

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN - T

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA



TESIS

**EL MECANISMO DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADA
COMO POSIBILIDAD DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA
EN LA REGIÓN SAN MARTÍN. PERIODO 2016**

PARA OPTAR AL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ECONOMISTA

**AUTORAS: BACH. YEESEÑA MARISOL BENAVIDES GONZALES
BACH. GREYS LLERILAN QUISPE RAMÍREZ**

ASESOR: ECON. DANNY OLDY ENCOMENDEROS DÁVALOS

TARAPOTO-PERÚ

2016

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTIN - T

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA



TESIS

**EL MECANISMO DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADA
COMO POSIBILIDAD DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA
EN LA REGION SAN MARTÍN. PERIODO 2016**

Econ. M.Sc. RENIGER SOUZA FERNÁNDEZ
PRESIDENTE

Econ. OLGA ADRIANA ARÉVALO CUEVA
SECRETARIO

Lic. Adm. M.Sc. SEGUNDO SAUL RODRIGUEZ MENDOZA
MIEMBRO

Econ. DANNY OLDY ENCOMENDEROS DÁVALOS
ASESOR

DEDICATORIA

A mi querida y hermosa hija Melany del
Carmen, por ser el tesoro más grande
en mi vida.

YEESEÑA

A mi familia con mucho amor y cariño, por
sus consejos y velar por mi bienestar y
educación en todo momento

GREYS

AGRADECIMIENTO

Expreso mi profunda gratitud a aquellas personas que me brindaron su apoyo incondicional en mi carrera universitaria y a los profesores que compartieron sus conocimientos y experiencias en mi formación universitaria.

YEESEÑA

A Dios por bendecirme con salud. A cada uno de los que son parte de mi familia, a mi PADRE Lorenzo Quispe, mi MADRE Norma Ramírez, mi Novio, Jimmy López, a mis hermanas; por siempre haberme dado su fuerza y apoyo incondicional que me han ayudado y llevado hasta donde estoy ahora. Por último a mi compañera de tesis porque en esta armonía grupal lo hemos logrado y a mis profesores por sus enseñanzas.

GREYS

PRESENTACIÓN

El Informe Final de tesis intitulado “El mecanismo de Asociaciones Público Privada como posibilidad de inversión en infraestructura en la Región San Martín. Período 2016”, se presenta en cumplimiento a lo que establece el Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Ciencias Económicas, para optar el título profesional de Economista.

La investigación es de Tipo Aplicada y se dá en el Nivel Explicativo, trata sobre la relación causa-efecto de las variables Asociaciones Público Privada e Inversión en Infraestructura, las cuales al operacionalizarse en dimensiones e indicadores ha permitido contrastar la hipótesis utilizando las técnicas de la encuesta y el análisis documental cuyos resultados permiten inferir las conclusiones en relación a los objetivos de la investigación.

Desde esta perspectiva, presentamos a vuestro ilustre criterio el presente Informe Final, para la sustentación correspondiente, agradeciendo de antemano las sugerencias que estimen conveniente puesto que por naturaleza toda investigación científica es perfectible.

Bach. Yeeseña Marisol Benavides Gonzales

Bach. Greys Llerilan Quispe Ramírez

ÍNDICE

	Pág.
DEDICATORIA	i
AGRADECIMIENTOS	ii
PRESENTACIÓN	iii
ÍNDICE	iv
ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS	vi-vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	1
1.1 Formulación del problema	11
1.2 Justificación del estudio	11
1.3 Objetivos de la investigación	12
1.4 Limitaciones de la Investigación	13
1.5 Hipótesis	13
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	15
2.1 Antecedentes del estudio del problema	15
2.2 Bases teóricas	32
2.3 Definición de términos básicos	39
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA	40
3.1 Tipo de investigación	40
3.2 Nivel de investigación	40
3.3 Población, muestra y unidad de análisis	40
3.4 Tipo de diseño de investigación	41
3.5 Métodos de investigación	41
3.6 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	42
3.7 Técnicas de procesamientos y análisis de datos	42

CAPÍTULO IV: RESULTADOS y DISCUSIÓN	44
4.1. Resultados descriptivos	44
4.1.1 Resultados del Análisis la Encuesta	44
4.1.2 Resultados del Análisis Documental	50
4.2. Resultados explicativos	57
4.2.1 Del Análisis de la Encuesta	57
4.2.2 Del Análisis Documental	63
4.3. Discusión de resultados	66
4.3.1 Contrastación de la Hipótesis	67
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	70
5.1 Conclusiones	70
5.2 Recomendaciones	72
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	73
ANEXOS	77

ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS

TABLAS

Tabla 1	:	Índices de competitividad en el rubro de infraestructura en el Perú, 2008	3
Tabla 2	:	Operacionalización de las variables	14
Tabla 3	:	Índice de competitividad regional 2015	50
Tabla 4	:	Ranking del Índice de Competitividad Regional 2015 por Por pilares	51
Tabla 5	:	Brecha en infraestructura de mediano y largo plazo, 2016 - 2015	52
Tabla 6	:	Algunas áreas de potencial atracción de inversión privada (APPs) – ámbito regional	53
Tabla 7	:	Componente 5: Desarrollo territorial e infraestructura productiva	54
Tabla 8	:	Contrastación de la hipótesis	68

FIGURAS

Figura 01	:	índice de competitividad regional en el Perú, 2013-2014	02
Figura 02	:	Actores de las Asociaciones Público Privada	05
Figura 03	:	Clasificación de las Asociaciones Público Privada	06
Figura 04	:	Determinación de la brecha de infraestructura	44
Figura 05	:	Plan Específico para cerrar brechas	44
Figura 06	:	Generación de sinergias con actores	45
Figura 07	:	Identificación de áreas con potencial para la inversión mediante APPs.	45
Figura 08	:	Cartera de proyectos del Gobierno Regional	46
Figura 09	:	Procesos de proyectos en ejecución contractual	46

Figura 10	:	Oferta de proyectos del Gobierno Regional y el PDRC San Martín al 2021.	47
Figura 11	:	Impacto social de los proyectos ofertados por el Gobierno Regional en los usuarios y beneficiarios.	47
Figura 12	:	Evento de difusión y generación de capacidades para la promoción de la inversión.	48
Figura 13	:	Determinación de oportunidades de inversión priorizadas en infraestructura	48
Figura 14	:	Unidad Técnica de fomento de la inversión mediante APPs del Gobierno Regional.	49
Figura 15	:	Procesos ejecutados de proyectos de iniciativa privada y/o Pública del Gobierno Regional.	49

RESUMEN

El objetivo de la presente investigación consiste en. “Explicar el mecanismo de Asociaciones Público Privada en relación a la infraestructura mediante las técnicas de la Encuesta y el Análisis Documental como posibilidad de inversión en la Región San Martín. Período 2016”. Este objetivo responde en positivo al problema principal formulado en sentido negativo y que se deriva de la realidad problemática.

La metodología utilizada parte de la selección de una muestra de tipo intencional o de conveniencia, por lo que se encuentra constituida por un total de 35 personas, que conforman la alta dirección y gerencial del Gobierno Regional que están vinculados al tema objeto de estudio.

La investigación es Aplicada en el nivel Explicativo y el diseño de la misma es No Experimental mediante el uso de los método inductivo-deductivo y analítico – sintético así como de técnicas e instrumentos de recolección de datos utilizando la encuesta y el análisis documental, se procedió al procesamiento y análisis de datos, para la contrastación de la hipótesis planteada.

Los resultados de la investigación, descriptivos y explicativos así como la discusión de estos resultados demuestra que el mecanismo de las Asociaciones Público Privadas es una posibilidad real para la inversión en infraestructura de la Región San Martín. Período 2016.

PALABRAS CLAVE: Asociaciones Público Privada, Inversión en Infraestructura.

ABSTRACT

The aim of this research is "Explain the mechanism of Public Private Partnerships in relation to infrastructure through the techniques of the survey and document analysis as investment possibility in the San Martin region. 2016 period. "This objective responds positively to the main problem formulated in the negative and that stems from the problematic reality.

The methodology used part of the selection of a sample aspirational or convenience, which is comprised of a total of 35 people, who make up the senior management and management of the Regional Government that are linked to the subject under study.

The research is applied in the Explanatory level and the design of it is not experimental by using inductive-deductive and analytical method - synthetic as well as techniques and instruments for data collection using the survey and document analysis, proceeded processing and data analysis for the testing of the hypothesis.

The results of the research, descriptive and explanatory and discussion of these results shows that the mechanism of Public Private Partnerships is a real possibility for infrastructure investment in the San Martin region. 2016 period.

KEYWORDS: Public Private Partnership, Infrastructure Investment.

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

1.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.1.1 Realidad Problemática

La brecha de inversión en infraestructura de uso público en el país que el año 2015 calculada en US\$ 88,000 millones, sigue creciendo y actualmente asciende a US\$121 mil millones, según el estudio Proyectos de Infraestructura en Perú 2015-2017, de Perú Top Publications S.A.C (2015), sin embargo, en el país ya existen los proyectos que permitirán cerrar gran parte de esa brecha, y que suman una cartera de 2,083 iniciativas por un total acumulado de US\$113 mil millones, si bien un grupo de esos proyectos ya han sido adjudicados, el grueso está aún por convocar y al ritmo en que se adjudican dichas iniciativas va a tomar veinte años encerrar la brecha de inversión estimada. Asociación de Fomento de Infraestructura Nacional [AFIN], (2015, p. 3).

El estudio en mención calcula que mayor brecha se centra en las inversiones en transporte con US\$32,935 millones, es decir un 23.85% del total estimado, siendo el mayor rubro por cubrir el de redes viales, seguido por ferrocarriles, puertos y aeropuertos, siguiendo las inversiones por realizar en el sector telecomunicaciones, energía entre otros. AFIN (2015, p. 14).

Por su parte el Ministro de Economía y Finanzas, Segura, (2015, p. 2) aseguró en un evento del Fondo Monetario Internacional-FMI en Washington que el déficit de infraestructura es igual al 40% - 50% del PBI, y que el Gobierno peruano ha duplicado su asignación para infraestructura en los últimos seis y siete años dando una mayor importancia a las asociaciones público y privadas en este rubro.

En el plano regional, Centro Estratégico de Planeamiento Nacional [CEPLAN], (2015, p. 22) argumenta que la infraestructura deficiente o la ausencia de esta en una región la tornan menos atractiva para la inversión, lo que la hace menos

competitiva. Esto se convierte en un círculo vicioso, porque para atraer más inversiones se necesita también ser más competitivo.

Como antecedentes en el tema objeto de análisis tenemos: La Figura 1 refleja la interacción competitividad-inversión, evidenciando que Lima, Moquegua e Ica como los departamentos que figuran dentro de los ocho primeros lugares en el Índice de Competitividad Regional 2013/2014 elaborado por el Consejo Nacional de Competitividad, ocupan sostenidamente, y en ese orden, los tres primeros lugares en cuanto a participación en el Producto Bruto Interno PBI.

Índice por Región Año 2013/14

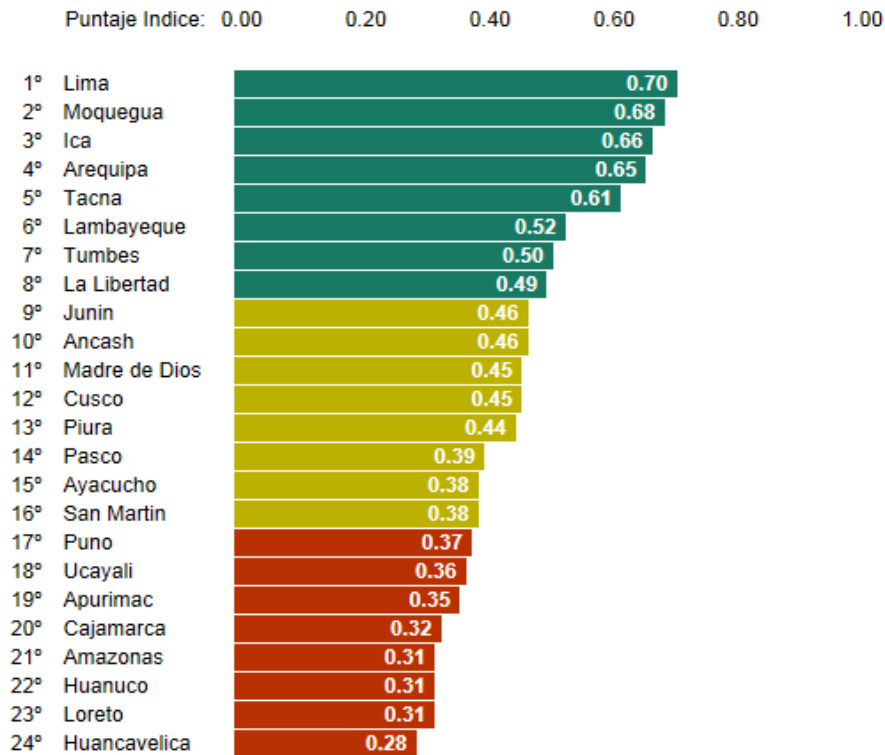


Figura 1: Índice de Competitividad Regional – 2013/14.

Fuente: Consejo Nacional de Competitividad.

Este círculo vicioso solo se podrá superar si la inversión pública en infraestructura básica y productiva de uso público se incrementa y acelera, para que sirva de soporte y atraiga la inversión privada. La Figura 1 muestra los niveles de competitividad de los diferentes departamentos del Perú, clasificados según regiones naturales. Se observa que las diferencias son sustanciales, con niveles de 0,7 y 0,68 para Lima y Moquegua, frente a niveles

inferiores a 0,3 para Amazonas, Loreto y Huánuco. De 24 departamentos, San Martín ocupa el puesto 16 con un índice de 0.3 lejos del promedio de la costa que es de 0.7.

Tabla 1: Índice de Competitividad en Infraestructura, 2015

Índice de Competitividad Regional	2015		2014		2013	
	Puesto (de 24)	Puntaje (de 0 a 10)	Puesto (de 24)	Puntaje (de 0 a 10)	Puesto (de 24)	Puntaje (de 0 a 10)
Índice Total	14	4.2	14	4.3	16	4.0
Entorno Económico	18	1.7	14	2.2	17	1.7
Infraestructura	16	3.6	17	3.6	18	3.4
Salud	15	4.5	17	4.5	16	4.5
Educación	18	3.9	16	4.2	16	4.1
Laboral	7	5.4	9	5.3	13	4.1
Instituciones	5	6.1	5	6.1	5	6.6

Fuente: Instituto Peruano de Economía - IPE, 2015

Asimismo, continuando con CEPLAN (2015, p. 36) sostiene que para mejorar la competitividad de las regiones requiere promover el desarrollo transversal de la costa, la sierra y la selva, a fin de superar la dinámica longitudinal costera con la que se ha desarrollado el país en el siglo pasado. Al respecto, la iniciativa del Consorcio Infraestructura de Integración Regional Sudamericana (IIRSA) comprende la rehabilitación, construcción y mejoramiento de carreteras, la construcción de vías de evitamiento, el mejoramiento de terminales portuarios fluviales y marítimos, así como la realización de estudios para el mejoramiento de la navegabilidad comercial en los tramos fluviales de los ejes viales.

La firma de los Tratados de Libre Comercio (TLC) brinda grandes oportunidades para el desarrollo de las regiones, cuyo aprovechamiento hacia el 2021 demanda el desarrollo de la infraestructura productiva y social que permita lograr la competitividad territorial internacional de cada departamento. Solo así será posible garantizar el éxito de tal inserción y, al mismo tiempo, alcanzar el desarrollo regional. Para ello se requiere una adecuada infraestructura de soporte, como puertos para embarcaciones de gran calado,

red aérea, ferroviaria, terrestre, fluvial y lacustre, con ciudades metropolitanas y puertos intermedios en el interior del país.

Ministerio de Economía y Finanzas [MEF], (2016, p. 2) plantea que las Asociaciones Público Privada (APP) son modalidades de participación de la inversión privada con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública; proveer servicios públicos; o prestar servicios vinculados a estos; desarrollar proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica. Incorporan la experiencia, conocimientos, equipos y tecnología del sector privado. Se distribuyen riesgos y se comprometen recursos de ambas partes.

Características:

Elementos	Descripción
Duración relativamente larga	Implica la cooperación entre el sector público y el privado en diferentes aspectos del proyecto. No sólo es obra.
Rol del privado	Participación activa del sector privado en el diseño, construcción, financiamiento, operación, mantenimiento, entre otros, del proyecto. El sector público se centra esencialmente en definir los objetivos de interés público y la política de precios (tarifa), así como el control del cumplimiento de los objetivos fijados.
Modo de financiamiento	El proyecto se financia total o parcialmente por el sector privado.
Distribución de riesgos	El reparto de los riesgos se realiza en función de las capacidades respectivas de las partes en cuestión para evaluarlos, controlarlos y gestionarlos.

Fuente: <https://www.mef.gob.pe/>

Procesos:

Actores

En el Figura 2, por el lado del Estado, los actores involucrados en el proceso de APP son:

- **Sectores, Gobiernos Regionales y Locales**

Identifican y formulan los proyectos de infraestructura o de prestación de servicios públicos que pueden ser realizados bajo el esquema APP.

- **Organismos Promotores de la Inversión Privada (OPIP)**

Desarrollan los procesos de promoción de los proyectos de inversión. En el caso de los proyectos de alcance nacional, multisectoriales, con inversión de 15 mil UIT o cofinanciadas, el OPIP es la Agencia de Promoción de la Inversión (ProInversión).

- **Organismos Reguladores**

Opinan sobre Contratos de Concesión, referidos a sectores regulados, en aspectos de su competencia como tarifas, acceso y calidad de servicio.

- **Contraloría General de la República**

Opina sobre la versión final del contrato APP sobre aquellos aspectos que comprometan el crédito o la capacidad financiera del Estado.

- **Ministerio de Economía y Finanzas**

Opina sobre la capacidad presupuestal, responsabilidad fiscal, garantías, asignación de riesgos, entre otros asuntos.



Figura 2: Actores de las Asociaciones Público Privada
Fuente: www.mef.gob.pe/

Clasificación de las Asociaciones Público Privada:

Las APPs se pueden clasificar de la manera siguiente:



Figura 3: Clasificación de las Asociaciones Público Privada

Fuente: www.mef.gob.pe/

Presentación de las Iniciativas Privadas.

Las iniciativas privadas que recaigan sobre proyectos de ámbito nacional e iniciativas privadas cofinanciadas se presentarán ante la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión), que será el Organismo Promotor de la Inversión Privada (OPIP) de las mismas.

Las iniciativas privadas autosostenibles que recaigan sobre proyectos de ámbito regional o local serán presentadas ante los OPIP de los gobiernos regionales o gobiernos locales, según corresponda.

Organismos Promotores de la Inversión Privada (OPIP)

Se asignan a Pro Inversión los siguientes proyectos:

- De competencia nacional originados por iniciativa estatal que sean multisectoriales o tengan un Costo Total de Inversión superior a 15,000 UIT.

- De competencia nacional originados por iniciativas privadas autosostenibles.
- Originados por iniciativas privadas cofinanciadas; y,
- Aquellos cuya conducción del proceso de promoción de la inversión privada haya sido solicitada por la entidad.
- Serán asignados a los Comités de Inversión, en su calidad de OPIP de los Ministerios respectivos, los proyectos de competencia nacional.
- Serán asignados al OPIP que conformen los Gobiernos Regionales los proyectos de su competencia y aquellos que tengan alcance que abarque más de una provincia.
- Serán asignados al OPIP que conformen los Gobiernos Locales los proyectos de su competencia.

Responsabilidades a considerar

El diseño final de los contratos de APP requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas antes de adjudicar y suscribir el contrato. De no contar con la opinión previa del MEF el contrato es nulo de pleno derecho y no surtirá efectos.

Deberán reportar obligatoriamente todos los contratos, así como sus modificatorias, para su inclusión en el Registro Nacional de Contratos de APP, *máximo luego de 20 días hábiles de suscritos*

Los gobiernos regionales y locales podrán solicitar asistencia técnica o encargar el proceso de promoción a PROINVERSION.

Fuente: www.mef.gob.pe/

ProInversión (2015, p. 6), por su parte sostiene que las Asociaciones Público Privadas – APP, son modalidades de participación de la inversión privada en la cual se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de

crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública o proveer servicios públicos. Las APP se ejecutan bajo la modalidad de concesión, operación, gerencia, joint venture u otra permitida por la ley. No se considera una APP cuando el alcance del proyecto sea únicamente la provisión de mano de obra, de oferta e instalación de equipos o de ejecución de obras públicas. Se puede acceder a una APP ya sea por iniciativa estatal o por iniciativa privada, dependiendo de si el origen del proyecto se produce en el sector público o en el sector privado. Se clasifican en:

Auto sostenibles

De acuerdo con ProInversión (2015) son aquellas que se financian a través de las tarifas que pagan los usuarios o de precios, peajes o modalidad similar de recuperación de inversión, no requiriendo el uso de recursos públicos para el cofinanciamiento. (p. 9).

También califican como APP auto sostenibles, aquellas que de requerir garantías financieras por parte del Estado, la probabilidad de activación de estas garantías deben ser mínima o nula. Se consideran garantías mínimas si no superan el 5% del costo total de inversión, el que no incluye los costos de operación y mantenimiento.

Asimismo, serán APP auto sostenibles aquellas que de requerir garantías no financieras éstas tengan una probabilidad nula o mínima de demandar uso de recursos públicos, es decir, que la probabilidad del uso de recursos públicos no sea mayor al 10%, para cada uno de los primeros 5 años de ejecución del proyecto. (p. 15).

Cofinanciadas

Aquellas que requieran el cofinanciamiento o el otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras que tengan una probabilidad significativa de demandar el uso de recursos públicos.

Con el objetivo de promover los beneficios de la inversión privada y destacar el rol de las autoridades en la promoción de inversiones, Pro Inversión en coordinación con el Gobierno Regional de San Martín, organizó el segundo foro “Inversión Privada para el Desarrollo”, que se realizó en Tarapoto, en Julio del 2015. Diario VOCES (2015, p. 3).

El foro también ofreció la oportunidad de conocer las experiencias exitosas que se ha conseguido en otras regiones con la aplicación del mecanismo de Asociaciones Público Privadas (APP) y de Obras por Impuestos. Los asistentes también conocieron las oportunidades de inversión que ofrece la región San Martín en la producción de aceite y girasol, piñones, cacao, sachá inchi y stevia, entre otros. (p. 4).

Con relación al mecanismo de Asociaciones Público Privados se ha encontrado ciertos antecedentes de inversión en San Martín que se pasa a resumir para mayor ilustración:

Concesión:

Línea de Transmisión 220KW Moyobamba. Iquitos y Subestaciones Asociadas. Se adjudicó la Buena Pro el 5 de junio de 2014 al Consorcio Isolux Transmisora Peruana (Isolux Ingeniería S.A. – Isolux de México S.A) en concesión por 30 años. ProInversión, por encargo del Ministerio de Energía y Minas, adjudicó este proyecto para la concesión del diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de esta Línea que interconectará al sistema aislado de Iquitos al Sistema Eléctrico Interconectado Nacional (SEIN) cuyo tendido eléctrico permitirá instalar fibra óptica y mejorar el acceso a internet y la comunicación en Iquitos. Memoria Anual 2014. ProInversión (2015, p. 40).

Procesos concluidos:**Proyectos de iniciativa privada cofinanciada:**

- Construcción, mantenimiento y operación de servicios complementarios de centros educativos – Región San Martín – Zona 1.

Según ProInversión, el ámbito de influencia del proyecto comprende la ciudad de Tarapoto, provincia de San Martín. Está propuesto para 25 años mediante contrato de concesión para los siguientes centros educativos:

I.E. Ofelia Velásquez

I.E. Santa Rosa

I.E. Túpac Amaru

- Construcción, mantenimiento y operación de servicios complementarios de centros educativos – Región San Martín – zona 2.

De manera similar, el ámbito de influencia del proyecto comprende la provincia de San Martín, específicamente los distritos de Tarapoto y demás ciudades. Está propuesto para 25 años mediante contrato de concesión para los siguientes centros educativos:

I.E Carlos Manuel Jibaja Guevara

I.E 00164

I.E. Manuel Hidalgo Flores

Las entidades competentes de ambos proyectos son el Gobierno Regional de San Martín y el Ministerio de Educación.

No se ha encontrado en el cronograma de cartera de proyectos de ProInversión, otros proyectos por iniciativa estatal para el año 2016, menos aún por iniciativa privada. Esta es una realidad demostrativa de una problemática existente de que no se está aprovechando este importante

mecanismo de inversión en infraestructura como factor de desarrollo de la Región.

1.1.2 Definición del Problema

Partiendo de la realidad problemática expuesta, es de necesidad investigativa el responder a los problemas que se desprenden de la misma respecto a la relación implicativa entre la variable **Asociaciones Público Privada** y la variable **Posibilidad de inversión en infraestructura** de la unidad de análisis y objeto de la investigación **Región San Martín**, queda definido el problema de investigación, el mismo que a través de los objetivos se pretende explicar.

1.1.3 Formulación del Problema

¿Cuál es la posibilidad de inversión en infraestructura en la Región San Martín con el mecanismo de Asociación Pública Privada?

1.2 JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

1.2.1 Justificación

Justificación Metodológica

En el presente trabajo de investigación se analizará la problemática de la inversión en relación a infraestructura, sobre esta base se ha formulado el problema y la posible solución a través de la hipótesis, luego se han formulado los objetivos que se pretende lograr, en el proceso investigativo, se han definido las variables y los respectivos indicadores para la contrastación de la hipótesis.

Para el proceso investigativo se utilizó la metodología de investigación, que identifica el tipo, nivel y diseño de investigación, la población y muestra a

aplicar, así como las técnicas e instrumentos para recopilar, analizar e interpretar la información.

Justificación Teórica

La inversión en infraestructura se vincula con la Ciencia Económica en la medida en que la orientación de ésta tiene un impacto en la economía como factor de desarrollo, lo que justifica en teoría la investigación en este tema específico.

Justificación Práctica

El presente trabajo podría ser de interés para la Región San Martín, de manera particular a las autoridades y actores de diferentes niveles de gobierno sub nacional, de estudiantes y docentes de la Escuela Profesional de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas.

1.2.2 Importancia

El presente trabajo es importante porque permite conocer la orientación que ha tenido la inversión en infraestructura y explorar la opción de Asociaciones Público Privadas que ha tenido éxito en otras regiones y localidades al plantear a las empresas de la Región y del país la posibilidad de invertir con Responsabilidad Social identificando una cartera de proyectos de impacto en la Región, lo que contribuirá a su desarrollo y al fortalecimiento de los agentes económicos empresariales y la sociedad.

1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1 OBJETIVO GENERAL

Explicar el mecanismo de Asociaciones Pública Privada en relación a la infraestructura mediante las técnicas de la encuesta y el análisis documental como posibilidad de inversión en la Región San Martín. Periodo 2016.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Analizar la brecha en infraestructura de la Región San Martín.
- Identificar algunas áreas con potencial de atracción de inversión mediante el mecanismo de las Asociaciones Público Privada en la Región San Martín.
- Determinar la posibilidad de inversión en infraestructura mediante el mecanismo de Asociaciones Público Privada en la Región San Martín

1.4 LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se desarrollará tomando en cuenta sólo el mecanismo de Asociaciones Público Privadas entre otras posibilidades de inversión, pero que puede gravitar en el aumento del monto de inversión en la Región.

Las restricciones para obtener información específica oportuna y sistematizada sobre la cartera de proyectos para infraestructura como posibilidad de inversión constituyen un factor limitativo para profundizar el estudio.

1.5 HIPÓTESIS

Ho: El mecanismo de Asociaciones Público Privadas es una posibilidad real para la inversión en infraestructura de la Región San Martín, período 2016.

H1: El mecanismos de Asociaciones Público Privadas no es una posibilidad real para la inversión en infraestructura de la Región San Martín, período 2016.

1.5.1 Variables

Variable Independiente : Mecanismo de Asociaciones Público Privada

Variable Dependiente : Inversión en Infraestructura.

1.5.2 Operacionalización de las variables

Tabla 2: Operacionalización de las variables

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES
Mecanismo de Asociaciones Público Privada	Promoción de la inversión	Cartera de iniciativas de proyectos de inversión
		Proyectos con o en proceso de ejecución contractual
Inversión en Infraestructura en la Región San Martín	Infraestructura pública	Brecha de infraestructura regional
		Áreas con potencial de inversión
		Proyectos priorizados de infraestructura regional.

FUENTE: Elaboración propia

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES DEL ESTUDIO DEL PROBLEMA

Se ha encontrado los siguientes antecedentes de la investigación:

- **A Nivel Internacional**

Crovetto, Hang, & Casparrino, (2014) en el documento de investigación, Documento de Trabajo N° 54: *Crecimiento y Brecha de Infraestructura*, en el Centro de Economía y Finanzas para el Desarrollo de Argentina, CEFIDAR, Buenos Aires. La investigación llega a las siguientes principales conclusiones:

La importancia de la inversión en infraestructura económica - IE es significativa para cualquiera de los enfoques económicos. Aunque su consideración para las distintas corrientes es diferente. Y esa diferencia se observa en los puntos de partida, la definición y la forma del cálculo de la “brecha”.

Por un lado están los enfoques neoclásicos y neokeynesianos, según los cuales el eje del crecimiento está puesto en la acumulación de factores. Por tanto, la IE se añade al resto de la inversión privada cumpliendo un rol idéntico en la acumulación del factor Capital. El criterio de mercados competitivos asegura la mejor asignación de recursos, con lo cual la mejora en la productividad total de los factores completa el modelo de crecimiento del producto bruto per cápita.

Para los países en desarrollo con baja densidad de capital per cápita, una aceleración de la acumulación de capital vía Infraestructura Económica (IE), cerrando la brecha con los países desarrollados, permite acelerar la tasa de crecimiento y la convergencia. Si bien hay discusión sobre “quién” tiene que llevar a su cargo la IE (si el sector privado o el público) esto no es más que una cuestión de forma de ejecución toda vez que el Estado actúe con iguales criterios y forma que el sector privado.

Esta manera de calcular la “brecha de infraestructura” no contempla las distintas trayectorias que pueden tener los distintos países donde el proceso histórico ha conformado una estructura productiva particular. La visión estructuralista latinoamericana y su concepción de una conformación productiva heterogénea, en la cual las señales de mercado y la consecuente asignación de la inversión reproducen la heterogeneidad sin modificarla, requiere de una concepción de brecha particular, que tenga en consideración los puntos críticos que detienen el desarrollo. Aún más, dado el carácter del nuevo paradigma productivo “desaglomerado”, como lo ha llamado Baldwin (2012), exige tomar en consideración no sólo la propia estructura sino también su relación con el sistema productivo mundial.

Para el caso de nuestro país la mejor teoría que representa la realidad es la propuesta de la estructura productiva desequilibrada mediante la cual es posible determinar las necesidades de infraestructura complementando y dando los incentivos y correcciones necesarias para la orientación de la inversión privada hacia la resolución de: a) el “cuello de botella” del sector externo, b) la diferencia de productividades entre el sector primario y el sector industrial y c) la articulación con los países de América del Sur para dar una respuesta que deberá ser necesariamente común al nuevo paradigma productivo.

Los puntos centrales desde donde la IE respondería al diagnóstico efectuado son:

- i) **Tecnología:** para responder desde el ámbito nacional a la globalización y cambio del paradigma productivo. El crecimiento con autonomía (es decir, con poder de acumulación centrado en nuestra propia economía) requiere la asignación de recursos para estar al nivel de los procesos de cambio en los sectores productivos. La educación como inversión en “infraestructura”, como formación que sostenga la inversión en tecnología. La materia prima esencial de todo desarrollo tecnológico es el ser humano.

- ii) **Logística, comunicaciones y energía:** representan los insumos básicos para todos los sectores productivos, de modo que mediante inversiones adecuadas y políticas direccionadas permitan dar cuenta de la problemática señalada.
- iii) **Inclusión y desarrollo social y regional:** Los niveles de infraestructura social (agua potable, cloacas, vivienda, etc). Ampliación de los niveles educativos a todos los niveles sociales.
- iv) **Innovaciones en la gestión de la inversión pública:** Modificaciones en la administración y gestión de la política en inversiones públicas que potencia el aumento significativo de sus recursos, aplicados en orientaciones articuladas con los puntos anteriores.

De este modo el concepto de brecha queda imbricado en el propio desarrollo histórico del país y no adoptando paradigmas a históricos y universales válidos en cualquier tiempo y lugar.

La variable tiempo es fundamental. Muchas veces pareciera olvidarse que lo que puede tardar décadas en construirse se puede destruir en un momento, ya sea por un desastre natural como por una acción política deliberada.

Akitoby, Hemming & Shwartz, (2007). En el documento Tema de Economía N° 40: *Inversión pública y asociaciones público-privada*, del Fondo Monetario Internacional, División en Español, Washington D.C, Estados Unidos, concluyen sobre el tema lo siguiente:

- Los estudios piloto confirman que en muchos países el margen para aumentar la inversión pública flexibilizando las metas fiscales globales es limitado. En aquellos países cuya deuda pública ya representa una carga importante, los incrementos de la inversión pública deberán ir acompañados de incrementos de magnitud equivalente en el ahorro

público mediante la modificación de las prioridades del gasto y, cuando corresponda, la movilización de ingresos.

- La variedad de opciones es mayor en el caso de los países cuya carga de la deuda es relativamente baja y aquellos que pueden obtener financiamiento adicional en condiciones concesionarias, en forma sostenida y compatible con la sostenibilidad de la deuda a largo plazo. Al aumentar la inversión pública, también deberán resolverse, en cada caso concreto, importantes disyuntivas entre el gasto en infraestructura pública y otros rubros del gasto público, como por ejemplo en salud y educación.
- La procedencia de incluir a las empresas públicas dentro de los indicadores fiscales debe determinarse en función de los riesgos fiscales que ellas plantean, antes que por la necesidad de incrementar la inversión pública. En los estudios piloto se propone un conjunto de criterios que pueden servir como base para esa decisión.
- Las Asociaciones Público Privada – APP ofrecen una vía limitada para aumentar la inversión en infraestructura, siempre que estén estructuradas adecuadamente. Aunque son un vehículo cada vez más difundido para el suministro de infraestructura, no constituyen una panacea. Es importante garantizar que esas asociaciones se establezcan por los motivos correctos (aumentar la eficiencia) y no para trasladar el gasto fuera del presupuesto y la deuda fuera del balance. Deberá darse alta prioridad al fortalecimiento de la capacidad de los países en lo referente a identificar y seleccionar oportunidades para crear APP; establecer los marcos legales y regulatorios apropiados para tales operaciones; estructurar contratos que garanticen una transferencia adecuada de los riesgos al socio privado, asignándoles un precio apropiado, y reflejar adecuadamente las APP en las cuentas fiscales y en el análisis de la sostenibilidad de la deuda.

Cruz, (2012) en su tesis para optar el grado de maestro en Políticas Públicas titulada: *La Asociación Público-Privado. Una opción para el Desarrollo de México* en la Universidad Iberoamericana. México, D.F. concluye sobre el tema lo siguiente:

- El Estado ha sido incapaz de poder solventar los dos grandes problemas relacionados con las empresas públicas. Por un lado, tenemos la creciente falta de inversión en el sector y por el otro, la acentuación de la ineficiencia. Cabe destacar que ambos problemas no necesariamente van de la mano.

Respecto al primero, podemos observar, que la situación, para el país, es desfavorable, ya que en promedio, anual, la inversión en infraestructura del país, durante los últimos 10 años, ha sido cercana al 3% del PBI.

La asociación público-privada se posiciona como una opción, tangible y real, que nos permite introducir un capital mixto en inversiones que, de alguna manera, el Estado no podría realizar por sí mismo. Esta opción se presenta en contraposición al tradicional sector público donde el Estado es el encargado, exclusivo, de dirigir, aportar y suministrar bienes y servicios.

Asimismo, las Asociaciones Público Privadas - APP ofrecen la oportunidad tanto a la iniciativa privada como al Estado de ser socios. Esta relación permite que los riesgos inherentes, a la instrumentación de proyectos, sean compartidos y que el más capacitado para desempeñar las funciones específicas (generalmente privado) cargue con el mayor volumen de ellos.

Para mostrar lo anterior, observamos las experiencias exitosas tanto a nivel internacional como para el caso mexicano. Donde se han aumentado las inversiones en infraestructura hasta 3 veces más que cuando el Estado estaba a cargo de ellas. De igual manera, se han

incrementado las coberturas y se han disminuido en algunos casos, las tarifas como en el ejemplo chileno de Aguas Andinas y en México la empresa mixta Aguas de Saltillo.

Sin embargo, no podemos dejar de lado los problemas asociados a las APP. Por ello, es necesario contar con un marco jurídico que dé certeza a ambas partes. Además que la viabilidad de las mismas, tiene que ver con las circunstancias de cada país así como de las legislaciones vigentes. En este sentido México aprobó recientemente la ley de asociaciones público-privadas dando así la certeza jurídica que se requiere para este tipo de empresas. Aunque no es relativamente nuevo esta ley viene a dar formalmente una integración de las distintas legislaciones existentes.

Como consideración final es fundamental profundizar en solucionar los problemas que presentan las APP. Por ello me parece importante enfocar los esfuerzos hacia la instrumentación de medidas evaluativas que permitan conocer a detalle los proyectos, también es necesario compartir el riesgo de manera equilibrada, en donde el privado sea el motor que guíe, ya que, son los más capacitados. La creación de leyes tendientes a combatir la discrecionalidad, los conflictos de interés y la corrupción serán de mucha utilidad para eficientar a las APP y por último, transparentar el ejercicio de los recursos con una evaluación final nos brindará la posibilidad de encontrar inconsistencias las cuales conducen a distintas fallas a la postre.

El reto entonces será la óptima instrumentación de estos puntos para lograr la mayor viabilidad de los distintos proyectos y aprovechar las ventajas de ambos sectores consiguiendo así una gestión eficiente y el incremento de la inversión.

- **A Nivel Nacional**

Benites, (2014) en su tesis para optar el grado de Magíster en Derecho de la Empresa con Mención en Regulación de Negocios denominada: *“Las Asociaciones Público Privadas como mecanismos para el desarrollo de*

proyectos de Infraestructura en el ámbito de los Gobiernos Locales” en la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, concluye sobre el tema lo siguiente:

Los gobiernos locales que se benefician con las mayores cantidades de dinero, producto de transferencias provenientes del canon (por ejemplo), no cuentan con capacidad técnica ni la experiencia para llevar adelante proyectos de inversión pública relevantes. Asimismo, algunos de los municipios que perciben las mayores sumas por este concepto, han demostrado que no tienen la capacidad de asumir el gasto de los montos que perciben y tampoco han demostrado que el gasto que sí realizan, se efectúe en obras de infraestructura de relevancia para su población.

El porcentaje de los ingresos por canon destinado a la elaboración de estudios de pre inversión (5%) podría resultar insuficiente si lo que se busca es una obra atractiva para los agentes privados, donde el Estado asuma parte del financiamiento. Esto podría remediarse con la posibilidad de que este porcentaje pueda ser mayor cuando se acredite la necesidad de realizar el estudio, lo cual conducirá a viabilizar proyectos de inversión pública para infraestructura costosa y de relevancia social.

Debería existir un trabajo conjunto entre los gobiernos locales que se benefician de transferencias de sumas importantes y los gobiernos regionales o municipalidades provinciales correspondientes. En efecto, estos últimos cuentan con mayor capacidad técnica y/o experiencia, lo que resulta valioso para direccionar el importante presupuesto de algunas municipalidades hacia inversiones de relevancia social.

La Contraloría debería ejercer la función de organismo de control en todos los niveles de gobierno y con la misma intensidad y dedicación. La ausencia de control, como consecuencia de la lejanía de algunos municipios, no permite que las obras que se proyecten sean las que realmente requiere la población y de esta manera, no se obtiene del empleo de recursos públicos, obras que permitan a sus beneficiarios una mejor calidad de vida, como lo es el acceso

a servicios básicos. El Estado debe buscar alianzas con el sector privado, a fin de impulsar el gasto eficiente de sus recursos, mediante la asunción de riesgos a través de asociaciones público privadas con cofinanciamiento. Así, se emplearía los recursos municipales en la implementación de infraestructura de relevancia social y el cofinanciamiento permitiría que el privado obtenga el margen de utilidad que aliente su participación.

Las iniciativas privadas (y particularmente, aquellas con cofinanciamiento) constituyen una herramienta muy importante para la participación privada en el desarrollo de infraestructura pública y la reducción de la brecha de infraestructura, toda vez que es el privado el encargado de encontrar alternativas de inversión, sin que el Estado asuma costo alguno en los estudios previos. Así, podría resultar que los privados se encarguen de estos estudios los cuales permitirán determinar que un proyecto de inversión con cofinanciamiento del Estado puede ser económicamente viable. De esa manera, el Estado no sólo ahorra el costo de los estudios de pre inversión, sino que sin realizar ningún esfuerzo, se encontrarán posibilidades de invertir dinero en obras de infraestructura relevante.

APOYO Consultoría, (2012) por encargo de la Cámara Peruana de la Construcción – CAPECO, en el trabajo investigativo: *Lineamientos para promover la inversión en infraestructura en el Perú: 2012 – 2016*, Lima, concluye lo siguiente:

La disponibilidad y calidad de la infraestructura del Perú es similar a lo observado, en promedio, en América Latina; sin embargo, aún dista de los niveles alcanzados por los países más competitivos de la región (Chile, Uruguay y Brasil). Por otro lado, si bien se han mostrado avances en cuanto al acceso y calidad de infraestructura entre 2005 y 2010, aún se identifican grandes disparidades regionales, observándose que los departamentos de la Selva (Ucayali, Madre de Dios, Loreto y Amazonas) y de la Sierra (Huánuco, Ayacucho, Huancavelica, Pasco y Junín) son los que necesitan mayor atención en la dotación y calidad de infraestructura.

Los principales hallazgos detallados por cada uno de los sectores analizados se detallan a continuación:

Carreteras

- A pesar de los avances mostrados en el sector durante los últimos años, aún la calidad de las carreteras del Perú muestra serias deficiencias en relación con la de otros países de América Latina (Chile). Está pendiente la pavimentación del 46% de la Red Vial Nacional; incluso, en departamentos como Apurímac, Pasco y Huancavelica este porcentaje se incrementa a más de 70%.
- Es indispensable promover la cultura de mantenimiento de la infraestructura vial entre los Gobiernos Subnacionales. Además, se debe considerar modificar el marco normativo de manera que el mantenimiento de carreteras sea considerado inversión y por ende los fondos del canon puedan ser empleados para financiar proyectos de mantenimiento de vías ya existentes.

Puertos

- Este sector se caracteriza por la gran presencia de inversión mediante la modalidad de APP (concesiones) y por ser un sector de amplio alcance a la población. Por ello, se debe mantener especial cuidado en el cumplimiento de los compromisos asumidos por el Estado dentro de su participación en las APP en ejecución. El incumplimiento de los contratos se ve muchas veces reflejado en la paralización de obras y el incremento de peajes, lo cual podría generar no solo problemas específicos al proyecto paralizado, sino objeciones al modelo de APP en general. Es necesario evitar que este modelo pierda legitimidad ante la sociedad civil y de esa manera se dificulte la participación del sector privado en esta área.
- La calidad de la infraestructura portuaria del Perú (3.5 puntos de acuerdo con el Reporte Global de Competitividad 2012) muestra serias deficiencias en comparación con los puertos de países como Chile (5.2) y Uruguay (5.1).

- Se han encontrado deficiencias en la gestión de la empresa pública ENAPU S.A. Así, existen retrasos en el desarrollo de la infraestructura de los puertos de Salaverry, San Martín e Ilo. Ello, sumado a una baja demanda por los servicios ha generado que estos puertos no sean sostenibles económicamente.
- Se encontró que aquellos puertos administrados por entidades privadas (concesionados por el Estado) tienen mejores resultados que aquellos gestionados por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU). Para poder concesionar los puertos faltantes, es indispensable establecer mesas de trabajo con los sindicatos laborales de los puertos que están bajo la administración de ENAPU, pues estos se oponen a las concesiones.
- Es necesario promover las inversiones en infraestructura de transporte hacia los puertos. Este factor es crítico, pues la falta de infraestructura complementaria incrementa los costos de uso de los puertos y reduce los incentivos al uso de los mismos, con lo cual se pierde competitividad.

Aeropuertos

- **Según el Reporte de Competitividad Global 2011-2012**, el Perú dispone de una calidad de infraestructura aeroportuaria mayor a la del promedio de los países de América Latina.
- La demanda por servicios aeroportuarios ha crecido en los últimos años. La tendencia revelaría la necesidad en el mediano y largo plazo de invertir en infraestructura que abastezca a la demanda creciente por estos servicios.
- En la última década se han entregado en concesión 18 aeropuertos a nivel nacional. En ese sentido, se recomienda desarrollar mecanismos de regulación y monitoreo adecuados, para lograr una ejecución de los proyectos de inversión de las empresas privadas de acuerdo con los contratos establecidos.

Ferrocarriles

- Este sector ha sido relegado durante los últimos gobiernos. La inversión en infraestructura ferroviaria ha sido nula entre 2005 y 2010. La red se ha mantenido en 1 940 km-; así como la planificación del sector (es decir, el establecimiento de metas de corto y mediano plazo). Ello explicaría que según el índice de calidad de la infraestructura ferroviaria del Perú, el sector muestra serias deficiencias.
- A pesar de la existencia de diferentes estudios que respaldan la viabilidad y beneficio de construir una línea férrea hacia la Selva (especialmente Iquitos), aún no se inicia la construcción de la misma.
- Según entrevistas, existiría presión por parte de grupos de transportistas, que promueven una priorización del sector carreteras en desmedro del sector ferroviario. Ello sería uno de los factores por los que el sector ferroviario ha sido relegado. Por tanto, es importante promover información a los hacedores de política sobre los beneficios de implementar redes ferroviarias en algunos casos (menores costos para transporte de carga, medio de transporte con menor contaminación ambiental, entre otros).

Electricidad

- La disponibilidad de energía para los próximos años es un tema preocupante: el margen de reserva operativo ha decrecido en la última década. Es imprescindible fomentar la generación de energía con diversas fuentes (cambio de la matriz energética), con énfasis en las zonas norte y sur del país.
- Existe un bajo nivel de inversión en infraestructura de transmisión. A la fecha, la infraestructura disponible no sería suficiente para poder cubrir la nueva demanda del Sur y Norte. Por tanto, resulta necesario agilizar y clarificar los mecanismos para que las licencias sociales sean otorgadas y se inicie la construcción de dicha infraestructura.

- El porcentaje de acceso a energía eléctrica se ha incrementado en 15 puntos entre 2005 y 2010 (de 74% a 89%). No obstante estos niveles son aún bajos en comparación con los alcanzados por el resto de países de América Latina. Urge promover los programas de electrificación rural pues existe un reducido nivel de conexiones en estas zonas: el coeficiente de electrificación rural en 2011 fue de 63%.

Saneamiento

- La dotación de infraestructura de servicios de saneamiento aún es insuficiente: Perú es el país de América Latina con menor cobertura de agua potable y acceso a desagüe: solo 76% de los hogares disponen de estos servicios. El reducido acceso en regiones como Puno, Huancavelica, Loreto, Amazonas y Madre de Dios es alarmante ya que en estas regiones el porcentaje de hogares con acceso a este servicio no sobrepasa el 50%.
- En el sector se deben realizar ajustes a las tarifas y a la calidad de la gestión de las empresas públicas de saneamiento, de modo que la misma permita cubrir inversiones y rehabilitación de la infraestructura de saneamiento. Ello implicaría, entre otras medidas, las siguientes:
 - Promover mecanismos que alineen los intereses entre los directores de las empresas y los políticos.
 - Establecer Planes Maestros Optimizados que permitan desarrollar inversiones en infraestructura factibles según la realidad de cada empresa.
 - Desarrollar campañas de sensibilización del valor del agua.
 - Desarrollar políticas que incrementen la disponibilidad hídrica a través del aprovechamiento inter cuencas (trasvases) y el agua de mar. Además de contar con infraestructura adecuada que permita almacenar el exceso de agua en épocas de lluvia y se emplee en épocas en las que el agua resulta insuficiente, es importante

desarrollar infraestructura de aprovechamiento inter cuencas (trasvases), así como plantas desalinizadoras para el tratamiento de agua de mar.

- Incrementar la calidad de la infraestructura de saneamiento, contemplando la construcción de infraestructura resistente ante eventos naturales y el desarrollo de programas de mantenimiento constante de los sistemas de saneamiento.

Salud

- El estado de la infraestructura peruana de salud es aún es deficiente respecto de los estándares internacionales. Existen solo 1.5 camas hospitalarias por cada 1 000 personas; en tanto que, países como Uruguay y Brasil cuentan con 2.9 y 2.4 camas por cada 1 000 personas. Tal vez de mayor importancia sea resaltar que en el país, en el 2010, el valor de este indicador se ha mantenido en el mismo nivel del que tenía en el 2003.
- A nivel nacional, se observa un estancamiento en la calidad de la infraestructura. Si bien el número de establecimientos se ha incrementado en 10.3% entre 2001 y 2009, el número de camas hospitalarias se ha mantenido casi constante en este periodo, como se mencionó anteriormente.
- Se debe promover la articulación entre las distintas entidades responsables de los establecimientos de salud a nivel nacional (Ministerio de Salud, ESSALUD, las Sanidades de las Fuerzas Armadas y Policiales y el sector privado) para la identificación de necesidades de inversión en salud de forma adecuada.
- Uno de los elementos básicos para el desarrollo de la infraestructura es promover la generación de información sobre el estado de infraestructura. La última información disponible data del 2006 (censo hospitalario).

- Es necesario mejorar e institucionalizar la capacidad técnica de los Gobiernos Regionales, a través de un acompañamiento permanente por parte del sector, y en particular, de entidades como el Centro de Planeamiento Estratégico (CEPLAN).
- Es importante establecer lineamientos claros para la definición óptima de los estándares de calidad y de los criterios de localización pertinentes de los establecimientos de salud.

Educación

- El índice de calidad de la infraestructura física de las escuelas revela que la infraestructura educativa de los colegios del Perú está debajo de países de América Latina como Brasil, Chile y Argentina.
- Los factores de la infraestructura educativa que están más significativamente asociados con un mejor aprendizaje son la presencia de espacios de apoyo a la docencia (bibliotecas, laboratorios de ciencias y salas de cómputo), la conexión a servicios públicos de electricidad y telefonía, y la existencia de agua potable, desagüe y baños. Al evaluar estos factores, se observa que las escuelas del Perú presentan mayores limitaciones que el promedio de las escuelas de América Latina para acceder a estos servicios y construir áreas académicas.
- La rehabilitación y mantenimiento de los establecimientos educativos es indispensable. Solo el 19.1% de las aulas están en buen estado, estas cifras se agudizan en la región Selva: Madre de Dios (0.4%), Loreto (0.2%) y Ucayali (0.0%).
- La implementación de servicios básicos dentro de los establecimientos educativos es de vital importancia. Solo 35% de las instituciones educativas cuentan con acceso a los tres servicios básicos (agua, alcantarillado y electricidad). Es importante prestar atención a la dotación de estos servicios a los colegios de la Sierra, pero sobre todo a los ubicados en la Selva.

Cárceles

- El porcentaje de sobrepoblación de los establecimientos penitenciarios se mantiene elevado a lo largo del tiempo, hasta alcanzar 82% en el año 2011. En un análisis por regiones, se observa que el caso más crítico es presentado por la Oficina Regional del Centro (con sede en Huancayo), con un porcentaje de sobrepoblación de 163%.
- Es importante promover una visión política clara que otorgue mayor prioridad a la infraestructura penitenciaria, y en general, del sector relacionado con cárceles dentro de las políticas públicas de seguridad ciudadana del Estado.
- Si bien son funciones propias del Estado el diseño, la construcción y el mantenimiento de los penales; dada la evolución y situación actual del sector, se considera pertinente que dichas tareas sean dadas en concesión a un tercero, con la supervisión/monitoreo del Estado. Por tanto, es necesario promover la participación del sector privado para la provisión de infraestructura y administración de los centros penitenciarios. Así, resulta pertinente la discusión política y técnica de llevar a cabo un proceso de concesión en las empresas públicas (provisión de infraestructura y administración de los centros penitenciarios).

Riego

- El porcentaje de agricultores que usan algún tipo de infraestructura de riego en sus cultivos entre 2004 y 2010 ha crecido en 15 puntos, sin embargo, aún el 77% de las tierras disponibles para uso de cultivo no cuentan con infraestructura de riego.
- En el sector es importante trabajar en una cultura de mantenimiento de los sistemas de riego y en mejorar la gestión y administración de la infraestructura. La falta de mantenimiento adecuado ha implicado el

deterioro de la infraestructura y con ello la mayor filtración del recurso hídrico: 65% del agua para riego es perdida en el camino.

- El Gobierno Central (mediante el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de Agricultura) debe definir criterios adecuados para delimitar los responsables de proyectos de captación y distribución de agua para riego que involucran a más de una región.
- Se requiere fortalecer el papel de la Autoridad Nacional del Agua (ANA) en la definición de los derechos de agua para la ejecución de proyectos de inversión.

Al comparar las brechas de infraestructura por cada sector económico con las proyecciones de la ejecución de las inversiones del sector público hacia el año 2016, las cifras muestran que existe un grupo de sectores en los que la inversión pública ejecutada cubriría gran parte de la brecha al 2016. Sin embargo, un grupo de sectores requeriría de mayores inversiones. Así, se encuentra que los sectores en los que se sería más factible que la ejecución presupuestal al año 2016 cubra la brecha son: riego (90%), salud (77%) y carreteras (68%). Los sectores en donde el bajo nivel de cobertura de la brecha sería alarmante son cárceles (23%), saneamiento (11%), aeropuertos (11%), electricidad (7%) y puertos (0.1%) y educación (38%) y ferrocarriles (34%) en menor medida.

Sobre la base de las entrevistas y la revisión de los diagnósticos de cada uno de los sectores estudiados se identificaron, como parte de los lineamientos de política a seguir, recomendaciones en tres campos: priorización de proyectos de inversión en infraestructura según sector económico, modalidades de inversión sugeridas para cada sector y subsector, y oportunidades de mejora transversales a todos los sectores estudiados.

La priorización de inversión en los distintos sectores que necesitan implementación de infraestructura depende del criterio/objetivo de política que se plantee. Al contemplar como objetivo de política la promoción de la

inclusión social, según los especialistas consultados, los sectores por priorizar serían –en este orden-: saneamiento, educación, salud, redes viales y energía. En tanto, al considerar como objetivo de política únicamente la promoción del crecimiento económico, los sectores por priorizar serían son carreteras, educación, saneamiento, electricidad y salud. Cabe precisar que, de considerarse ambos criterios a la vez, es decir, promover el crecimiento económico con inclusión social, el orden de priorización de los proyectos de infraestructura sería el siguiente: carreteras, saneamiento, educación, salud, electricidad, riego, ferrocarriles, puertos, cárceles y aeropuertos.

Las modalidades de inversión sugeridas para cada sector y subsector dependen de la magnitud de los proyectos. Se consideró pertinente diferenciar la intervención de cada tipo de agente (privado o público), dependiendo de si se discute sobre la construcción de la infraestructura o sobre la administración del servicio disponible a partir de la construcción de la obra. Ello, pues ambos aspectos (construcción de infraestructura y administración) influyen en la calidad final del servicio provisto.

En relación con la construcción de la infraestructura, en la mayoría de sectores y subsectores se debería promover la inversión mediante APP: todas las modalidades de transporte, la infraestructura hidráulica/riego, obras de captación de agua, construcción de cárceles y de grandes hospitales y centros especializados en ciudades principales. Por su parte, la construcción de infraestructura para generación y transmisión eléctrica se debería promover únicamente a través de la inversión privada, en tanto que, la construcción de infraestructura con inversión netamente pública debería realizarse en aquellos sectores en los que existe dificultad de acceso o de menor demanda; y por ende, poca rentabilidad. Así, el sector público debería encargarse de la construcción de infraestructura educativa, la necesaria para la cobertura de agua potable, acceso a electricidad y dotación de puestos de salud, sobre todo en zonas alejadas.

Al contemplar la administración del servicio, los entrevistados indican que el sector privado debería administrar todas las modalidades de transporte

(excepto las Red Vial Departamental y Red Vial Local), las cárceles, el agua y saneamiento (cobertura y captación de agua); la generación y transmisión eléctrica, la obras de infraestructura hidráulica de gran envergadura, los grandes hospitales y centros especializados de salud. Por su parte, el sector público debería encargarse de la administración de la educación, de los centros y puestos de salud y de la distribución de energía eléctrica.

Las oportunidades de mejora para agilizar las inversiones en infraestructura fueron clasificadas en cuatro frentes: (i) planeamiento general de la inversión en infraestructura, (ii) promoción de la inversión privada mediante mejoras en los mecanismos actuales de inversión, (iii) trabajo con niveles de gobierno sub-nacionales y (iv) manejo de conflictos sociales.

- **A Nivel Regional**

No se han encontrado evidencias investigativas en el ámbito regional.

2.2 BASES TEÓRICAS

2.2.1 Teoría de las Asociaciones Pública Privada

Instituto Peruano de Economía [IPE] (2013 p.42): Una Asociación Pública Privada-APP es una relación contractual de mediano-largo plazo entre el sector público (Gobierno Nacional, Regional o Municipal) y el sector privado (empresa o grupo de empresas). En este contrato, el Estado otorga las facultades al sector privado para que se encargue de la ejecución y/o explotación de determinadas obras de infraestructura o la prestación de determinados servicios públicos por un período dado. Después de finalizar el contrato, los activos se revierten al Estado.

Durante el período contractual, conocido como período de concesión, el Estado se compromete al pago periódico al sector privado por el costo de inversión, operación y mantenimiento, considerando los recursos obtenidos por el sector privado por el derecho de concesión (ej: peajes). Este sistema difiere de la

ejecución, operación y mantenimiento de una infraestructura pública cuando es totalmente gestionada con recursos públicos por parte del Estado.

Es decir, mediante la provisión tradicional de obra pública el Estado asume todo el costo de construcción, operación y mantenimiento de una obra pública así como todos ingresos directamente recaudados por la provisión del servicio. Existen diversos estudios que comparan teóricamente las prácticas de las APP con las iniciativas de Provisión Pública Tradicional-PPT. Grimsey y Lewis (2004, p. 16) postulan que una característica clave, y una gran ventaja de una APP es que las tareas tanto de construcción de una instalación como su posterior operación y mantenimiento se agrupan y se delegan a un único contratista privado, mientras que en el sistema de obra pública, las dos tareas se delegan a distintos contratistas independientes. Por ejemplo, para el caso de la construcción de una carretera, el Gobierno contrata a una firma privada ('el constructor') para la construcción de la misma. Una vez que la carretera fue construida, el Gobierno contrata a otra firma ('el operador') para operar y mantener la infraestructura.

Yescombe (2007) y Hart (2003) indican que cuando un solo contratista es responsable de la construcción y operación de un servicio público, este tendrá fuertes incentivos de invertir eficientemente en la etapa de construcción a fin de reducir los costos incurridos en la etapa de operación. **Hart (2003)** precisa que en un procedimiento de obra pública tradicional, el constructor no tiene mayores incentivos de invertir eficientemente, dado que los futuros costos de operación tendrán que ser asumidos por la otra parte responsable.

En la legislación peruana, una APP adopta una forma de concesión. Las APP en el Perú siguen un modelo que involucra la participación de alguna de las entidades públicas establecidas en la norma (Decreto Legislativo 1012), y uno o más inversionistas privados.

En las APP el concesionario busca el financiamiento y el Estado se compromete al pago en cuotas del costo de inversión, mantenimiento y

operación, las que son reducidas por cobros directos a los usuarios (como peajes, por ejemplo). Estos pagos son desglosados en:

Pago Anual por Obras (PAO): Constituye el Pago que el Estado desembolsa al concesionario por la construcción o mejoramiento de una determinada infraestructura pública.

Pago Anual por Mantenimiento de Obra (PAMO): Constituye el Pago que el Estado desembolsa al concesionario por la operación y mantenimiento de la inversión en infraestructura.

Según la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas, el punto de partida de las APP puede ser una iniciativa pública o privada. Sin embargo, en ambos casos, la duración del proceso es un factor determinante debido a las condiciones cambiantes del mercado, del contexto macroeconómico, los compromisos políticos, la situación financiera, el marco regulatorio, entre otras.

Siguiendo a la referida ley, el proceso de promoción de la inversión privada sobre una iniciativa pública requiere de los siguientes pasos:

Incorporación al Proceso de Promoción de la Inversión Privada (mediante Resolución Suprema).

Aprobación del Plan de Promoción de la Inversión Privada (mediante aprobación de Consejo Directivo de ProInversión y ratificación a través de Resolución Suprema).

Convocatoria: Entrega de Bases.

Consultas a las Bases.

Pre-Calificación

- Legal. Poderes y Declaraciones de Responsabilidad.
- Técnica. Experiencia en construcción, operación y mantenimiento.
- Financiera. Nivel del patrimonio mínimo neto.

Entrega de Contrato y período de consultas.

Expediente Técnico Flexible.

Propuesta económica.

Adjudicación de la Buena Pro (según factor de competencia).

En tanto, si la iniciativa del proyecto se basa en una oportunidad identificada por el sector privado, ésta requiere de la opinión favorable y/o aprobación de múltiples entidades. Una nueva instancia, que se pretende añadir de acuerdo con la más reciente normativa sobre el tema, es el uso de la metodología del Comparador Público Privado (CPP) para definir si el proyecto de infraestructura de servicios públicos, debe ejecutarse con participación del sector privado o como inversión pública. Con ese añadido, ésta sería la lista de pasos del proceso para aprobar una iniciativa privada:

- a) Identificación del Proyecto de Inversión Pública (de competencia nacional)
Estudio de Perfil bajo las metodologías y procedimientos Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).
Estudios que sustenten la modalidad de ejecución. Beneficios de la inversión privada y no pública.
- b) Admisión a trámite por ProInversión
Evaluación del estudio de perfil (plazo: 30 días hábiles). Especificación de metas y resultados cuantificables, asignación de riesgos de cada parte, interés del sector privado e implementación mediante APP o Concesión Co Financiada (CCF).
- c) Evaluación de la ejecución del proyecto a cargo de MEF (plazo: 30 días hábiles).
Comparación preliminar entre un modelo de comparación del sector público y uno alternativo del sector privado.
- d) Autorización del inicio del diseño del proyecto de inversión a cargo del Consejo Directivo
El ente del sector con la participación del MEF y ProInversión, elaboran estudios de Prefactibilidad y/o Factibilidad. Establecimiento de resultados, asignación de riesgos, impactos fiscales, esquema de financiamiento, etc.

- e) Evaluación del estudio de Prefactibilidad y Factibilidad a cargo de la Oficina de Programación e Inversiones del MEF (OPI-MEF) [plazo: 45 días hábiles]
Rentabilidad social, sostenibilidad y concordancia con los lineamientos de Política Nacional Sectorial y Territorial.

Modalidad de ejecución de proyecto.

- f) Evaluación de la ejecución del proyecto a cargo del Dirección General de Programación Multianual (DGMP-MEF) [plazo: 30 días hábiles]

Análisis costo-beneficio. Si se concluye que el sector privado puede proveer el servicio a un menor costo o al mismo costo pero con una mejor calidad, la DGPM realiza un informe (plazo: 90 días hábiles) donde se detalla la modalidad de ejecución, los costos de implementación y operación, límites para compromisos firmes y contingentes y el esquema preliminar de financiamiento.

- g) MEF solicita a ProInversión la incorporación del proyecto al Proceso de Promoción de la Inversión Privada.

- h) ProInversión realiza los procesos de promoción respectivos:

ProInversión elabora un plan de promoción.

El Consejo Directivo evalúa el plan.

Se ratifica mediante Resolución Suprema.

- i) Elaboración, aprobación y difusión de las bases y convocatoria a la licitación o concurso a cargo de ProInversión.

Elaboración del borrador del Contrato de Concesión.

Realización de estudios complementarios.

- j) Precalificación de los postores a cargo de ProInversión.

Legal : Poderes y Declaraciones de Responsabilidad.

Técnica : Experiencia en construcción, operación y mantenimiento.

Financiera : Nivel del patrimonio mínimo neto.

- k) La Autoridad del Sector emite su opinión de interés y relevancia
- l) ProInversión elabora y aprueba la versión final del contrato de CCF:
La versión final del contrato se envía a cada uno de los postores y a la Contraloría General de la República (CGR). CGR realiza un informe previo.
- m) ProInversión recibe y evalúa las ofertas
Evaluación de condiciones técnicas, económicas y financieras de acuerdo a los criterios especificados en las bases y a los condicionantes remitidos por el MEF.
- n) ProInversión elabora un reporte de CCF:
Con la colaboración del Sector, se sustenta el mayor beneficio para la sociedad y el aseguramiento de la provisión del servicio derivados de la propuesta ganadora.
Se cuantifican los riesgos asumidos por el Estado.
- ñ) El ente rector del sector, como representante del Estado, suscribe el contrato de concesión con el ganador de la Buena Pro.
- o) Organismo regulador supervisará la correcta provisión de los servicios o infraestructura pública.

Como se puede apreciar, en ambos tipos de iniciativa es elevado el número de trámites y documentos necesarios para el inicio de la inversión requerida para la provisión adecuada de servicios o infraestructura pública. Por ello, el establecimiento de nuevos procedimientos debe ser evaluado a profundidad, dado que implica una demora aún mayor en la aprobación de iniciativas que podrían resolver problemas de infraestructura de vital importancia para la población. Es más, lo correcto sería simplificar los procedimientos ya existentes, antes que agregar nuevos requisitos.

2.2.2 Marco Legal

- Decreto Legislativo N° 1224, Aprueban Ley Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.
- Decreto Supremo N° 410-2015-EF, Aprueban Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.
- Decreto Legislativo N° 1012, Decreto Legislativo que aprueba la ley marco de asociaciones público - privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada.
- Decreto Supremo N° 127-2014-EF, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas.
- Decreto Supremo N° 136-2014-EF, que aprueba el Reglamento del Fondo de Apoyo a las Asociaciones Público Privadas Cofinanciadas (FONDO APP). Publicado el 10 de junio del 2014.
- Resolución Ministerial N° 249-2014-EF/15, que aprueba la metodología del Análisis Comparativo a que se refiere el Decreto Legislativo N° 1012. Publicada el 02 de agosto del 2014.

Complementaria

- Directiva N° 001-2014-EF/63.01, Directiva del Sistema Nacional de Inversión Pública para proyectos formulados en el marco de la nonagésima sexta disposición complementaria final de la Ley N° 29951.

2.3 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS

Asociaciones Público Privada: Inversión privada con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública; proveer servicios públicos; o prestar servicios vinculados a estos; desarrollar proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica. En ellas se incorporan la experiencia, conocimientos, equipos y tecnología del sector privado; distribuyendo riesgos y comprometiendo recursos de ambas partes. (www.mef.gob.pe búsqueda del 06 de enero de 2016).

Infraestructura: La infraestructura es el conjunto de estructuras de ingeniería, equipos e instalaciones de larga vida vinculadas a los sectores energía, transporte, telecomunicaciones, agua y saneamiento, las cuales constituyen la base sobre la cual se prestan servicios para los sectores productivos y los hogares.

(curi.org.uy/archivos/Presentacion%20Olazabal%20311012.pdf búsqueda del 06 de enero de 2016).

Inversión en infraestructura: Las inversiones en infraestructura constituyen el incremento en la cobertura y calidad de los servicios públicos, reduciendo los costos asociados a la movilidad y a la logística, mejorando asimismo, el acceso a los diversos mercados (de bienes y servicios, de trabajo y financieros), otorgando de esta manera, un entorno propicio para incrementar el bienestar general.

(repositorio.cepal.org/bitstream/handle/.../Boletín+FAL+332_es.pdf?.Búsqueda del 06 de enero de 2016).

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

De acuerdo al finalidad específica, es de Tipo Aplicada, porque aplica las teorías existentes, en este caso relacionada con las Asociaciones Público Privada, a la producción de normas y procedimientos tecnológicos para controlar situaciones concretas de la realidad, según Rodríguez (1994, p. 32).

Se caracteriza por su interés en la aplicación, utilización y consecuencias prácticas de los conocimientos y busca el conocer para hacer, para actuar, para construir, para modificar, en este caso para las dimensiones de promoción de la inversión privada y de infraestructura pública, de las variables Mecanismo de Asociaciones Público Privada y de Inversión en Infraestructura de la Región San Martín, en el período de estudio.

3.2 NIVEL DE INVESTIGACIÓN

De acuerdo a la técnica de contrastación, la investigación se da en el Nivel Explicativo por que estudia la relación causal de dos variables, determinando el estado del conocimiento existente respecto al tema de investigación a partir de una completa revisión de la literatura y el enfoque de investigación planteado en el marco teórico.

3.3 POBLACIÓN, MUESTRA Y UNIDAD DE ANÁLISIS

3.3.1 Población

La población está conformada por 35 funcionarios y directivos, conforme al Presupuesto Analítico de Personal aprobado con Resolución Ejecutiva Regional N° 366-2013-GRSM/PGR.

3.3.2 Muestra

Por la naturaleza del trabajo, la muestra es de tipo intencional o de conveniencia, por lo está constituida de la manera siguiente:

Gerentes y Subgerentes	:	12
Directores Regionales	:	10
Gerencias Territoriales	:	05
Consejeros Regionales	:	08
Total	:	35

3.3.3 Unidad de Análisis

Gobierno Regional de San Martín

3.4 TIPO DE DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

La investigación se desarrolló utilizando el diseño no experimental de tipo Transaccional o transversal de relación funcional causa efecto, porque se realizan observaciones en un momento único en el tiempo y cuando establecen procesos de causalidad entre variables son de tipo funcionales causales.

3.5 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

Para el presente trabajo de investigación se aplicará un conjunto de estrategias o procedimientos llamados métodos, que van a permitir demostrar la hipótesis y cumplir con los objetivos, por lo que se emplearán los siguientes métodos generales de investigación: método deductivo e inductivo y el método analítico y sintético.

a) Método Deductivo-Inductivo

De acuerdo con Rodríguez (p.33) el método deductivo parte de generalizaciones ya establecidas, de reglas, leyes o principios para resolver

problemas particulares y el método inductivo involucran aquellos procedimientos que van de lo simple a lo complejo.

b) Método Analítico – Sintético

El método analítico - sintético; permitirá estudiar los datos sobre las variables de estudio como partes en diferentes contextos para evaluar la inversión en infraestructura en la Región San Martín y llegar a conclusiones adecuadas a la realidad estudiada como un todo.

3.6 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Para el recojo de la información se ha recurrido a fuentes primarias para lo cual se han identificado los informantes en la muestra de la unidad de análisis, asimismo a fuentes secundarias referidos a documentos escritos y virtuales.

Las técnicas a utilizarse en relación a las variables definidas son las siguientes:

- **Encuesta**, se ha realizado mediante el instrumento denominado cuestionario. Esta técnica es de alcance para la recolección de datos primarios. La fuente de esta técnica es la muestra seleccionada del Consejo Regional, funcionarios y directivos del Gobierno Regional de San Martín.
- **Análisis Documental**, a través de fuentes documentales específicas como libros, revistas, medios magnéticos y portales web. Esta técnica es de alcance para el marco teórico, marco conceptual y antecedentes del problema, básicamente.

3.7 TÉCNICAS DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS

La información recolectada se ingresará al programa EXCEL para su procesamiento en tablas y Figuras. El análisis e interpretación de la información procesada se realizará mediante la aplicación de Microsoft Office 2010.

La relación lógica entre, el problema, hipótesis, objetivos, variables, indicadores, método y técnicas, se visualizan en la Matriz de Consistencia (Anexo 2).

CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 RESULTADOS DESCRIPTIVOS

4.1.1 Resultados del Análisis de la Encuesta

4.1.1.1 Brecha en infraestructura de la Región San Martín

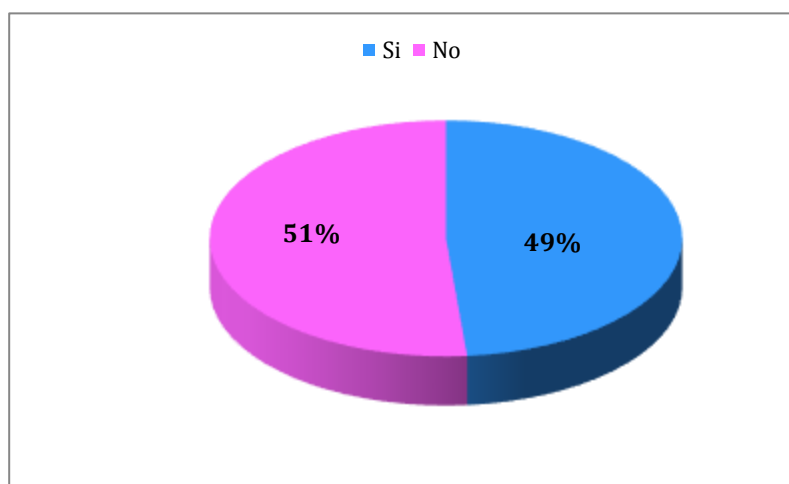


Figura 4 : Determinación de la brecha de infraestructura.

Fuente : Elaboración propia

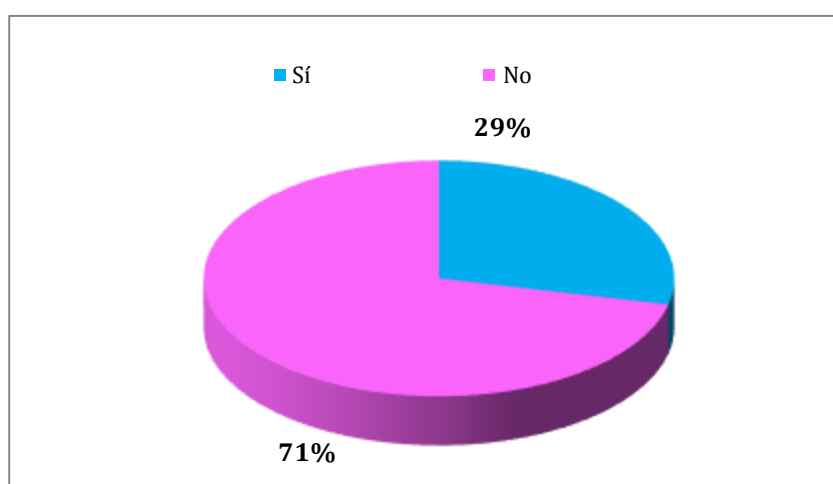


Figura 5: Plan específico para cerrar brechas.

Fuente : Elaboración propia

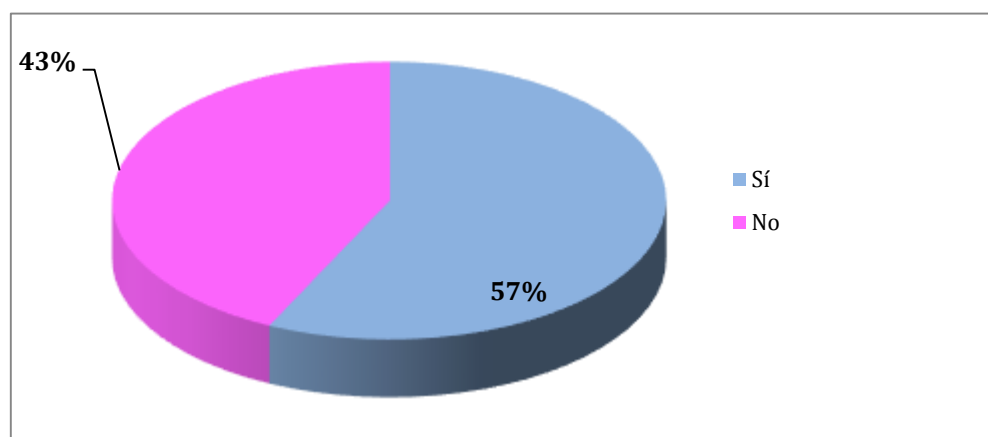


Figura 6: Generación de sinergias con actores.

Fuente : Elaboración propia

4.1.1.2 Áreas con potencial de atracción de inversión mediante el mecanismo de las Asociaciones Público Privada.

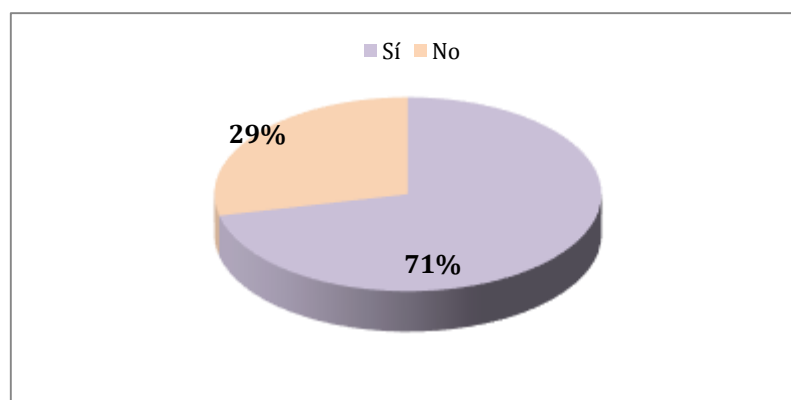


Figura 7 : Identificación de áreas con potencial para inversión mediante APP.

Fuente : Elaboración propia

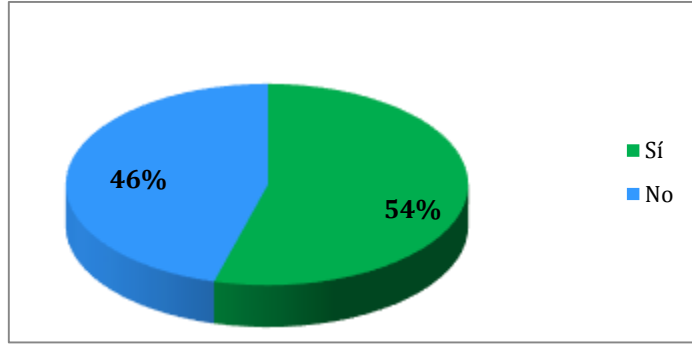


Figura 8: Cartera de proyectos del Gobierno Regional para la promoción de la inversión.

Fuente : Elaboración propia

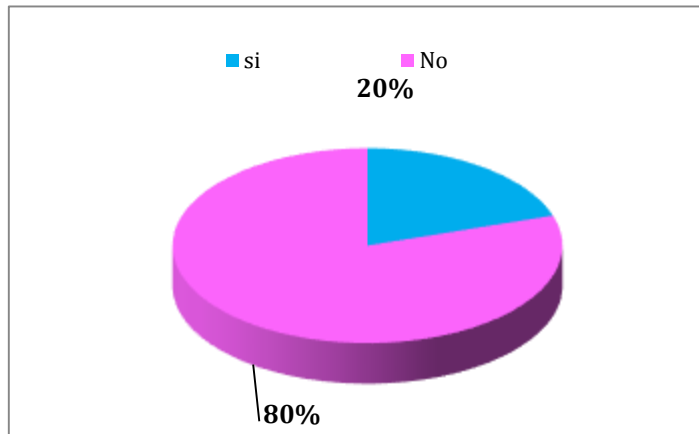


Figura 9: Proceso de proyectos en ejecución contractual del Gobierno Regional.

Fuente : Elaboración propia

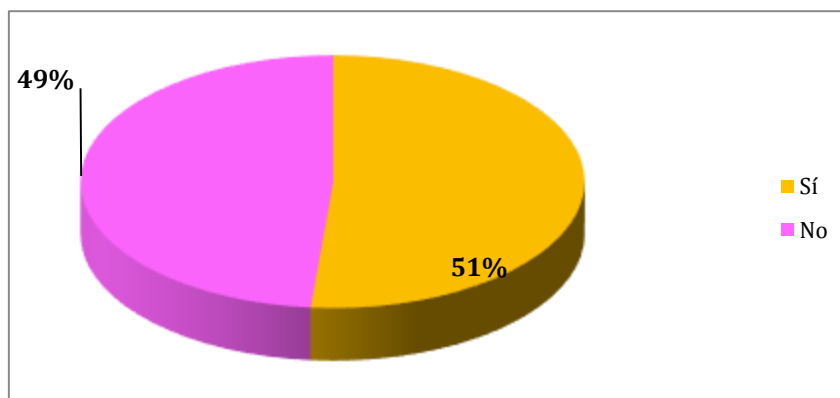


Figura 10: Oferta de proyectos del Gobierno Regional y el Plan de Desarrollo Concertado.

Fuente : Elaboración propia

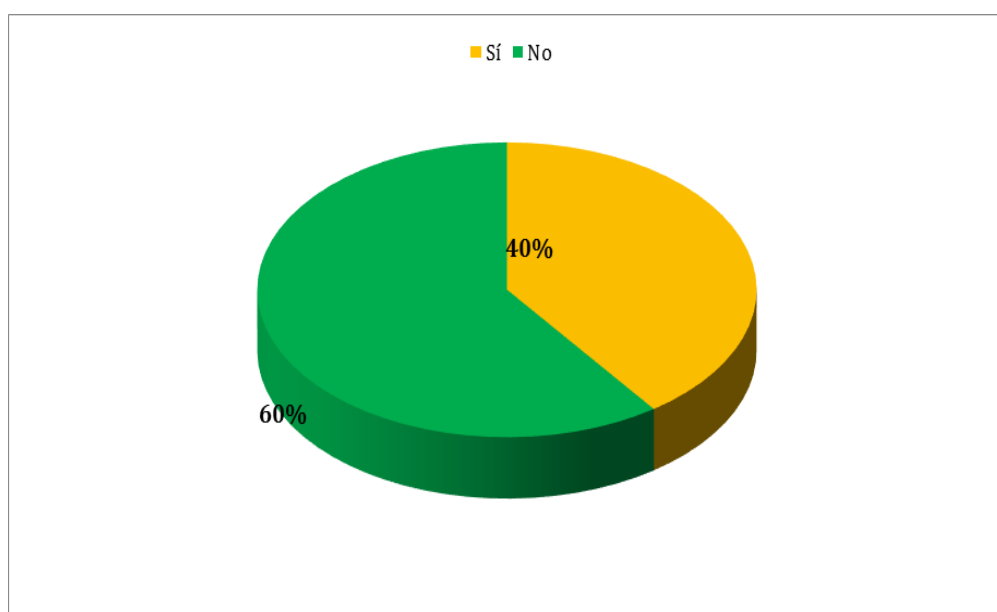


Figura11: Impacto social de los proyectos ofertados por el Gobierno Regional en los usuarios y beneficiarios.

Fuente : Elaboración propia

4.1.1.3 Posibilidad de la inversión en infraestructura

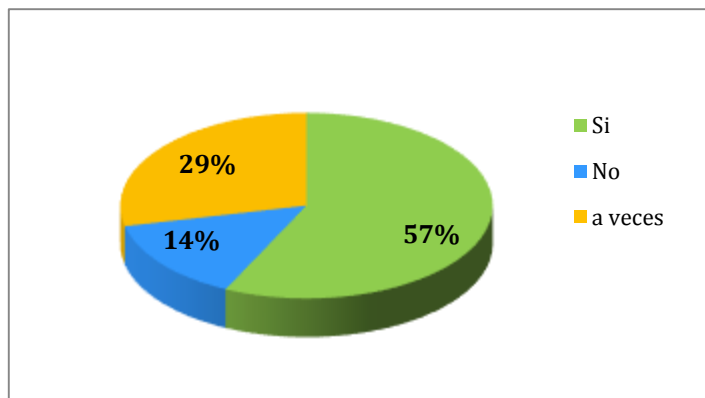


Figura 12: Eventos de difusión y generación de capacidades para la promoción de la inversión.

Fuente : Elaboración propia.

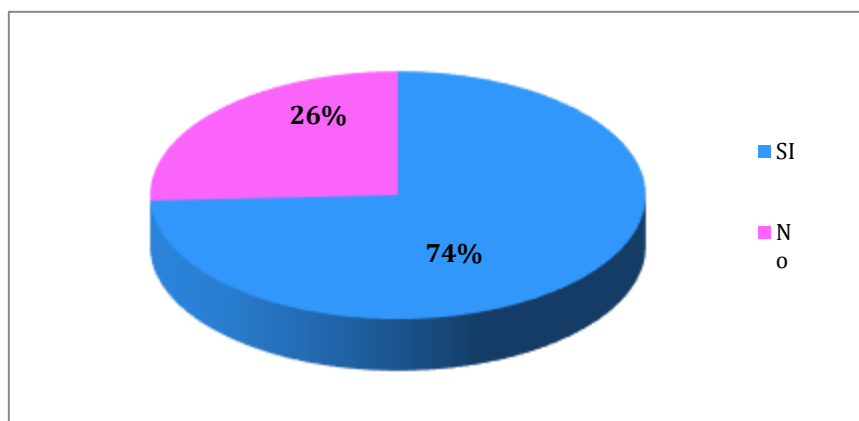


Figura 13: Determinación de oportunidades de inversión priorizadas en infraestructura en la Región San Martín.

Fuente : Elaboración propia.

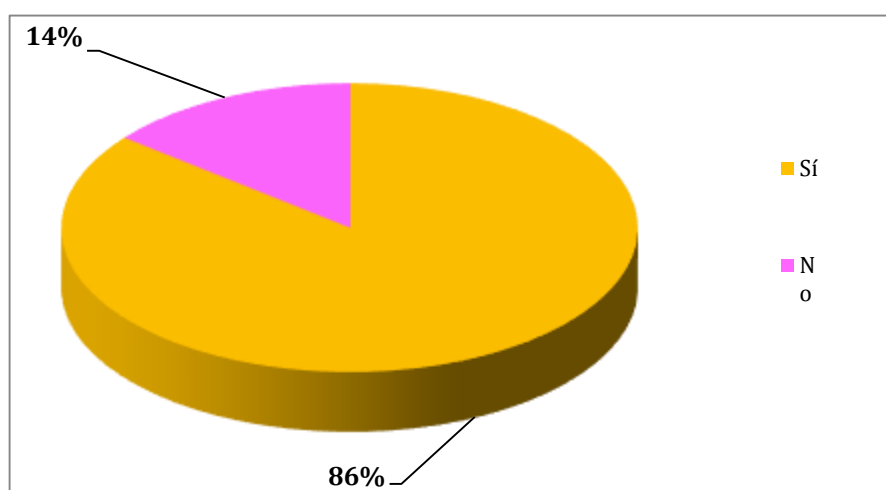


Figura 14: Unidad Técnica de fomento de la inversión mediante APP.

Fuente : Elaboración propia

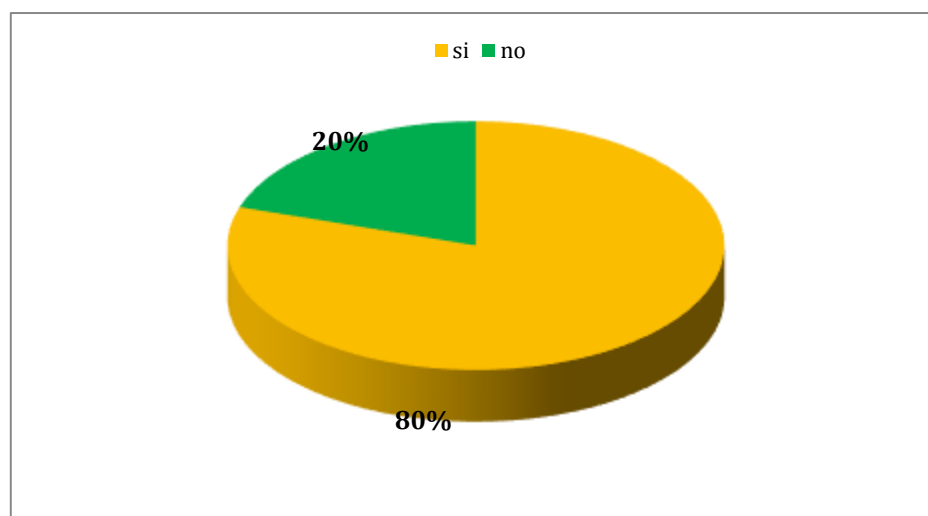


Figura 15: Procesos ejecutados de proyectos de iniciativa privada y/o pública del Gobierno Regional.

Fuente : Elaboración propia

4.1.2 Resultados del Análisis Documental

4.1.2.1 Brecha de infraestructura de la Región San Martín

Tabla 3: Índice de Competitividad Regional 2015

Región	2013		2014		2015	
	Pos.	Índice	Pos.	Índice	Pos.	Índice
Lima	1	6.9	1	7.0	1	7.1
Moquegua	2	6.7	2	6.9	2	7.0
Arequipa	3	6.4	3	6.5	3	6.5
Ica	4	6.1	5	5.8	4	6.5
Tacna	5	5.9	4	6.1	5	6.2
Madre de Dios	7	5.3	6	5.6	6	5.6
Tumbes	6	5.4	7	5.3	7	5.2
Cusco	9	4.7	8	5.0	8	5.0
Lambayeque	8	4.7	9	4.9	9	5.0
La Libertad	10	4.7	11	4.7	10	4.8
Ancash	12	4.5	12	4.6	11	4.6
Piura	11	4.5	13	4.4	12	4.4
Junín	13	4.3	10	4.7	13	4.3
San Martín	16	4.0	14	4.3	14	4.2
Apurímac	22	3.3	17	3.8	15	3.9
Ayacucho	17	3.7	18	3.7	16	3.9
Amazonas	23	3.2	19	3.7	17	3.9
Ucayali	14	4.2	15	4.1	18	3.8
Huancavelica	21	3.3	22	3.5	19	3.7
Pasco	15	4.2	16	4.0	20	3.6
Huánuco	19	3.5	20	3.6	21	3.6
Puno	20	3.3	23	3.2	22	3.4
Cajamarca	18	3.6	21	3.6	23	3.3
Loreto	24	3.1	24	3.1	24	3.1

Fuente: Instituto Peruano de Economía

Elaboración: Desarrollo Peruano

Tabla 4: Ranking del INCORE 2015 por pilares

<i>Región / puesto</i>	<i>Entorno Económ.</i>	<i>Infraes- tructura</i>	<i>Institu- ciones</i>	<i>Educa- ción</i>	<i>Salud</i>	<i>Laboral</i>	<i>Ranking 2015</i>
Lima	1	1	22	4	1	1	1
Moquegua	2	8	1	1	4	4	2
Arequipa	3	2	14	5	2	5	3
Ica	7	4	8	3	3	2	4
Tacna	6	3	11	2	8	6	5
Madre de Dios	4	10	15	8	9	3	6
Tumbes	11	7	21	6	6	14	7
Cusco	5	5	12	16	13	9	8
Lambayeque	10	6	24	7	5	18	9
La Libertad	12	11	17	13	7	11	10
Áncash	9	9	20	11	14	17	11
Piura	13	13	16	12	10	20	12
Junín	14	12	23	9	18	10	13
San Martín	18	16	5	18	15	7	14
Apurímac	16	14	18	19	12	15	15
Ayacucho	23	15	10	17	11	21	16
Amazonas	24	23	3	20	17	13	17
Ucayali	8	18	9	24	22	8	18
Huancavelica	22	17	2	15	21	24	19
Pasco	19	22	6	10	19	22	20
Huánuco	20	20	7	23	16	12	21
Puno	15	21	19	14	24	19	22
Cajamarca	21	19	4	21	20	23	23
Loreto	17	24	13	22	23	16	24

Fuente: Instituto Peruano de Economía (IPE) - 2015.

Tabla 5: Brecha en Infraestructura de mediano y largo plazo, 2016 – 2025

Sector	Brecha a mediano plazo 2016 - 2020	Brecha a largo plazo 2021 - 2025	Brecha Total 2016 - 2025	% (del total)
Agua y Saneamiento	6,970	5,282	12,252	8%
Agua Potable	1,624	1,004	2,629	2%
Saneamiento	5,345	4,278	9,623	6%
Telecomunicaciones	12,603	14,432	27,036	17%
Telefonía Móvil	2,522	4,362	6,884	4%
Banda Ancha	10,081	10,070	20,151	13%
Transporte	21,253	36,246	57,499	36%
Ferrocarriles	7,613	9,370	16,983	11%
Carreteras	11,184	20,667	31,850	20%
Aeropuertos	1,419	959	2,378	1%
Puertos	1,037	5,250	6,287	4%
Energía	11,388	19,387	30,775	19%
Salud	9,472	9,472	18,944	12%
Educación	2,592	1,976	4,568	3%
Hidráulico	4,537	3,940	8,477	5%
	68,815	90,734	159,549	100%

Fuente: Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico (CIUP), 2015.

Tabla 6: Algunos datos de brecha en infraestructura – Región San Martín

Sector	Región	País
Brecha de inversión en servicios públicos (%)	15.0	5.7
Cobertura de agua (%)	78.1	85.8
Continuidad de la provisión de agua (hrs)	14.2	18.7
Cobertura de desagüe (%)	40.3	67.7
Cobertura eléctrica (%)	88.5	

Fuente: Instituto Peruano de Economía – 2015.

4.2.1.2 Áreas con potencial de atracción de inversión

Tabla 7: Algunas áreas de potencial atracción de inversión privada (APP) Ámbito Regional

1. Centrales Eléctricas
2. Parques inmobiliarios
3. Parques turísticos
4. Carreteras
5. Puertos fluviales y lacustres
6. Aeródromos
7. Infraestructura productiva
8. Empresas de saneamiento
9. Reforestación productiva
10. Colegios
11. Hospitales
12. Etanol
13. Piscicultura
14. Palma aceitera

Fuente: Agencia de Promoción de la Inversión Privada –ProInversión

Tabla 8: Componente 5 Desarrollo Territorial e Infraestructura Productiva

OBJETIVO REGIONAL PDRC	UNIDAD EJECUTORA	SECTOR	SNIP	NOMBRES DEL PIP	ESTADO	COSTO TOTAL
OER.6: DESARROLLAR UN TERRITORIO ARTICULADO Y COMPETITIVO, A TRAVES DE INVERSION PUBLICA Y/O PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA ESTRATEGICA, QUE PERMITA ASEGURAR EL ACCESO A LOS SERVICIOS Y DINAMIZAR LAS ACTIVIDADES ECONOMICAS.	MPM ¹ - PEAM	Transportes	294441	Mejoramiento de los caminos vecinales: SM -591: EMP. PE - 5n (km 489+180) - EMP. SM - 113 (km 58+730) y EMP. SM -113 km 57+510) - Puente Motilones - DV. Puerto Tahuishco - DV. Sector Coccocho, Distrito de Moyobamba, Provincia de Moyobamba - San Martín	Perfil - Aprobado en formulación	24,343,847.0
	PEHCBM	Transportes	274261	Rehabilitación y mejoramiento del camino vecinal tramo San Juan - Sion, distrito de Campanilla - Mariscal Cáceres - San Martín	Perfil Aprobado en formulación	29,214,259.0
	PEHCBM	Transportes	64052	Construcción de la carretera departamental SM-106, ramo Chazuta - Curiyacu, en el distrito de Chazuta, Provincia y Región San Martín	Aprobado viable	34,750,616.0
	PEHCBM	Riego	2150	Proyecto de irrigación Mishqiyacu margen izquierda y derecha	Aprobado viable	33,949,907.0
	MPR ² - Sede Central	Riego	311910	Mejoramiento del servicio de agua del sistema de iego del canal el milagro, distrito de Awajun, Provincia de Rioja - San Martín	Perfil Aprobado en formulación	16,171,019.0
	Sede Central GRDE	Riego	168853	Afianzamiento hídrico de la Cuenca del Río Sisa.	Perfil Aprobado en formulación	80,466,576.0
	PEHCBM	Saneamiento	248680	Instalación del sistema de agua potable y saneamiento básico para 11 comunidades del distrito de Progreso – Tocache	Factibilidad - aprobado viable	7,762,064.7
Monto Total						226,658,288.7

Fuente: Plan de Desarrollo Regional Concertado San Martín al 2021

4.2.1.3 Posibilidad de la inversión en infraestructura

Principales proyectos presentados a la Comisión de Presupuesto del Congreso de la República para el presupuesto del GORESAM – Año 2016 (Total 68 proyectos - Monto S/. 273'519,183.00)

- Mejoramiento y ampliación de la gestión integral de los residuos sólidos municipales de Moyobamba, provincia de Moyobamba – San Martín; valorizado en S/. 1'904,678
- Mejoramiento y ampliación de la gestión integral de los residuos sólidos municipales de la ciudad de Tarapoto y disposición final de los residuos; valorizado en S/. 8'933,784
- Mejoramiento de la transferencia de tecnología acuícola del IIAP para contribuir a la seguridad alimentaria en las regiones de la Amazonía peruana; valorizado en S/. 1'471,000
- Mejoramiento de los servicios policiales de la comisaria PNP Madre Mía, distrito de nuevo Progreso- provincia de Tocache- departamento de San Martín; valorizado en S/. 4'332,746
- Creación del centro de servicios al contribuyente en el distrito de Nueva Cajamarca, provincia de Rioja, región San Martín; valorizado en S/. 372,191.00
- Rehabilitación y remodelación de la infraestructura educativa y equipamiento de la Institución Educativa N° 0050 Abraham Cárdenas Ruiz ubicada en la región de San Martín, provincia de Bellavista y distrito de Bellavista; valorizado en S/. 2'889,691
- Rehabilitación y remodelación de la infraestructura educativa y equipamiento de la institución educativa Manuel Antonio Mesones Muro ubicada en la región de San Martín, provincia de El Dorado y distrito de San José de Sisa; valorizado en S/. 570,832
- Rehabilitación y remodelación de la infraestructura educativa y equipamiento de la Institución Educativa N° 0390 La Inmaculada ubicada en la región de San Martín, provincia de Mariscal Cáceres y distrito de Juanjui; valorizado en S/. 1'859,804
- Rehabilitación y remodelación de la infraestructura educativa y equipamiento de la Institución Educativa N° 00474 German Tejada Vela ubicada en la región de San Martín, provincia de Moyobamba y distrito de Moyobamba; valorizado en S/. 813,600

- Rehabilitación y remodelación de la infraestructura educativa y equipamiento de la Institución Educativa Santo Toribio ubicada en la región de San Martín, provincia de Rioja y distrito de Rioja; valorizado en S/. 11'826,276
- Rehabilitación y remodelación de la infraestructura educativa y equipamiento de la Institución Educativa Juan Jiménez Pimentel ubicada en la región de San Martín, provincia de San Martín y distrito de Tarapoto; valorizado en S/. 25'688,290
- Rehabilitación y remodelación de la infraestructura educativa y equipamiento de la Institución Educativa N° 0425 César Vallejo ubicada en la región de San Martín, provincia de Tocache y distrito de Uchiza; valorizado en S/. 16'232,807
- En el pliego de la Universidad San Martín se consigna diferentes obras valorizadas en S/. 16'057,040
- Para el mejoramiento de los servicios de salud en los diferentes hospitales y centros de salud de Bellavista, Saposoa (Huallaga), Rioja, Tocache y San José de Sisa (El Dorado), se priorizará una inversión de S/. 114'475,595
- En el sector de Agricultura y riego se priorizará obras de infraestructura de riego y mejoramiento de los mismos en los diferentes distritos de Nueva Cajamarca (Rioja), Nuevo Progreso (Tocache); Uchiza (Tocache); valorizado en S/. 6'099,228
- Instalación del sistema de electrificación rural – línea y red de distribución en media y baja tensión de sectores Maronilla y Rosanaico, distrito de Cacatachi – San Martín – San Martín; valorizado en S/. 168,326.00
- En mejoramiento de carreteras y construcción de puentes, el sector de Transportes y Comunicaciones invertirá S/. 14'027,361
- El sector de Vivienda, construcción y saneamiento invertirá en las diferentes provincias de la región S/. 22'937,522
- Instituto Tecnológico de la Producción (ITP) se invertirá en proyectos pesqueros y acuícolas (piscigranjas) un valor de S/.9'821,088

4.2 RESULTADOS EXPLICATIVOS

4.2.1 Del análisis de la Encuesta

4.2.1.1 Brecha en infraestructura en la Región San Martín

En la Figura 4 se observa que los encuestados responden en un 51% que el Gobierno Regional de San Martín (GORESAM) no tiene determinado la brecha de infraestructura para un horizonte temporal de corto, mediano y largo plazo y un 49% responde que sí.

La cuantificación de la brecha en infraestructura a nivel específico de la Región San Martín es determinante para la priorización de las inversiones a este nivel así como para la asignación de recursos presupuestales tanto del que posee el GORESAM en su presupuesto institucional y/o del que puede gestionar con una cartera de proyectos de inversión. Es conocido que la brecha de infraestructura ha sido cuantificada sectorialmente a nivel nacional sin embargo, para facilitar la inversión y la gestión mediante el mecanismo de las APP es necesario contar con la brecha a nivel regional.

La Figura 5 se interpreta que el 71% responde que el Gobierno Regional no tiene un plan específico para cerrar esta brecha de infraestructura y un 29% aduce que sí. El plan de desarrollo físico en infraestructura es consecuencia de lo primero, es decir de la determinación de la brecha.

Una región con infraestructura deficiente o con ausencia de esta se torna menos atractiva para la inversión, lo que la hace menos competitiva. Esto se convierte en un círculo vicioso porque para atraer más inversiones se necesita ser más competitivos. CEPLAN (2015, p. 28). Por ello está demostrado que: Existe una relación directa entre la ejecución de proyectos de infraestructura, el crecimiento del PBI y la competitividad de un país y de sus regiones. Por ello los retrasos de los proyectos salen muy caros al país y

son razones que fundamentan el planeamiento de las inversiones en infraestructura. Salazar (2011, p. 22).

De la Figura 6 se describe que el 57% de los encuestados aduce que el Gobierno Regional genera sinergias entre actores públicos y privados de la región, se entiende con actores de nivel regional para la promoción de la inversión, la diferencia de 43% responde en forma negativa.

La importancia de la generación y prácticas de sinergias entre diversos actores con liderazgo del gobierno regional para el involucramiento efectivo permite canalizar recursos hacia resultados enfocados en la resolución del problema o problemas centrales de cerrar brechas en infraestructura.

4.2.1.2 Áreas con potencial de atracción de inversión

La Figura 7 muestra que el 71% responde el Gobierno Regional ha identificado áreas con potencial de atracción para la inversión mediante APPs y la diferencia, es decir el 29% responde en forma negativa.

En el Plan de Desarrollo Regional Concertado San Martín al 2021 de la Región San Martín, CEPLAN (2013, p. 48), se ha identificado 12 Zonas de Desarrollo agrupadas por la articulación del eje vial, donde en cada zona se pudo identificar la vocación del territorio entre ellas sus recursos naturales, recursos culturales, sus actividades económicas, recursos tecnológicos, etc. Las Zonas de Desarrollo identificados son:

Eje Tarapoto - Moyobamba - Rioja - Nueva Cajamarca – Naranjos.

Eje Moyobamba - Calzada - Soritor - San Marcos - Selva Alegre - Nueva Galilea.

Eje Moyobamba - Jepelacio - San Martín - San José de Sisa

Eje Tarapoto - Lamas – Pamashto.

Eje Tarapoto - Pongo de Caynarachi - Límite Loreto (Yurimaguas)/Pongo de Caynarachi - Barranquita – Papaplaya.

Eje Tarapoto - Shapaja – Chazuta.

Eje Tarapoto - Cuñumbuque - San José de Sisa – Bellavista.

Eje Picota - Tingo de Ponaza - Shamboyacu - Simón Bolívar - Chambira - Vista Alegre/ Picota - Nueva Lima.

Eje Bel/avista - Nueva Lima – Cusco.

Eje Juanjuí - Sacanche - El Eslabón - Saposoa – Pasarraya.

Eje Juanjui - Pólvora - Tocache - Uchiza/Tocache - Tambo de Paja – Metal.

Eje Tocache - Nuevo Progreso - Límite Huánuco.

En la Figura 8 se observa las respuestas de los encuestados, el 54% responde que el Gobierno Regional cuenta con una cartera de proyectos para ofertar la promoción de la inversión mediante APP, el 46% responde negativamente.

En el mismo documento citado líneas arriba, se determinan los ejes de desarrollo, como ejes estratégicos, dentro de los cuales está el de infraestructura:

Eje Estratégico I : Desarrollo Social

Eje Estratégico II : Desarrollo Económico

Eje Estratégico IV : Desarrollo de Infraestructura

Eje Estratégico V : Desarrollo Institucional

El Plan de Desarrollo Regional Concertado - PDRC contiene en todos sus ejes una estructura que permite su articulación cuyo Resultado Final es: “Desarrollo y mejora de la calidad de vida de la población con infraestructura adecuada” y como Resultado Regional: “Desarrollar un territorio articulado y través de infraestructura estratégica e inversión público-privada, que permita asegurar el acceso a los servicios y dinamizar las actividades económicas” (p. 134).

Asimismo, Programas Regionales alineados a Políticas, Estrategias y a Objetivos Específicos- Estos programas son:

Programa Construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de vías, portuaria, aeroportuaria y telecomunicaciones.

Programa Construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de infraestructura de riego y defensas ribereñas.

Programa Instalación, rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento de la electrificación urbana y rural.

Programa Instalación, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de infraestructura de agua y saneamiento básico urbana y rural.

Programa Construcción, rehabilitación, mejoramiento y equipamiento de instalaciones educativas y establecimientos de salud.

En cada programa se alinean un conjunto de proyectos, que anualmente se programan, formulan y ejecutan presupuestalmente para la consecución de los objetivos planteados en el plan.

En la Figura 9 el 80% de encuestados responden que el Gobierno Regional no cuenta con o en proceso, proyectos de ejecución contractual y el 20% responde que sí.

En la web de Pro inversión, en el link de cartera de proyectos de procesos de proyectos de iniciativa pública o estatal para el año 2016, clasificados sectorialmente, no está registrado ningún proyecto de este tipo para la Región San Martín mediante el mecanismo de financiamiento de APP, conforme también se evidencia en el capítulo de la realidad problemática del presente informe.

En la Figura 10 el 51% de los encuestados consideran que los proyectos que puede ofertar el Gobierno Regional se enmarcan en el Plan de Desarrollo Concertado San Martín al 2021, mientras que el 49% responden que no.

Se evidencia que este documento de gestión en el Capítulo III Perspectiva del Desarrollo, define cinco ejes estratégicos siendo cuarto el referido a infraestructura, que presenta como Resultado Final: “Desarrollo y mejora de la calidad de vida de la población con infraestructura adecuada” (p 123). Asimismo, como Objetivo Regional: “Desarrollar un territorio articulado y competitivo, a través de infraestructura tecnológica e inversión pública – privada que permita asegurar el acceso a los servicios y dinamizar las actividades económicas” (p. 123). Establece una relación lógica entre éstos propósitos con los Objetivos Específicos, Productos, Estrategias concretadas en cinco Programas Regionales para el desarrollo de la infraestructura regional en construcción, rehabilitación, mantenimiento y equipamiento, según sea el caso, en materia de vías, portuaria, aeroportuaria, telecomunicaciones, riego y defensas ribereñas, electrificación urbana y rural, agua y saneamiento básico urbano y rural, instalaciones educativas y establecimientos de salud. De esta perspectiva de desarrollo el Gobierno Regional formula y ejecuta proyectos de inversión.

En la Figura 11, el 60% considera que los proyectos oferta el Gobierno Regional no tienen un alto impacto social a los usuarios y beneficiarios, sin embargo un importante porcentaje, opina lo contrario, es decir en forma positiva.

Esta situación se evidencia en el portal de transparencia del Gobierno Regional en el link de proyectos de inversión, en el cual no cuenta con proyectos de inversión ni menos expedientes técnicos para ofertar en el año 2016 asimismo en el link de Ejecución de Gasto – proyectos de inversión registra baja ejecución en el año 2016.

4.2.1.3 Posibilidad de la inversión en infraestructura

En la Figura 12 el 57% opina que el Gobierno Regional tiene programado con Pro inversión u otras entidades, eventos de difusión y generación de

capacidades para la promoción de la inversión mediante APP. El 29% opina que a veces y el 14% opina de manera negativa.

El Gobierno Regional tiene algunos antecedentes de eventos de este tipo como el foro “Inversión Privada para el Desarrollo”, que se realizó en Tarapoto en el año 2012. El foro ofreció la oportunidad de conocer las experiencias exitosas que se ha conseguido en otras regiones con la aplicación del mecanismo de Asociaciones Público Privadas (APP) y de Obras por Impuestos y también se conoció las oportunidades de inversión que ofrece la región San Martín en la producción de aceite y girasol, piñones, cacao, sachá inchi y stevia, entre otros.

El antecedente más cercano se dio en el año 2014 en el que ProInversión y funcionarios de gobierno del Reino Unido firmaron un memorando de entendimiento para financiar el Programa de Fortalecimiento de Capacidades en Asociaciones Público Privadas (APP), que se llevará a cabo a nivel nacional y subnacional. El propósito entre otros fue identificar, estructurar y gestionar una cartera de proyectos mediante el mecanismo de asociaciones público privadas, en los sectores de salud, educación, justicia y producción.

No se han identificado eventos futuros relacionados con el desarrollo de capacidades en el Gobierno Regional para la promoción de la inversión mediante APP.

A pregunta sobre si el Gobierno Regional ha definido las oportunidades de inversión priorizadas en infraestructura en la Región San Martín, en la Figura 13, el 74% respondió de forma afirmativa y el 26% de forma negativa.

Al respecto, el Plan de Desarrollo Concertado San Martín al 2021 define los ejes estratégicos, objetivos y, metas en función a resultados a lograr, de manera específica para infraestructura, que en conjunto ofrece las oportunidades de inversión para iniciativas privadas, especialmente para las APP.

A la pregunta si el Gobierno Regional cuenta con una unidad técnica que fomente la inversión privada mediante las APP, en la Figura 14, el 86% opina que sí y el 14% opina que no.

En el organigrama estructural del Gobierno Regional, en el Gerencia de Planeamiento y Desarrollo hay la Oficina de Promoción para la Inversión Privada Sostenible, sin embargo no se ha encontrado evidencia sobre su implementación y funcionamiento.

A la pregunta si el Gobierno Regional tiene procesos ejecutados de proyectos de iniciativa privada y/o pública mediante APP, el 80% opina que sí mientras que el 20% opina que no (Figura 15).

Al respecto, en el capítulo de la realidad problemática del presente informe se han identificado en el año 2015 los proyectos de iniciativa privada cofinanciada como procesos concluidos. Para el año 2016 no se han identificado proyectos ejecutados o en ejecución mediante el mecanismo de las APP.

4.2.2 Del análisis documental

4.2.2.1 Brecha en infraestructura en la Región San Martín

Una primera aproximación nos las da el índice de Competitividad Regional - INCORE del IPE (2015) en la Tabla 03, según el cual la Región San Martín mejora su posición en el índice general (4.0) desde del año 2013 que obtuvo 16 a la posición 14 en los años 2014 y 2015 manteniendo un índice de 4.3 y 4.2, respectivamente. (Tabla 3).

Se precisa que el índice general del INCORE que del IPE es elaborado sobre la base de seis pilares: entorno económico, infraestructura, salud educación, laboral e instituciones.

La Tabla 04 nos proporciona el Ranking de INCORE 2015 por pilares y en el pilar de infraestructura, la Región San Martín ocupa la posición 16 entre 24 regiones la cual es una posición intermedia, liderada por Lima, Arequipa, Tacna e Ica en orden cronológico de la posición que ocupan en este pilar, es decir 1, 2, 3 y 4 respectivamente, tal como se muestra en la Tabla 04.

En la Tabla 05 el Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico – CIUP (2015) ha determinado la brecha en infraestructura de mediano y largo plazo para el período 2016 al 2025. En este sentido, la brecha a mediano plazo 2016 – 2020 asciende a US\$ 68,815 millones (dólares del 2015) y la brecha de largo plazo 2016 – 2025 es de US\$ 90,734 millones de dólares, que suman una brecha total para el periodo 2016 – 2025 de US\$ 159,549 millones de dólares, siendo el sector con mayor porcentaje de brecha el de transporte (36%), energía (19%), telecomunicaciones (17%), salud (12%), agua y saneamiento (8%), entre los más significativos porcentualmente. En menor medida, pero no menos importantes están los sectores de hidráulica (5%) y educación (3%), que completan el 100% del total de la brecha estimada en infraestructura.

En la Tabla 06 el Instituto Peruano de Economía – IPE ha determinado la brecha de infraestructura de la Región San Martín para algunos sectores, así se tiene la dimensión de la brecha en servicios públicos alcanza el 15.0% con relación al promedio nacional (5.0%) y en cuanto a la cobertura, se presenta a nivel de porcentaje las brechas de cobertura de agua, desagüe y electricidad.

4.2.2.2 Áreas con potencial de atracción de inversión

La Agencia de Promoción de la Inversión Privada - ProInversión, como se muestra en la Tabla 07, ha identificado algunas áreas a nivel nacional con potencial de atracción de inversión mediante el mecanismo de las Asociaciones Público Privada. De las catorce áreas las referidas al Etanol, Piscicultura y Palma Aceitera, Reforestación y empresas de saneamiento

son inversiones productivas en estricto y las demás están vinculadas a la inversión en infraestructura, en la definición que se plantea en el presente trabajo.

Para la Región San Martín, se podría tomar como punto de partida para la inversión en infraestructura los proyectos de inversión pública de impacto territorial (Anexo 1 del PDRC San Martín al 2021, p. 85) que se refiere al Componente 5: Desarrollo Territorial e Infraestructura Productiva que se articula al Objetivo Estratégico Regional: “Desarrollar un territorio articulado y competitivo a través de inversión pública y/o privada en infraestructura estratégica, que permita asegurar el acceso a los servicios y dinamizar las actividades económicas” (p. 88) El monto de la inversión de los proyectos priorizados asciende a S/. 226,658,288.7 millones de soles, tal como se detalla en la Tabla 8.

4.2.2.3 Posibilidad de la inversión en infraestructura

Se evidencia esfuerzos de gestión del Gobierno Regional tanto por los proyectos que se desprenden del Plan de Desarrollo Concertado que es el documento de gestión que debe orientar la inversión en la región como por la presentación de un conjunto de proyectos a la Comisión de Presupuesto del Congreso de la República para ser considerados en el Presupuesto del Gobierno Regional para el año 2016.

Sin embargo, en la página de transparencia del Gobierno Regional no existen en ejecución, en evaluación o con expedientes técnicos para ser ejecutados en el presente año, con recursos ordinarios ni con financiamiento mediante el mecanismo de Asociaciones Público Privada , lo cual es indicativa de las oportunidades que se pierden al no contar con una cartera de proyectos viables para búsqueda del financiamiento de la inversión en infraestructura que no rebalse el simple presupuesto institucional del GORESAM.

Esta posibilidad no es posible convertirla en realidad cuando las ideas de proyectos no siguen los procesos del Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP o los procesos que exige ProInversión para acceder al mecanismo de Asociaciones Público Privada que deben promoverlas el GORESAM.

4.3 DISCUSION DE RESULTADOS

- a) La brecha de infraestructura no está aún identificada ni dimensionada sectorialmente en la Región San Martín, lo que dificulta contar con una estrategia de priorización intersectorial para la asignación de recursos de inversión así como para que el Gobierno Regional pueda gestionar y aprovechar las posibilidades que ofrece el mecanismo de las Asociaciones Público Privada.
- b) El Plan de Desarrollo Regional Concertado San Martín al 2021 contiene una lógica entre sus componentes de ejes, objetivos, metas, estrategias, programas regionales, metas, indicadores y resultados de mediano plazo, que debe ser el punto de partida para la formulación y priorización de proyectos de inversión pública para el financiamiento con presupuesto del mismo Gobierno Regional o de otras fuentes o mecanismos de inversión como las Asociaciones Público Privada.
- c) Los resultados obtenidos evidencian que el Gobierno Regional no cuenta para el año 2016 con proyectos mediante el mecanismo de Asociaciones Público Privada. En el rubro de inversiones de su presupuesto para el año 2016 no están registrados proyectos de inversión con recursos ordinarios, menos mediante el mecanismos de las Asociaciones Público Privado. Sin embargo, se han presentado a la Comisión de Presupuesto del Congreso de la República, por iniciativa de un congresista, un conjunto de proyectos sectoriales, no atendidos.
- d) Es evidente que el Gobierno Regional no cuenta con un programa de fortalecimiento de capacidades para formular y gestionar financiamiento mediante las Asociaciones Público Privada. Los eventos e iniciativas existentes provienen de ProInversión, aún cuando las políticas de desarrollo de infraestructura están claramente definidas en el Plan de Desarrollo Concertado San Martín al 2021.

- e) Las prioridades respecto a proyectos de inversión están contenidas en el Componente 5. Desarrollo Territorial e Infraestructura Productiva por un monto de S/. 226,658,288.7 millones de soles. Asimismo, los proyectos presentados a la Comisión de Presupuesto para el año 2016 ascienden a un monto de S/. 273,519,183.00.
- f) En la Región San Martín existe la posibilidad de inversión en infraestructura mediante el mecanismo, tanto por el marco legal como por el fomento que realiza Agencia Peruana de Promoción de la Inversión (ProInversión) puesto según la OCDE la infraestructura es el mejor medio para lograr la inclusión social al posibilitar que los bienes y servicios de los productores lleguen a los mercados de consumo y ayudan a resolver necesidades en educación, salud, seguridad y medio ambiente. Además, el Foro Económico Mundial señala que un dólar invertido en infraestructura genera un retorno económico que va de 5% a 25%. Cruz (2015, citado en la república.pe/08-05-2015/el-déficit-de-infraestructura).

4.3.1 Contrastación de la Hipótesis

H1: El mecanismo de Asociaciones Público Privadas es una posibilidad real para la inversión en infraestructura de la Región San Martín, período 2016.

H0: El mecanismo de Asociaciones Público Privadas no es una posibilidad real para la inversión en infraestructura de la Región San Martín, período 2016

En la Tabla 09 se observa el porcentaje de respuestas de la encuesta aplicada al marco muestral identificado, donde el tamaño de la muestra es 35, la cual resume las alternativas, positivas o negativas de las respuestas contestadas por los encuestados. En este sentido, el 57% de frecuencias positivas de las respuestas conduce a la

confirmación de la hipótesis H1 en el sentido que el mecanismo de las Asociaciones Público privadas es una posibilidad real para la inversión en infraestructura en la Región San Martín, período 2016.

Tabla 09: Contrastación de Hipótesis

Alternativas/ Respuestas	Frecuencia	Frecuencia Porcentual
Si	239	57%
No	181	43%
Total	420	100.00
Tamaño de la Muestra	35	

Fuente: Elaboración propia

Por el lado del análisis documental, la contrastación de la Hipótesis H1, las Tablas del 03 al 06 permiten contar con evidencias para confirmar esta hipótesis pues resumen las fuentes documentales utilizadas para la obtención de los indicadores. En este sentido, aún cuando el GORESAM no ha llegado a cuantificar la brecha de infraestructura en la Región San Martín, la existencia de una cartera de proyectos para la inversión, evidencia que esta posibilidad de inversión es positiva, necesitando de gestión de parte de la Alta Dirección en función a políticas claras para la promoción de este mecanismo, que ha dado buenos resultados en otras regiones del país.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

Por los resultados obtenidos tanto de las encuestas como del análisis documental en la contrastación de la hipótesis, se confirma la Hipótesis H1 en el sentido que el mecanismo de las Asociaciones Público Privada es una posibilidad real para la inversión en infraestructura de la Región San Martín, período 2016, llegándose a las conclusiones siguientes:

Analizar la brecha en infraestructura de la Región San Martín permitió conocer que el Gobierno Regional no tiene cuantificada la brecha de infraestructura lo cual es determinante para la priorización de las inversiones y la asignación de recursos, tanto de los recursos ordinarios como para la gestión de los que provienen de otras fuentes como las Asociaciones Público Privada. Tampoco existe un plan de infraestructura a este nivel para cerrar brechas a corto, mediano y largo plazo, lo que se constituye en restricciones para la ejecución de proyectos en relación al crecimiento, desarrollo y competitividad. San Martín ocupa el puesto 16° en el pilar de infraestructura del índice de Competitividad Regional 2015.

Identificar algunas áreas con potencial de atracción de inversión mediante el mecanismo de las Asociaciones Público Privada permitió conocer que el Gobierno Regional no ha determinado áreas específicas de infraestructura que pudiera facilitar su gestión y financiamiento mediante las Asociaciones Público Privada. Sin embargo, el Plan de Desarrollo Concertado San Martín al 2021 se constituye en el documento base para este efecto al tener identificado 12 zonas de desarrollo, Ejes Estratégicos articulados a un Resultado Final y Resultado Regionales así como programas alineados políticas, estrategias y objetivos específicos en materia de infraestructura. En el año 2016 el Gobierno Regional no tiene ofertados ejecutados ni en proceso de ejecución de impacto regional relacionados con inversión de Asociaciones Público Privada.

Determinar cuál es la posibilidad de la inversión en infraestructura mediante el mecanismo de Asociaciones Público Privada permitió conocer que el Gobierno Regional ha participado con Pro Inversión en dos eventos para la promoción de este mecanismo de inversión, asimismo ha presentado al Congreso de la República un conjunto de proyectos de inversión para el presupuesto del año 2016, no obstante no se evidencia en su presupuesto de inversiones para este año para su ejecución con el presupuesto de la fuente de financiamiento de Recursos Ordinarios no así mediante Asociaciones Público Privada.

5.2 RECOMENDACIONES

Se recomienda que el Gobierno Regional realice un esfuerzo por determinar la brecha de infraestructura a nivel regional en los sectores relacionados, puesto que permitirá planear a corto, mediano y largo plazo, cerrarla y crear mejores condiciones para gestionar su inversión y financiamiento mediante el mecanismo de la Asociaciones Público Privada.

Se recomienda que el Gobierno Regional determine las áreas con potencial de inversión en infraestructura a partir del Plan de Desarrollo Regional Concertado San Martín al 2021, pues es el documento de gestión eje para gestionar las inversiones con racionalidad y dirección estratégica.

Se recomienda evaluar los proyectos de inversión presentados al Congreso de la República en función a los ejes estratégicos y políticas de desarrollo en infraestructura definidos en el Plan de Desarrollo Concertado Regional San Martín al 2021 al constituir el documento de gestión orientador del desarrollo regional.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Libros

Asociación para el Fomento de Infraestructura Nacional – AFIN (2015). *La brecha de inversión en infraestructura en el Perú*. Lima, Perú.

Apoyo Consultoría (2012). *Lineamientos para promover la inversión en infraestructura en el Perú: 2012 – 2016*, Lima.

Akitoby, B. – Hemming, R. – Shwartz, G. (2007). *Inversión pública y asociaciones público – privadas*. Temas de Economía N° 40, Fondo Monetario Internacional. Estados Unidos.

Benites, A. – Villegas G. (2014). *Los APP como mecanismo para el desarrollo de proyectos de infraestructura en el ámbito de los gobiernos locales*. Tesis para optar el grado de Magister en Derecho de la Empresa con mención en Regulación de Negocio. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, Perú.

CEPLAN (2010). Plan Perú 2021. *Plan Estratégico de Desarrollo Nacional*. Lima, Perú.

CEPLAN (2015). *Plan Concertado de Desarrollo Regional San Martín al 2021*. Lima, Perú.

Corporación Andina de Fomento, CAF (2015). *Asociación Pública Privada en América Latina: Aprendiendo de la Experiencia*. Bogotá, Colombia.

Crovetto, N. – Hang, G. – Casparrino, C. (2014). *Crecimiento y brecha de infraestructura*. Documento de trabajo N° 54, Centro de Economía y Finanzas para el desarrollo de Argentina – CEFIDAR. Buenos Aires, Argentina.

Cruz, R. (2012). *La Asociación Público-Privada. Una opción para el Desarrollo de México*. Tesis para optar el grado de maestro en Políticas Públicas. Universidad Iberoamericana, México.

Grinsey, D. – Lewis, M (2004). *Public – Private Part*. Estados Unidos.

Gobierno Regional de San Martín y PROINVERSIÓN (2015). *Segundo foro “Inversión Privada para el Desarrollo”*, Julio, Tarapoto, Perú.

Gobierno Regional de San Martín. (2013). Resolución Ejecutiva Regional N° 366-2013-GRSM/PGR

Hart, O. (2003). *Incomplete Contracts and Public Ownership: Remakes and an Application to Public – Private Partnership*. Economic Journal, Estados Unidos.

IPE (2013). *Obra pública tradicional o Asociaciones Público Privada*. Lima, Perú.

PERÚ TOP PUBLICATIONS (2015). *Proyectos de Infraestructura en Perú 2015 – 201 en Perú 2015-2017*. Lima, Perú.

Rodríguez, M. (1994). *Metodología de investigación Científica*. Lima, Perú.

Salazar, R. (2011). Brechas (infra) estructurales-. *Perúeconómico.com* Lima, Perú.

Segura, A. (2015). *Diario Voces*. Tarapoto. Búsqueda del 15 de enero 2015.

Yescombe, E. (2007). *Public – Private Partnership*. Elsevier, Oxford. Inglaterra.

Webgrafía

www.elperuano.gob.pe : *Decreto Legislativo N° 1224, aprueban Ley Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público privada y Proyectos en Activos*. Búsqueda del 04 enero de 2016.

www.elperuano.gob.pe.: Decreto Supremo N° 410-2015-EF, Aprueban Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

www.elperuano.gob.pe Decreto Legislativo N° 1012, Decreto Legislativo que aprueba la ley marco de asociaciones público - privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada.

www.elperuano.gob.pe Decreto Supremo N° 127-2014-EF, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas

www.elperuano.gob.pe Decreto Supremo N° 136-2014-EF, que aprueba el Reglamento del Fondo de Apoyo a las Asociaciones Público Privadas Cofinanciadas (FONDO APP). Publicado el 10 de junio del 2014.

www.elperuano.gob.pe Resolución Ministerial N° 249-2014-EF/15, que aprueba la metodología del Análisis Comparativo a que se refiere el Decreto Legislativo N° 1012. Publicada el 02 de agosto del 2014.

COMPLEMENTARIA

www.elperuano.gob.pe. Directiva N° 001-2014-EF/63.01, Directiva del Sistema Nacional de Inversión Pública para proyectos formulados en el marco de la noagésima sexta disposición complementaria final de la Ley N° 29951.

www.proinversion.gob.pe . PROINVERSIÓN (2015). Las Asociaciones Público – Privada. Búsqueda del 04 de Enero de 2016.

www.ipe.org.pe .Instituto Peruano de Economía [IPE] (2013). La brecha de inversión en infraestructura. Lima, Perú.

www.ipe.org.pe .Instituto Peruano de Economía [IPE] (2015). Índice de Competitividad Regional 2015. Lima, Perú.

www.mef.gob.pe . Las Asociación Público Privada, búsqueda del 06 de enero de 2016.

curi.org.uy/archivos/Presentacion%20Olazabal%20311012.pdf. Infraestructura. búsqueda del 06 de enero de 2016)

repositorio.cepal.org/bitstream/handle/.../Boletín+FAL+332_es.pdf? Inversión en infraestructura, búsqueda del 06 de enero de 2016).

<http://www.diariovoce.com.pe/43755/llegan-acuerdos-importantes-inversion-san-martin#ixzz45GBqu0Co>

ANEXOS

ANEXO N° 01

Universidad Nacional de San Martín – T
Escuela Profesional de Economía
Facultad de Ciencias Económicas

ENCUESTA

Proyecto de Tesis: El mecanismo de Asociaciones Público Privadas como posibilidad de inversión en infraestructura en la Región San Martín. Período 2016

Código de la Encuesta :

Objetivo: Analizar la brecha en infraestructura de la Región San Martín.

1. El Gobierno Regional tiene determinado la brecha de infraestructura a corto, mediano y largo plazo?
 - a) Sí
 - b) No

2. ¿El Gobierno Regional tiene un plan específico para cerrar estas brechas de infraestructura?
 - a) Si
 - b) No

3. El Gobierno Regional genera sinergias entre actores públicos y privados, con el nivel local y nacional?
 - a) Sí
 - b) No

Objetivo: Identificar algunas áreas con potencial de atracción de inversión mediante el mecanismo de las Asociaciones Público Privada

4. El Gobierno Regional ha identificado áreas con potencial de atracción para la inversión mediante APPs?
 - a) Si
 - b) No

5. El Gobierno Regional cuenta con una cartera de proyectos para ofertar la promoción de la inversión mediante APPs?
 - a) Si
 - b) No

6. El Gobierno Regional cuenta con o en proceso proyectos de ejecución contractual?
 - a) Si
 - b) No

7. ¿Los proyectos que puede ofertar el gobierno Regional se enmarcan en el PDRC?
 - a) Si
 - b) No

8. ¿Los proyectos que puede ofertar el Gobierno Regional tienen un alto impacto social a los usuarios y beneficiarios?
 - a) Sí
 - b) No

Objetivo: Determinar cuál es la posibilidad de la inversión en infraestructura mediante el mecanismo de Asociaciones Público Privada en la Región San Martín.

9. ¿El Gobierno Regional tiene programado con pro inversión u otras entidades eventos de difusión y generación de capacidades para la promoción de la inversión mediante APPs?
 - a) Si
 - b) No
 - c) A veces

10. ¿El Gobierno Regional ha definido las oportunidades de inversión priorizadas en infraestructura en la Región San Martín?
 - a) Si
 - b) No

11. El Gobierno Regional cuenta con una unidad técnica que fomenta la inversión mediante las APPs?
 - a) Si
 - b) No

12. El Gobierno Regional tiene procesos ejecutados de proyectos de iniciativa privada y/o pública?
 - a) Si
 - b) No

Tarapoto, Diciembre de 2015

ANEXO N° 02: MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMA PRINCIPAL	OBJETIVO GENERAL	HIPOTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	DISEÑO DE CONTRASTACIÓN
¿Cuál es la posibilidad de inversión en infraestructura en la Región San Martín con el mecanismo de Asociación Pública Privada período 2016?	Explicar el mecanismo de Asociaciones Pública Privada, mediante las técnicas del análisis documental y la encuesta como posibilidad de inversión de la Región San Martín.	Hipótesis 1 : El mecanismo de Asociaciones Público Privadas es una posibilidad real para la inversión en infraestructura de la Región San Martín, período 2016.	Variable Independiente Mecanismo de Asociaciones Público Privadas Variable Dependiente Inversión en Infraestructura en la Región San Martín. período 2016	Promoción de la inversión privada	<p>Cartera de iniciativas de proyectos de inversión.</p> <p>Cartera de proyectos con o en proceso de ejecución contractual.</p>	<p>Nivel de investigación: Explicativa</p> <p>Tipo de investigación: Aplicada</p> <p>Población: 150 funcionarios y directores.</p> <p>Muestra: 35 funcionarios y directores.</p> <p>Métodos Deductivo-inductivo Analítico-sintético</p> <p>Técnicas: Análisis encuesta documental</p> <p>Instrumentos: Cuestionario Fichas bibliográficas Microsoft Excel</p> <p>Diseño de Investigación: No experimental transaccional en el Nivel Explicativo Funcional causal.</p>
	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	<ul style="list-style-type: none"> - Diagnosticar la brecha en infraestructura de la Región San Martín. - Analizar el mecanismo de Asociaciones Público Privada - Determinar cuál es la posibilidad de la inversión en infraestructura mediante el Asociaciones Público Privada en la Región San Martín. 	Hipótesis 0 : El mecanismos de Asociaciones Público Privadas no es una posibilidad real para la inversión en infraestructura de la Región San Martín, período 2016.	Infraestructura pública	<p>Brecha de infraestructura regional.</p> <p>Áreas con potencial de inversión.</p> <p>Proyectos priorizados de infraestructura regional.</p>	