relación con los indicadores definidos. Se analizarán las tendencias de los indicadores antes y después de la implementación de mejoras en la infraestructura de la Red Vial Nacional (RVN), de la Red Vial

Departamental (RV) y de la Red Vial Vecinal (RVV) para identificar las mejoras en el sistema de transporte y cambios en la calidad de vida de los usuarios.

- **Recolección de Datos:** Se utilizarán diversas fuentes de información, entre ellas: datos del estado de transitabilidad de la Red Vial Nacional (RVN), de la Red Vial Departamental (RVD) y de la Red Vial Vecinal (RVV), información de siniestros de tránsito en carretera de OSITRAN, información del número de siniestros fatales de la DSV-MTC, información de siniestros de tránsito en zonas urbanas de la PNP e información de lesionados en siniestros de tránsito de SUSALUD. Además, se considerarán datos históricos sobre tiempos de viaje y patrones de movilidad.
- **Análisis Cuantitativo:** Se medirán los cambios en los indicadores definidos antes y después de la implementación de mejoras en la infraestructura de la Red Vial Nacional (RVN), de la Red Vial Departamental (RV) y de la Red Vial Vecinal (RVV). Se incorporarán covariables que permitan controlar factores externos que puedan estar influyendo en los resultados, tales como el crecimiento poblacional y la expansión de otras modalidades de transporte.

La metodología propuesta permitirá realizar una estimación detallada de los resultados de la implementación del metro sobre los indicadores de movilidad urbana y calidad de vida, proporcionando información clave para futuras decisiones de política pública en el sector transporte.

## 6. Utilidad esperada de la intervención

La evaluación de impacto de la infraestructura vial segura en entornos urbanos y carreteras tiene como objetivo principal generar evidencia sólida sobre los efectos de esta intervención en términos de seguridad vial en la Red Vial Nacional, la Red Vial Departamental y la Red Vial Vecinal. Este análisis permitirá identificar cambios en las tasas de siniestros, tanto fatales como no fatales, validando la efectividad de mantener y conservar carreteras con niveles de servicio adecuados.

Así, la evaluación contribuye a proporcionar información de cómo el diseño seguro de las vías beneficia a los usuarios vulnerables, como peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida, promoviendo un enfoque inclusivo en la infraestructura vial. Los resultados obtenidos serán fundamentales para justificar la asignación de recursos públicos a las intervenciones destinadas a la mejora de la infraestructura con el objetivo de mejorar la seguridad vial, asegurando que las inversiones realizadas generen beneficios significativos en términos de seguridad y eficiencia. Asimismo, esta evaluación proporcionará insumos clave para se promueva realizar ajustes en las intervenciones y se optimice el diseño y ejecución de futuros proyectos similares, contribuyendo al fortalecimiento continuo de las estrategias de seguridad vial.

## 7. Cronograma de actividades

N°	Principales actividades	2025											
		E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1	Identificación y procesamiento de bases de datos												
2	Revisión documentos de la intervención y reuniones de coordinación con unidades orgánicas /entidades adscritas												
3	Revisión de literatura sobre intervenciones similares a nivel internacional.												
4	Elaboración de estadísticos sobre la evolución de los resultados de la intervención												

5	Análisis de principales resultados, barreras y oportunidades de mejora de la intervención												
6	Formulación del modelo econométrico y estimación de resultados												
7	Elaboración de pruebas de robustez de resultados												
8	Análisis de resultados de la evaluación												
9	Redacción del informe preliminar												
10	Informe final												

**8. Recursos requeridos**

Personal	Unidad	Costo	Meses	Total
<b>Coordinador de evaluación</b>	1	10,000	4	40,000
<b>Especialista de evaluación</b>	1	8,000	2	16,000
<b>Total</b>				<b>56,000</b>

(\*) Se ha previsto que los recursos requeridos se cubran con las contrataciones vigentes de la OMEI, que serán consideradas para el año 2025.

## **Nota conceptual 7**

### **Intervención – “Segunda ruta del Ferry de la Amazonía Yurimaguas – Nauta”**

#### **1. Tipo de intervención:** Línea base

#### **2. Antecedentes**

En Decreto Legislativo N°1184 que declara de necesidad e interés público, la prestación del servicio del transporte acuático regular de pasajeros en naves tipo ferry en la Amazonía peruana, en su Primera Disposición Complementaria Final señala que:

*“El Ministerio de Transportes y Comunicaciones podrá identificar nuevas localidades de la Amazonía Peruana, como beneficiarias en la promoción del servicio de transporte acuático regular de pasajeros en naves tipo ferry, previa evaluación económica y social, y después del primer año de la puesta en operación del servicio”.*

Asimismo, el Decreto Supremo N° 008-2015-MTC, que aprueba el reglamento del Decreto Legislativo N° 1184, señala lo siguiente:

#### *“Artículo 5.- Localidades beneficiarias*

*Las localidades beneficiarias en la promoción del servicio de transporte acuático regular de pasajeros en naves tipo ferry, corresponden a la ruta Iquitos — Santa Rosa, en el departamento de Loreto. El MTC puede incorporar mediante Resolución Ministerial, nuevas localidades beneficiarias (...).”*

Asimismo, mediante Resolución Ministerial N° 044-2024-MTC/01, se publicó la Agenda Temprana del sector, la cual contiene como problemas públicos relacionados a esta intervención: “Deficientes y limitados estándares mínimos de calidad en la prestación del servicio de transporte fluvial y transporte turístico acuático” y “Alta tasa de siniestralidad e informalidad en el transporte acuático.”

En 2024, la DPNTAL, a través de un servicio especializado, realizó el servicio de recopilación de información de la población de 18 años a más de usuarios del servicio de transporte fluvial, el cual permitirá medir los indicadores relacionados al transporte acuático en los distritos de Yurimaguas (Provincia de Alto Amazonas), Nauta (Provincia de Loreto), Requena (Provincia de Requena) en el Región Loreto.

#### **3. Descripción de la intervención**

El propósito del proyecto de implementación del ferry en la Amazonía es promover la integración económica y el acceso a servicios esenciales mediante la mejora de la conectividad y accesibilidad fluvial. La región amazónica, caracterizada por su vasta extensión y diversidad geográfica, enfrenta desafíos significativos en términos de transporte y comunicación. Las barreras naturales, como son los ríos y las extensas áreas de selva, dificultan la movilidad y el acceso a bienes y servicios de los habitantes.

La población objetivo de la intervención "Ferry II de la Amazonía" abarca a los residentes locales de los distritos de Yurimaguas, Santa Cruz, Lagunas, Urarinas, Parinari y Nauta, del departamento de Loreto, a lo largo de las rutas fluviales en la región amazónica que demandan servicios de transporte interdistrital con desafíos territoriales. Esta población incluye a habitantes de distritos que históricamente han enfrentado dificultades en términos de acceso a servicios esenciales como salud, educación y trámites

gubernamentales debido a la falta de infraestructura de transporte adecuada. Además, la intervención se dirige también a los pequeños y medianos empresarios locales que dependen del transporte fluvial para el envío y recepción de mercancías, así como a operadores turísticos y agencias de viaje que buscan mejorar la accesibilidad y seguridad para los turistas nacionales e internacionales que visitan la región.

La intervención consiste en brindar una tarifa subvencionada del servicio de transporte en Ferry, hasta en un 60 % menos respecto de la oferta existente, que cuesta entre 200 y 250 soles, lo que mejoraría significativamente la accesibilidad a servicios básicos y oportunidades de desarrollo para la población más vulnerable. Asimismo, de acuerdo a la experiencia de la primera ruta del Ferry, hubo una reducción significativa en los tiempos de viaje y espera, pasando de hasta 3 días a 16 horas. Por otro lado, se brindan mejores condiciones de viaje, ya que el ferry cuenta con asientos individuales y cómodos, con un espacio suficiente y aire acondicionado; adicionalmente dispone de un espacio de bodega para el equipaje, y una zona de guardería para niños. Finalmente, el ferry también contempla mejores condiciones de embarque, con la implementación de plataformas y rampas que permitan un embarque seguro a la embarcación, facilitando el acceso de los pasajeros especialmente para personas de tercera edad, mujeres embarazadas y personas con discapacidad.

Mediante la implementación de un sistema de transporte fluvial eficiente y seguro, la intervención del Ferry de la Amazonía tiene por objetivo mejorar su conectividad promoviendo el acceso eficiente de los residentes a centros de salud y otros servicios esenciales, mediante la reducción de los tiempos y costos de viaje. Asimismo, la intervención tiene por objetivo promover el turismo en la Amazonía mediante la mejor accesibilidad fluvial, seguridad y comodidad, lo que podrá aumentar la demanda de servicios turísticos y generando nuevas oportunidades económicas para las empresas locales.

#### **4. Objetivos generales y específicos**

La construcción de la línea de base para la intervención “Segunda ruta del Ferry de la Amazonía Yurimaguas – Nauta” tiene como principal objetivo establecer un punto de partida que permita evaluar, en el futuro, el impacto del subsidio implementado. Específicamente, se busca:

- Identificar la situación inicial en términos de uso del transporte fluvial en las localidades de Yurimaguas y Nauta.
- Construir indicadores socioeconómicos y de transporte que permitan evaluar la reducción de gastos y tiempos de viaje para los usuarios del transporte fluvial.
- Generar un diagnóstico detallado que permita comparar, posteriormente, los efectos de las medidas de intervención sobre la demanda de servicios de transporte fluvial, reducción de tiempos y gastos, mayor acceso a servicios básicos.

#### **5. Metodología**

Habiendo contado con la información recopilada correspondiente a 462 encuestas (336 encuestas a hogares y 126 encuestas a individuos), esta será analizada y sistematizada para establecer un diagnóstico inicial e indicadores para evaluar el impacto de la intervención.

#### **6. Utilidad esperada de la evaluación**

El levantamiento de la línea de base proporcionará una referencia sólida para evaluar el impacto de la implementación de la segunda ruta del Ferry de la Amazonía. Esta herramienta será clave para medir, en el futuro, la efectividad y los impactos de esta intervención en los indicadores de transporte fluvial de la población beneficiada.

Asimismo, el diagnóstico inicial permitirá a la Dirección de Políticas y Normas de Transporte Acuático y Logística, junto con la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del MTC, cuantificar el impacto del programa subsidiado. Los resultados obtenidos podrán servir como respaldo técnico para la planificación e implementación de nuevas rutas de transporte fluvial.

## 7. Cronograma de actividades

N°	Principales actividades	2025											
		E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1	Análisis y gestión de datos												
2	Redacción del informe preliminar												
3	Presentación del informe preliminar al programa												
4	Informe final												

## 8. Recursos requeridos

Personal	Unidad	Costo	Meses	Total
<b>Coordinador de evaluación</b>	1	10,000	1	10,000
<b>Especialista de evaluación</b>	1	8000	3	32,000
<b>Total</b>				<b>42,000</b>

(\*) Se ha previsto que los recursos requeridos se cubran con las contrataciones vigentes de la OMEI, que serán consideradas para el año 2025.

### Nota conceptual 8 Intervención – Aeropuerto Chincheros

#### 1. Tipo de evaluación: Evaluación ex ante

#### 2. Antecedentes

El Aeropuerto Internacional de Chincheros en Cusco es una de las obras más importantes para la promoción del turismo y el desarrollo económico de la región sur del Perú. Este aeropuerto tiene el propósito de mejorar significativamente la conectividad aérea con la región de Cusco, un importante destino turístico tanto a nivel nacional como internacional. Con la construcción del aeropuerto se espera aliviar la congestión en el Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete, facilitar un mayor flujo de turistas hacia la región, e impulsar el desarrollo económico local y regional. En este contexto, es necesario realizar una evaluación ex-ante de los efectos económicos que se proyectan, centrándose en los efectos que la inversión en infraestructura tendrá sobre la economía local.

La importancia de esta evaluación ex-ante radica en estimar los efectos multiplicadores de la inversión en infraestructura aeroportuaria y en el flujo de turistas, y los efectos indirectos que esta mayor actividad generará en sectores económicos clave como hoteles, restaurantes, transporte y otros servicios. Estos efectos no solo representan un beneficio para la economía local, sino también para la cadena de valor del turismo y el desarrollo económico del país.

#### 3. Descripción de la intervención pública

La intervención consiste en la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero, el cual incluye la infraestructura necesaria para operar vuelos nacionales e internacionales, tales como pistas de aterrizaje, terminales de pasajeros, y áreas de servicio. El proyecto también contempla la provisión de

infraestructura vial de acceso al aeropuerto y la construcción de áreas de estacionamiento y servicios complementarios.

El desarrollo de esta infraestructura tiene un enfoque integral que busca no solo mejorar la conectividad, sino también maximizar los beneficios económicos locales mediante la promoción del turismo y la activación de actividades económicas relacionadas. En este sentido, el incremento del flujo de turistas a Cusco representa una oportunidad para dinamizar la economía de la región, incrementando la demanda de servicios en el sector hotelero, de restaurantes y de comercio en general. Los efectos multiplicadores de la intervención también se verán reflejados en la generación de empleo directo e indirecto durante la fase de construcción y posterior operación.

#### **4. Objetivos generales y específicos**

La evaluación ex-ante de los efectos económicos del Aeropuerto Internacional de Chinchero tiene como objetivo principal proyectar los efectos de la inversión en términos de crecimiento económico, empleo, y desarrollo del sector turístico en la región de Cusco. Específicamente, los objetivos incluyen:

- Estimar los efectos multiplicadores de la inversión en la construcción del aeropuerto sobre la economía local, midiendo los efectos sobre el empleo y la renta de los hogares.
- Proyectar el incremento del flujo de turistas hacia la región de Cusco y estimar sus efectos sobre el sector hotelero y de restaurantes, cuantificando el crecimiento esperado en ingresos y empleo en estos sectores.
- Analizar los efectos indirectos de la inversión en infraestructura aeroportuaria sobre otros sectores relacionados, como el transporte, los servicios turísticos y el comercio local.

#### **5. Metodología**

La evaluación ex-ante se basa en un análisis de los efectos multiplicadores de la inversión pública, utilizando métodos de insumo-producto para estimar su efecto económico en la región. El enfoque metodológico considera la inversión inicial en la construcción del aeropuerto, incluyendo tanto los costos de infraestructura como los gastos en servicios relacionados. A partir de estos datos, se proyectan los efectos directos, indirectos e inducidos sobre la economía local.

Para el análisis del flujo de turistas, se utiliza información de fuentes secundarias como datos históricos de turismo proporcionados por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), y proyecciones de crecimiento en la capacidad aérea en la región. A partir de estos datos, se estiman los efectos esperados sobre la demanda de servicios turísticos, considerando las elasticidades de demanda asociadas a la mejora en conectividad.

Además, se realiza una estimación de los efectos multiplicadores en el sector de hoteles y restaurantes. Para ello, se emplean coeficientes de multiplicación de ingresos y empleo que reflejan cómo el incremento en la demanda turística afecta a estos sectores. La metodología también incluye un análisis de la generación de empleo durante la construcción y operación del aeropuerto, considerando tanto el empleo directo como el indirecto en actividades relacionadas.

#### **6. Utilidad esperada de la evaluación**

La evaluación ex-ante del Aeropuerto Internacional de Chinchero permitirá identificar y cuantificar los principales efectos económicos de esta intervención antes de su puesta en marcha. Esto facilitará la toma de decisiones informadas por parte de los responsables de la formulación de políticas públicas, asegurando que los recursos invertidos generen los beneficios económicos y sociales esperados.

La evaluación proporcionará una base para la planificación de políticas que maximicen los efectos positivos de la infraestructura, identificando oportunidades para incentivar sectores económicos clave

y mejorar la competitividad regional. Asimismo, permitirá a las autoridades nacionales y locales diseñar estrategias complementarias para fortalecer la capacidad del sector turístico y mejorar la integración económica de la región de Cusco, promoviendo un crecimiento inclusivo y sostenible.

En resumen, esta evaluación ex-ante contribuirá a evaluar el retorno potencial de la inversión y a diseñar intervenciones adicionales que apoyen la sostenibilidad del proyecto, promoviendo un entorno favorable para el desarrollo económico regional y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

## 7. Cronograma de actividades

N°	Principales actividades	2025											
		E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1	Identificación y procesamiento de bases de datos	■											
2	Revisión documentos de la intervención y reuniones de coordinación con unidades orgánicas /entidades adscritas	■											
3	Revisión de literatura sobre intervenciones similares a nivel internacional.	■											
4	Elaboración de estadísticos sobre la evolución de los resultados de la intervención		■										
5	Análisis de principales resultados, barreras y oportunidades de mejora de la intervención		■										
6	Redacción del informe preliminar			■									
7	Informe final				■								

## 8. Recursos requeridos

Personal	Unidad	Costo	Meses	Total
<b>Coordinador de evaluación</b>	1	10,000	1	10,000
<b>Especialista de evaluación</b>	1	8,000	3	24,000
<b>Total</b>				<b>34,000</b>

(\*) Se ha previsto que los recursos requeridos se cubran con las contrataciones vigentes de la OMEI, que serán consideradas para el año 2025.

**Nota conceptual 9**  
**Intervención – Proyectos considerados en el Plan Ferroviario**  
**(Ferrocarril Marcona-Andahuaylas y ferrocarril Lima-Ica)**

**1. Tipo de evaluación:** Evaluación ex ante

**2. Antecedentes**

El Plan Nacional Ferroviario del Perú tiene como objetivo la construcción y modernización de la red ferroviaria nacional, buscando conectar diferentes regiones del país de manera eficiente, promoviendo la movilidad de pasajeros y mercancías, y dinamizando el desarrollo económico regional. Los proyectos ferroviarios incluidos en este plan, tales como la ampliación y mejoramiento de líneas existentes y la construcción de nuevas rutas ferroviarias, representan una importante inversión en infraestructura que pretende impulsar el desarrollo regional, reducir los costos de transporte, y promover el turismo.

En este contexto, se hace necesaria una evaluación ex-ante de los efectos económicos de estos proyectos, específicamente considerando los efectos multiplicadores de la inversión pública y su efecto sobre el sector turístico. Los efectos económicos esperados abarcan tanto el incremento del flujo de turistas como los beneficios en sectores relacionados, como hoteles, restaurantes y comercio. Estos efectos se reflejan en una mayor generación de empleo y en un impulso significativo al desarrollo económico regional.

**3. Descripción de la intervención pública**

El Plan de Desarrollo Ferroviario establece los lineamientos de política y la estrategia de desarrollo del sistema ferroviario en el país en el mediano y largo plazo. En ese sentido, se busca proponer acciones orientadas a impulsar el desarrollo ordenado de la infraestructura y de los servicios de transporte ferroviario. Este plan considera proyectos de desarrollo de nuevas líneas de ferrocarril y el mejoramiento de infraestructuras ferroviarias existentes, a fin de mejorar la conectividad tanto para el transporte de pasajeros como de carga.

La evaluación ex ante de los efectos económicos incluirá dos proyectos: ferrocarril Marcona-Andahuaylas y ferrocarril Lima-Ica. El ferrocarril Marcona-Andahuaylas tiene como objetivo principal facilitar el transporte de productos mineros y agrícolas, así como mejorar la conectividad regional. Este ferrocarril permitirá un acceso más eficiente desde los centros de producción hasta los puertos y mercados locales, lo cual tendrá un efecto en la reducción de costos logísticos y el incremento de la competitividad de los productos de la región.

En tanto, el ferrocarril Lima-Ica está diseñado para promover el transporte de pasajeros y fortalecer el turismo en la región sur. Esta línea facilitará el acceso de los turistas desde la capital hacia Ica, incrementando el flujo de visitantes a destinos como las Líneas de Nazca, la Reserva Nacional de Paracas, y las bodegas de vino y pisco. Además, se espera que el ferrocarril Lima-Ica tenga efectos multiplicadores en el sector hotelero y de restaurantes, generando mayores ingresos y oportunidades de empleo en las localidades conectadas por esta infraestructura.

El desarrollo de la infraestructura ferroviaria busca no solo mejorar la conectividad y la eficiencia del transporte, sino también potenciar el crecimiento económico en las áreas atendidas. La intervención se focaliza en promover un incremento en el número de turistas que visitan las principales atracciones del país y, al mismo tiempo, mejorar las oportunidades económicas de las comunidades locales mediante el acceso a mercados y la disminución de costos de transporte.

Además, el incremento en el flujo turístico tendrá un efecto directo en la demanda de servicios en sectores como hoteles, restaurantes, y otras actividades vinculadas al turismo.

#### **4. Objetivos generales y específicos**

La evaluación ex-ante de los efectos económicos de dos proyectos de ferrocarriles del Plan Nacional Ferroviario (ferrocarril Marcona-Andahuaylas y ferrocarril Lima-Ica) tiene como objetivo proyectar los efectos económicos de la inversión en términos de desarrollo regional, crecimiento del sector turístico, y generación de empleo. Los objetivos específicos incluyen:

- Estimar los efectos multiplicadores de la inversión en infraestructura ferroviaria, analizando sus efectos en la economía local (minería, agricultura, comercio y servicios), en términos de empleo e ingresos.
- Proyectar el incremento en el flujo de turistas y sus efectos en los sectores hotelero y de restaurantes, cuantificando el crecimiento esperado en ingresos y empleo en estos sectores.
- Evaluar los efectos indirectos de la mejora en conectividad sobre otros sectores relacionados, como el transporte, el comercio y los servicios turísticos.

#### **5. Metodología**

La evaluación ex-ante se fundamenta en un análisis de los efectos multiplicadores de la inversión pública en infraestructura ferroviaria, empleando la metodología desarrollada por Gonzales de Olarte (2015). Para estimar tanto los efectos directos como los indirectos, se hace uso del modelo insumo-producto y de la matriz inversa de Leontieff, lo cual permite comprender mejor sus efectos económicos regionales y sectoriales.

El proceso para el cálculo de los multiplicadores se inicia con la información proveniente del Cuadro de Oferta y Utilización (COU) del año 2022, la cual se utiliza para elaborar una matriz de 101 actividades económicas. Este análisis permite integrar los vínculos sectoriales a través de la demanda intermedia, modificando los márgenes de transporte y comercio en la economía. A partir de allí, se construyen los coeficientes técnicos y se deriva la matriz inversa de Leontieff, a fin de obtener los multiplicadores de producción y empleo para cada sector.

En cuanto al análisis del flujo de turistas, se utilizan estadísticas del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) y datos históricos sobre los flujos turísticos en las áreas beneficiadas por el sistema ferroviario. A partir de esta información, se proyectan los efectos esperados del incremento en la conectividad y la accesibilidad, considerando cómo la mejora en la eficiencia del transporte y la reducción en los tiempos de viaje pueden contribuir a atraer un mayor número de visitantes, especialmente a destinos de interés turístico.

Asimismo, se estima el efecto sobre el sector de hoteles y restaurantes, para lo cual se aplican coeficientes de multiplicación que permiten cuantificar el efecto del crecimiento del turismo en la economía local. Este análisis incluye la evaluación del aumento en los ingresos y en la generación de empleo en estos sectores, así como los efectos inducidos en otros servicios complementarios, tales como el comercio local y el transporte adicional, que se benefician de un mayor flujo de pasajeros.

#### **6. Utilidad esperada de la evaluación**

La evaluación ex-ante de dos proyectos ferroviarios del Plan Nacional Ferroviario (ferrocarril Marcona-Andahuaylas y ferrocarril Lima-Ica) permitirá identificar los efectos económicos esperados antes de la implementación del proyecto. Esto facilitará la toma de decisiones fundamentadas por parte de los formuladores de políticas, garantizando que la inversión en

infraestructura ferroviaria se traduzca en beneficios económicos y sociales tangibles para las regiones involucradas.

Asimismo, esta evaluación proporcionará una base sólida para la planificación de políticas que busquen maximizar el efecto positivo de la inversión ferroviaria, identificando oportunidades para incentivar sectores económicos clave y mejorar la competitividad regional. También permitirá a las autoridades nacionales y locales diseñar estrategias complementarias para fortalecer la industria turística, el comercio local y la integración económica de las comunidades atendidas por el sistema ferroviario, promoviendo un crecimiento inclusivo y sostenible.

En conclusión, la evaluación ex-ante contribuirá a anticipar los beneficios económicos potenciales de los proyectos ferroviarios, permitiendo ajustar las estrategias de implementación y diseñar intervenciones adicionales que aseguren el desarrollo económico y social de las regiones beneficiadas, impulsando un entorno favorable para el crecimiento económico y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

## 7. Cronograma de actividades

N <sup>o</sup>	Principales actividades	2025											
		E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1	Identificación y procesamiento de bases de datos												
2	Revisión documentos de la intervención y reuniones de coordinación con unidades orgánicas /entidades adscritas												
3	Revisión de literatura sobre intervenciones similares a nivel internacional.												
4	Elaboración de estadísticos sobre la evolución de los resultados de la intervención												
5	Análisis de principales resultados, barreras y oportunidades de mejora de la intervención												
6	Redacción del informe preliminar												
7	Informe final												

## 8. Recursos requeridos

Personal	Unidad	Costo	Meses	Total
<b>Coordinador de evaluación</b>	1	10,000	1	10,000
<b>Especialista de evaluación</b>	1	8,000	3	24,000
<b>Total</b>				<b>34,000</b>

(\*) Se ha previsto que los recursos requeridos se cubran con las contrataciones vigentes de la OMEI, que serán consideradas para el año 2025.