



UNAP



**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y DE NEGOCIOS
MAESTRÍA EN GESTIÓN EMPRESARIAL**

TESIS

**ESTUDIO DE LAS OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN MEDIANTE
ALIANZA PÚBLICO PRIVADO EN LA CIUDAD DE
IQUITOS, PERIODO 2016**

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN GESTIÓN
EMPRESARIAL**

PRESENTADO POR: CHUMBE RODRIGUEZ, KILDER FRANCISCO

MARCOS URTEAGA, PEDRO FERNANDO

ASESOR: Lic. Adm. JORGE PÉREZ SANTILLÁN, Mgr.

IQUITOS, PERÚ

2020



UNAP

Escuela de Postgrado "JOSÉ TORRES VÁSQUEZ"
Oficina de Asuntos Académicos



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS
011-2018-OAA-EPG-UNAP

Con Resolución Directoral N° 0226-2018-EPG-UNAP, se autoriza la sustentación de la tesis: "ESTUDIO DE LAS OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN MEDIANTE ALIANZA PÚBLICO PRIVADO EN LA CIUDAD DE IQUITOS, PERIODO 2016" designando como jurados a los siguientes profesionales:

Dr. Carlos Hernán Zumaeta Vásquez	Presidente
Dr. Ronel Enrique Gratelli Tuesta	Miembro
Mgr. Hugo Henry Ruiz Vásquez	Miembro

A los Trece días del mes de Marzo de 2018, a horas 11:00 a.m., en el Auditorio de la Escuela de Postgrado de la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana, se constituyó el Jurado Evaluador y dictaminador, para presenciar y evaluar la sustentación de la tesis: "ESTUDIO DE LAS OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN MEDIANTE ALIANZA PÚBLICO PRIVADO EN LA CIUDAD DE IQUITOS, PERIODO 2016" presentado por los egresados: **Kilder Francisco Chumbe Rodríguez** y **Pedro Fernando Marcos Urteaga**, como requisito para optar el Grado Académico de **Maestro en Gestión Empresarial**, que otorga la UNAP de acuerdo a la Ley Universitaria N° 30220 y el Estatuto de la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana.

Después de haber escuchado la sustentación y luego de formuladas las preguntas, éstas fueron:

RESONDIDAS SATISFACTORIAMENTE

El Jurado, después de la deliberación correspondiente en privado, llegó a las siguientes conclusiones, la sustentación es:

- Aprobado como: a) Excelente () b) Muy bueno () c) Bueno (X)
- Desaprobado: ()

Observaciones :
.....
.....
.....

A Continuación, el Presidente del Jurado, da por concluida la sustentación, siendo las.....p.m. del Trece de marzo del 2018; con lo cual, se le declara a los sustentantes..... para recibir el Grado Académico de **Maestro en Gestión Empresarial**.

[Signature]
Dr. Carlos Hernán Zumaeta Vásquez
Presidente

[Signature]
Dr. Ronel Enrique Gratelli Tuesta
Miembro

[Signature]
Mgr. Hugo Henry Ruiz Vásquez
Miembro

TESIS APROBADA EN SUSTENTACIÓN PÚBLICA EL DÍA 13 DE MARZO DEL 2018, EN EL AUDITORIO DE LA ESCUELA DE POSTGRADO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA AMAZONÍA PERUANA EN LA CIUDAD DE IQUITOS, PERU.

.....
ECON. CARLOS HERNÁN, ZUMAETA VÁSQUEZ, DR.
PRESIDENTE

.....
ECON. RONEL ENRIQUE, GRATELLI TUESTA, DR.
MIEMBRO

.....
LIC. ADM. HUGO HENRY, RUIZ VÁSQUEZ, MGR
MIEMBRO

.....
LIC. ADM. JORGE, PÉREZ SANTILLÁN, MBA
ASESOR

A la memoria de mi estimado compañero de estudio, Pedro Fernando Marcos Urteaga, quien nos adleanto en esta vida y ahora goza de la gloria de nuestro Dios.

Tu afecto y tu cariño son los detonantes de mi felicidad, de mi esfuerzo, de mis ganas de buscar lo mejor para ti. Aun a tu corta edad, me has enseñado y me sigues enseñando muchas cosas de esta vida. Fuiste mi motivación más grande para concluir con éxito este proyecto de tesis. Gracias querida hija de mi corazón Emily Milagros.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios nuestro creador, por darme la vida y gozar de buena salud, por guiar mis pasos, por cuidar de mi querida familia, con lo cual tengo el soporte y la motivación necesaria para seguir adelante y ser cada día una mejor persona y mejor profesional.

ÍNDICE DE CONTENIDO

Paginas.

Carátula	
Acta de sustentación	ii
Jurado	iii
Dedicatoria	iv
Agradecimiento	v
Índice de contenido	vi
Índice de tablas	viii
Índice de gráficos	ix
Resumen	x
Abstract	xi
INTRODUCCIÓN	01
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO	07
1.1 Antecedentes	07
1.2 Bases teóricas	10
1.3 Definición de términos básicos	20
CAPÍTULO II: VARIABLES E HIPÓTESIS	22
2.1 Variables y su operacionalización	22
2.2 Formulación de la hipótesis	23
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA	24
3.1 Tipo y diseño de la investigación	24
3.2 Población y muestra	24
3.3 Técnicas e instrumentos	25
3.4 Procedimientos de recolección de datos	26
3.5 Técnicas de procesamientos y análisis de los datos	26
3.6 Aspectos éticos	26

CAPÍTULO IV: RESULTADOS	27
CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	40
CAPÍTULO VI: PROPUESTA	49
CAPITULO VII: CONCLUSIONES	50
CAPITULO VIII: RECOMENDACIONES	52
CAPITULO IX: REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	55
ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

	Paginas.
Tabla 01. Grado de competitividad de Perú, diversos indicadores, periodo 2014 – 2015.	02
Tabla 02. Grado de competitividad de Perú y algunos países de América Latina, indicador infraestructura, periodo 2010-2011 y 2014-2015.	02
Tabla 03. Grado de conocimiento que tienen los Profesionales respecto a la modalidad de financiamiento APP, ciudad de Iquitos, 2016.	27
Tabla 04. Grado de conocimiento que tienen sus colegas respecto a la aplicación de la modalidad de financiamiento APP en el Perú, ciudad de Iquitos, 2016.	29
Tabla 05. Grado de conocimiento del impacto sobre la mejora del servicio de la modalidad de financiamiento, ciudad de Iquitos, 2016.	30
Tabla 06. Grado de interés en tener mayor conocimiento de la modalidad de financiamiento, ciudad de Iquitos, 2016.	32
Tabla 07. Grado de complejidad de trabajos que perciben sus colegas respecto a la construcción con la modalidad de financiamiento APP, ciudad de Iquitos, 2016.	33
Tabla 08. Grado de experiencia que tienen los Profesionales con trabajos con la modalidad de financiamiento APP, ciudad de Iquitos, 2016.	34
Tabla 09. Grado de interés que tienen los profesionales para trabajar con la modalidad de financiamiento APP, ciudad de Iquitos, 2016.	36
Tabla 10. Grado de factibilidad de realizar inversión bajo el financiamiento de la modalidad de financiamiento APP, ciudad de Iquitos, 2016.	38

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Paginas.
Gráfico 01. Análisis del Pilar <i>Infraestructura</i> , por indicadores, Perú, periodo 2014-2015.	03
Gráfico 02. Análisis del Pilar <i>Infraestructura</i> , por indicadores, Loreto, periodo 2014-2015.	05
Gráfico 03. Grado de conocimiento de colegas respecto a APP.	28
Gráfico 04. Financiamiento APP en diferentes regiones de Perú.	29
Gráfico 05. Mejora de servicios públicos mediante APP.	31
Gráfico 06. Interés de tener mayor conocimiento en APP.	32
Gráfico 07. Complejidad de trabajos en APP.	34
Gráfico 08. Experiencia de profesionales en APP.	35
Gráfico 09. Interés de tabajar con APP.	36
Gráfico 10. Sectores donde es posible incorporar la modalidad de financiamiento público privado, ciudad de Iquitos, 2016. (<i>Puede responder varias alternativas</i>).	37
Gráfico 11. Factibilidad de APP en ciudad de Iquitos.	39
Gráfico 12. Limitaciones que podrían encontrarse al desarrollar la modalidad de financiamiento público privado, ciudad de Iquitos, 2016. (<i>Puede responder varias alternativas</i>).	39

RESUMEN

El problema principal es ¿qué oportunidades de inversión mediante la modalidad Participación Público Privado pueden realizarse en la ciudad de Iquitos, periodo 2016? Los objetivos específicos son: a. determinar los conocimientos que tienen las profesionales vinculadas a la infraestructura; b. describir las habilidades que tienen los profesionales; c. identificar los sectores de infraestructura donde se puede realizar esta modalidad. La metodología se basó en la entrevista a cuatro personas de cada organización pública, y que participan en el proceso de la formulación y evaluación del proyecto de inversión.

Los resultados más importantes nos indican que los planes de la institución tiene relación con los objetivos nacional, regional y de la ciudad; asimismo poco uso se da a los instrumentos de planeamiento al interior de la institución. La formación profesional de las personas que laboran en las diferentes áreas han realizado sus estudios para obtener los conocimientos sobre el diseño y uso de los instrumentos de planeamiento. Existe una escasa relación de los planes institucionales universitarios con los objetivos nacionales, regionales y de la ciudad. Las instituciones públicas tienen varios diversos instrumentos de planeamiento y gestión a fin de cumplir con lo que manda la ley. Los documentos internos son utilizados con frecuencia pero no están satisfaciendo en su totalidad a los usuarios lo que demuestra que la Universidad viene trabajando en forma aislada. Se está observando que los documentos de planeamiento está teniendo una buena utilidad al interior de la propia institución, Se tiene percepción que los instrumentos de planeamiento están con cierta disponibilidad para los usuarios internos (puestos en el portal institucional, en el sector de transparencia).

Palabra clave: estudio, eficiencia, instrumento de planeamiento, universidad.

ABSTRACT

This research has a main problem: What level of efficiency have planning tools has in the NATIONALUNIVERSITY OF PERUVIAN AMAZON, 2015 Period? The specific objectives are: a. Describe the level of integration in the design of planning tools in the NATIONAL UNIVERSITY OF PERUVIAN AMAZON, 2015 period. b. Determine the level of awareness of planning tools in the NATIONAL UNIVERSITY OF PERUVIAN AMAZON, 2015 period. C. Describe the level of use of planning tools in the UNAP, 2015 period. The methodology was based on the description of the events that occur for which 38 people were interviewed, corresponding to executives and officers of academics and administrative units. The most important results indicate that the plans of the institution are related to national, regional and city objectives; likewise, little use is given to planning tools within the institution. It has come to the conclusions that the training of people working in different areas have made their studies to obtain knowledge of the design and use of planning tools. There is a little relationship university institutional arrangements with national, regional and city objectives. Public institutions have several different tools of planning and management in order to comply with the rule of law. Internal documents are used frequently but are not entirely satisfying users showing that the university has been working in isolation. It is observed that the planning documents are having a good utility within the institution itself, it is perceived that planning tools are with some availability for internal users (located in the institutional portal, in the area of transparency).

Keyword: study, efficiency, planning tools, university

INTRODUCCIÓN

Las necesidades de infraestructura en el Perú, y particularment en la ciudad de Iquitos, son grandes y en todas los sectores. Desde la salud y la educación, hasta la logística de puertos y aeropuertos.

La Asociación Público Privada (APP) es un esquema de trabajo que permite a la inversión privada participar en la creación, mejoramiento, innovación, operaciones de servicio, mantenimiento de la infraestructura pública que debe ser ofrecido por los diversos niveles de gobierno a sus ciudadanos. Con ello incorpora conocimiento logrado en otras economías.

Este trabajo debe ser hecho bajo los principios de competencia, transparencia, enfoque de resultados, planificación, responsabilidad presupuestal, integridad (art. 4, Decreto Legislativo 1362, año 2018). Este último principio, relacionado con el comportamiento de los funcionarios públicos y los directivos de las empresas privadas, es de suma importancia para evitar los problemas judiciales ocurridos en años recientes.

Las iniciativas de trabajo bajo este esquema deben considerar una observación integral de las modalidades a ingresar, las garantías que puede brindar el Estado, el compromiso que puede asumir la entidad pública involucrada y el entorno que debe crear el Estado para

Visión integral de las iniciativas con APP

Modalidad de participación	Garantías del Estado	Compromiso de la entidad pública	El Estado otorga mediante contrato
1. Cofinanciada	1. Garantía financiera	1. Compromiso firme	a. Seguridad,
2. Autofinanciada	2. Garantía no financiera	2. Compromiso contingente	b. Garantía c. Estabilidad jurídica

Fuente: Decreto Legislativo 1362, regula la promoción de la inversión Privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos

Las iniciativas nacen de identificar la situación actual de un país y de sus diversos sectores económicos, y esto se observa en el nivel de competitividad. Son doce pilares donde se observa el nivel de competitividad de un país, y el segundo de ellos, está referido a la *infraestructura*. En este rubro, al 2014, Perú ocupa el puesto 88 de un total de 144 países, hecho preocupante, tal como se observa en la tabla siguiente.

Tabla N° 1

Grado de competitividad de Perú, diversos indicadores, periodo 2014 - 2015

Pilar de observación	Ranking
Instituciones	118
Infraestructura	88
Estabilidad macroeconómica	21
Salud y educación primaria	94
Educación superior y capacitación	83
Eficiencia del mercado de bienes	53
Eficiencia del mercado laboral	51
Sofisticación del mercado financiero	40
Desarrollo tecnológico	92
Tamaño del mercado	43
Sofisticación de los negocios	72

Fuente: *The Global Competitiveness Report 2014–2015*, WEF.

Nota: Ubicación en un total de 144 países

Comparativamente con países del entorno de Perú, este se encuentra en el último lugar, y este hecho debe generar nuevas formas de pensamiento para solucionar las necesidades de infraestructura en diversos aspectos: carreteras, ferroviaria, portuaria, aérea, electricidad, líneas telefónicas, y otros.

Tabla N° 2

Grado de competitividad de Perú y algunos países de América Latina, indicador infraestructura, periodo 2010-2011 y 2014-2015

Periodo de estudio	Chile	Colombia	México	Perú
Ranking 2010 - 2011	40	79	75	88
Ranking 2014 - 2015	49	84	65	88

Fuente: *The Global Competitiveness Report 2014–2015*, WEF.

Nota: Ubicación en un total de 144 países

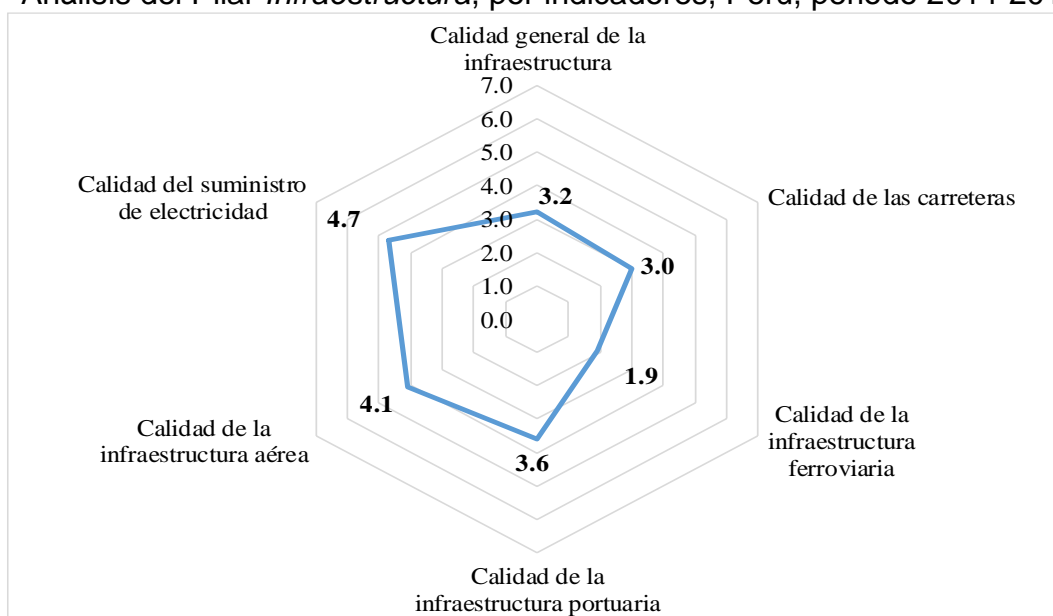
La oferta en cantidad de infraestructura pública en los países antes indicados, ha sido insuficiente para atender las demandas de los pueblos, por ejemplo más puentes y carreteras para unir los centros de producción con los mercados de consumo; líneas ferroviarias para movilizar cargas y pasajeros; aprovisionamiento de agua y alcantarillado a las poblaciones urbanas; energía eléctrica para las viviendas como para las industrias en un territorio determinado.

Diversas causas explican esta baja competitividad de los países de América Latina, una de ellas es la falta de recursos públicos para los gobiernos. Los recursos financieros que disponen los gobiernos han resultado insuficientes para hacer frente a esta demanda eficiente por infraestructura.

Hay otras causas como la calidad de la infraestructura ofrecida. En el gráfico siguiente se presenta la descripción de la infraestructura que tiene Perú, en el año 2015.

Gráfico N° 1

Análisis del Pilar *Infraestructura*, por indicadores, Perú, periodo 2014-2015.



Fuente: WEF, *The Global Competitiveness 2016*

(*) Nota: Escala 1 a 7

Los mecanismos existentes en el mercado financiero (conformado por el mercado de dinero y el mercado de capitales) permiten disponer los recursos para financiar la construcción de infraestructura. Estos procesos de asociación permitirían destinar los recursos públicos hacia otros fines, en los cuales no se logra rentabilidad privada, pero si se puede tener alto impacto social.

Si bien en la actualidad existe un marco legal establecido para las iniciativas privadas con cofinanciamiento, falta un método un método para hacer un análisis comparativo. El marco regulatorio se encuentra incompleto, lo que no permite la existencia de reglas claras y definitivas que doten de institucionalidad al proceso de inversión privada.

Además, falta establecerse un mayor protagonismo de los gobiernos sub nacionales (regionales y locales), ya que conforme a las disposiciones legales vigentes, su participación se limita a ser entidades de consulta que suscribirán finalmente el contrato.

Cabe señalar, quienes están más cerca de las necesidades de la población son los gobiernos regionales y locales; ellos entienden los detalles de cada necesidad: segmentos de población, estacionalidades en el año, frecuencia de uso, etc.

Otro problema está en las capacidades de los profesionales vinculados a la construcción y gestión de esta nueva modalidad. Se requiere de nuevos conocimientos (marco regulatorio de las APP) y habilidades para determinar los riesgos que conlleva.

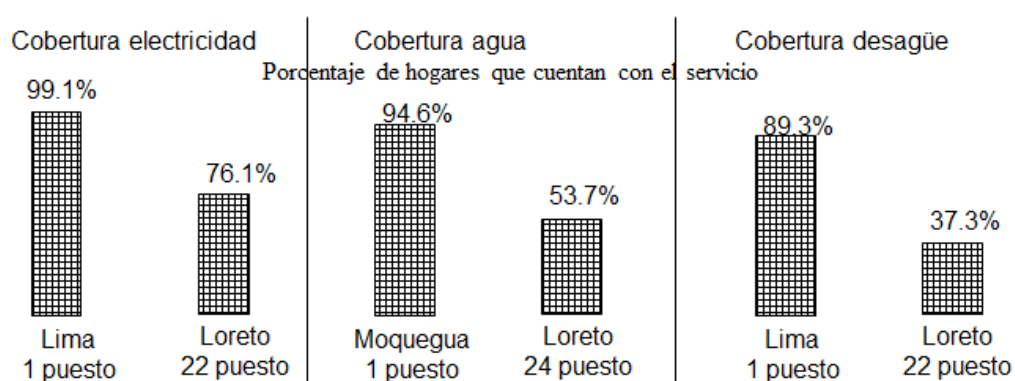
Priale (2015), presidente de la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional – AFIN, señala que el Ministerio de Economía y Finanzas de Perú ha mostrado su preocupación para que se distribuyan cuidadosamente los riesgos y costos entre el sector privado y el Estado.

En el plano regional, el Instituto Peruano de Economía [IPE],(2017, pàg. 8-10) en su Índice de Competitividad Regional (Incore 2017),

argumenta que la infraestructura deficiente o la ausencia de esta en una región, la tornan menos atractiva para atraer la inversión en los sectores productivos o en los servicios, quienes los requieren para ser competitivo. Los resultados indican una relación directa entre competitividad y desarrollo económico y social. Siete de las ocho regiones más pobres también son las menos competitivas. Las regiones menos competitivas son Cajamarca, Loreto y Huancavelica, entre otras.

Gráfico N° 2

Análisis del Pilar *Infraestructura*, por indicadores, Loreto, periodo 2014-2015.



Fuente: INEI, Instituto Peruano de Economía, 2015.

Loreto continúa como la región con peor desempeño en Infraestructura, se ubica en los últimos puestos en cobertura eléctrica, agua potable y desagüe. Además, alcanza el antepenúltimo lugar en continuidad en el servicio de agua potable y cobertura de desagüe.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

El problema descrito se resume en la siguiente interrogante general:

¿Qué oportunidades de inversión mediante la modalidad Participación Público Privado pueden realizarse en la ciudad de Iquitos, periodo 2016?

Las interrogantes específicas son las siguientes:

¿Cuáles son los conocimientos que tienen los profesionales vinculados a la infraestructura sobre las modalidades de Participación Público Privado necesarias de realizar en la ciudad de Iquitos, periodo 2016?

¿Cuáles son las habilidades que tienen los profesionales vinculados a la infraestructura sobre las modalidades de Participación Público Privado necesarias de realizar en la ciudad de Iquitos, periodo 2016?

¿Cuáles son los sectores de infraestructura donde se puede realizar la modalidad Participación Público Privado en la ciudad de Iquitos, periodo 2016?

OBJETIVOS

general.

Describir las oportunidades de inversión mediante la modalidad Participación Público Privado que pueden realizarse en la ciudad de Iquitos, periodo 2016.

Objetivos específicos.

- a. Determinar los conocimientos que tienen las profesionales vinculadas a la infraestructura sobre la modalidad Participación Público Privado, necesarias de realizar en la ciudad de Iquitos, periodo 2016.
- b. Describir las habilidades que tienen los profesionales vinculados a la infraestructura sobre sobre la modalidad Participación Público Privado necesarias de realizar en la ciudad de Iquitos, periodo 2016.
- c. Identificar los sectores de infraestructura donde se puede realizar la modalidad Participación Público Privado en la ciudad de Iquitos, periodo 2016.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes.

A continuación, se presentan diversos estudios que tocan el tema del financiamiento de la inversión pública mediante participación de capitales del sector privado.

Galva Brizuela (2011), en su tesis *Formas alternativas de estructuración financiero-legal para el desarrollo de infraestructura hospitalaria en Costa Rica: participación de un fondo privado mediante una asociación público-privada vía joint venture*, tiene como objetivo analizar la posibilidad de desarrollar infraestructura de salud pública mediante asociación de capitales públicos y privados, identificando el capital extranjero con especialización e interés.

Utilizó como metodología la situación de la inversión en obra pública, problemática, soluciones rápidas y creativas, y los fondos privados con capital y experiencia en *joint venture*. Desde la perspectiva del derecho administrativo, formuló un contrato de alianza estratégica para el desarrollo de un hospital, con riesgos y cláusulas, y tratamiento fiscal.

Concluye que, en infraestructura, este país tiene un problema estructural, y con el derecho de contratación administrativa puede adoptar un sistema legal dinámico. Considera que el sector privado debe participar con actividades, que hasta hace pocos años eran considerados exclusivos del sector público.

Agrega que, una interpretación restrictiva del artículo 182 de la Constitución Política es necesaria, contrario a lo expuesto por la Sala Constitucional, respaldando la licitación pública como regla, y no como excepción en los contratos de obra pública.

Señala que, la inversión pública en condiciones de crisis puede no ser suficiente, ya que mantener equilibrio presupuestario impone limitaciones de déficit y endeudamiento público. La asociación público-privada brinda financiación y gestión de infraestructura, con participación en condiciones

equilibradas de reparto de riesgos entre las partes, sustentado en un entorno jurídico y financiero que incentive a inversores y promotores.

Finalmente, señala que el proceso de selección del socio debe ser transparente y competitivo, así como el proceso de contratación. La APP a través de un *joint venture* para infraestructura hospitalaria resulta buena opción para no generar deuda pública. El éxito radica en la voluntad de las partes para aceptar los riesgos. Recomienda concepto de bien común al hacer una infraestructura y dejar la promoción política.

Benites Arrieta (2014), en su tesis *Las asociaciones público privadas como mecanismos para el desarrollo de proyectos de infraestructura en el ámbito de los gobiernos locales*, tiene como objetivo mostrar la deficiencia y proponer cambios que permitan revertir esta falla (escasez de inversión en infraestructura pública), y demostrar que una APP es necesaria en escenarios donde el Estado no cuenta con conocimiento técnico ni experiencia para la provisión eficiente de infraestructura.

Toma como muestra a los gobiernos locales, porque son los que constituyen el nivel básico en la organización política del Estado.

Concluye que, los gobiernos locales que reciben dinero proveniente del canon no cuentan con capacidad técnica ni experiencia para ejecutar proyectos de inversión pública relevantes.

Señala que, el porcentaje del ingreso por canon destinado a elaborar 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. Este porcentaje pueda ser mayor cuando realizar estudios para inversión de infraestructura es de alto costo y relevancia social.

Agrega que, debería existir un trabajo conjunto entre gobiernos locales que reciben transferencias importantes y gobiernos regionales o municipalidades provinciales. Estos últimos cuentan con mayor capacidad técnica y/o experiencia.

También señala que, la Contraloría debería ejercer la función de control en todos los niveles de gobierno. Esta ausencia de control, como consecuencia de la lejanía de algunos municipios, no permite que la obra

que se proyecte sea la que realmente requiere la población para una mejor calidad de vida.

Añade que, el Estado debe hacer alianzas con el sector privado para impulsar un eficiente gasto de sus recursos, a través de asociaciones público privadas con cofinanciamiento. Así, los recursos municipales se destinarían a infraestructura de relevancia social.

Finalmente concluye que, la iniciativa privada constituye una herramienta importante para el desarrollo de infraestructura pública y la reducción de la brecha de infraestructura, toda vez que el privado asume el costo en los estudios previos. De esa manera, el Estado ahorra costo de los estudios de pre inversión, y tiene mas posibilidades de invertir en obras de infraestructura relevante.

Grijalva Purizaga (2012), en su tesis *Estudio de Caso: Análisis del Diseño del Modelo de Gestión Público Privado en los Almacenes y Farmacias de ESSALUD en Lima*, tiene como objetivos específicos describir la situación de los servicios que originó el cambio del modelo de gestión de los almacenes y farmacias, sus beneficios en términos de valor público en las prestaciones asistenciales a los asegurados, y analizar la percepción de los distintos actores que laboran en ella sobre el nuevo sistema.

La metodología consistió en revisar el diseño, el cambio del modelo de gestión en los almacenes y farmacias vía APP como respuesta a un problema público, colocado en la agenda por los directivos, por las constantes quejas y reclamos de los asegurados por el desabastecimiento de medicamentos.

Concluye que, ESSALUD era observado por los diseñadores de políticas de dicha institución (periodo 2006-2010) como parte del modelo burocrático Weberiano: centralismo, burocracia, lentitud en aplicar mejoras, inexistencia de gestión por resultados, entre los principales cuellos de botella.

Constató que, los trabajadores sindicalizados señalan que es una estrategia del gobierno para privatizar la institución, por este motivo muestran resistencias a la implementación de las APP.

Asimismo, determinó que los medicamentos estaban en hacinamiento y su siguiente deterioro. A ello se agrega la incorporación de la “defensoría del asegurado”, quien debe velar por el bienestar o satisfacción del ciudadano.

Expresa que, en el nuevo modelo de gestión el privado se encarga de proveer el servicio, la responsabilidad compartida, la reducción de costos, la búsqueda de financiamiento privado y asegura la prestación del servicio en farmacias. Otro elemento es la provisión del “saber hacer” y sus profesionales en el procedimiento administrativo. Se requirió un marco legal apropiado: el Contrato de APP entre ESSALUD y el Consorcio Brasileño SALOG, para constitución de derecho de superficie, construcción de infraestructura, equipamiento e implementación y gestión logística de almacenamiento, distribución y entrega de materiales en la red de almacenes y farmacias,.

Asimismo, en este contrato se plantean indicadores para medir aspectos como: Confiabilidad de stock, Pérdida de Material, Entregas Oportunas, Atención Crítica, Cobertura de entrega de Materiales en puntos de Farmacia de Consulta Externa, Cobertura de entrega de materiales en servicios hospitalarios, Tiempo de espera de los asegurados. Además, la satisfacción del usuario o cliente.

Finalmente concluye que, para los directivos de ESSALUD el modelo de APP, en el caso de almacenes y farmacias, tiene una debilidad que es la falta de planificación de la organización y de una cultura organizacional débil. No existe un diseño efectivo para mejorar la gestión en ESSALUD y los propios funcionarios no se preocupan en ejercer un buen servicio. El modelo de APP trata de superar estas deficiencias.

1.2 Bases teóricas.

Para la presente investigación se requiere del soporte de varias teorías sobre las cuales se sustenta el estudio de la inversión en infraestructura en las instituciones públicas y su financiamiento mediante modelos innovadores.

1.2.1 La infraestructura.

El desarrollo de un país o una ciudad requiere de diversos elementos, y uno de ellos es la infraestructura física. Este es un tema importante que ha sido incorporado como un elemento de la competitividad de los países.

El Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés) elabora y publica desde 1979 el Índice de Competitividad Global (ICG). Este índice mide a cada país, en diversos aspectos como el entorno microeconómico y macroeconómico, además de la eficiencia de las instituciones, políticas y factores que marcan los niveles de prosperidad económica en el corto y mediano plazo.

El *Índice de Infraestructura* posee siete rubros y toma información, a través de una encuesta aplicada a empresarios, académicos y líderes empresariales de los países seleccionados en:

- a. Calidad general de la infraestructura
- b. Calidad de las carreteras
- c. Calidad de la infraestructura ferroviaria
- d. Calidad de la infraestructura portuaria
- e. Calidad de la infraestructura aérea
- f. Calidad del suministro de electricidad
- g. Líneas telefónicas.

El Consejo Nacional de la Competitividad (CNC) de Perú brinda información útil para la toma de decisiones en las regiones y para ello elabora el Índice de Competitividad Regional (ICR). Este índice está compuesto por 8 pilares: 1) institucionalidad, 2) infraestructura, 3) salud, 4) educación, 5) innovación, 6) ambiente, 7) evolución sectorial y 8) desempeño económico, los cuales son representados a su vez por un total de 58 indicadores.

El pilar de infraestructura comprende indicadores vinculados a la facilidad de acceso vial (densidad vial, asfaltado de vías nacionales y

departamentales) y aéreo a la región, así como el nivel de provisión de servicios básicos y penetración de servicios de telecomunicaciones.

La infraestructura en servicios básicos comprende agua potable, energía eléctrica, telecomunicaciones, transporte, salud y educación. A ello se complementan las obras públicas, referida en carreteras, autopistas, vialidad urbana, escuelas, hospitales, cárceles, vías férreas, puertos, aeropuertos, puentes, y cualquier otra instalación asignada al uso público con importancia crítica para la colectividad. Generalmente las obras públicas van ligadas a la posterior prestación de servicios públicos.

Tradicionalmente se ha tenido un modelo de gestión de la infraestructura del Estado expresado con la participación directa del mismo en la generación de las obras y en la prestación de servicios públicos.

Este modelo fue válido en un entorno de poco crecimiento poblacional, pero esto ha cambiado. Ciudades, como Iquitos, se expanden exponencialmente por la migración del campo a la ciudad y por lo tanto crecen las necesidades de servicios básicos. El Estado no ha podido cumplir con estas mayores necesidades. El nuevo escenario requiere de un marco legal para los nuevos modelos de financiamiento.

Fue necesario establecer que la iniciativa privada es libre y que se ejerce en una economía social de mercado (art. 58, **Constitución Política de Perú**, 1993).

Asimismo, se consideró establecer que los bienes de uso público pueden ser concedidos a particulares conforme a ley, para su aprovechamiento económico (art. 73, **Constitución Política de Perú**, 1993).

Este esquema para el ámbito nacional también se diseñó para el ámbito regional y local. El gobierno regional tiene como objetivo la gestión estratégica de la competitividad regional. Para ello promueve un entorno de innovación, impulsa alianzas y acuerdos entre los sectores público y privado,

el fortalecimiento de las redes de colaboración entre empresas, instituciones y organizaciones sociales, junto con el crecimiento de eslabonamientos productivos; y, facilita el aprovechamiento de oportunidades para la formación de ejes de desarrollo y corredores económicos, la ampliación de mercados y la exportación (inc. 13, art. 8, Ley 27867, **Ley Orgánica de Gobiernos Regionales**).

Las municipalidades asumen las competencias y ejercen funciones, de manera exclusiva o compartida, respecto a servicios públicos locales. Al respecto, de la enumeración que se efectúa en el referido artículo se puede encontrar obras de infraestructura de diferentes ámbitos. Se regula de manera expresa la delegación en los particulares, respecto a la prestación de servicios públicos, así como para la implementación y/o desarrollo de obras de infraestructura pública (art. 73º, **Ley Orgánica de Municipalidades**).

1.2.1.1 Financiamiento de la infraestructura.

Cáceres (2016) comenta las nuevas formas de financiamiento para obtener la infraestructura, por ejemplo hace algunos años se adoptó el novedoso sistema de obras por impuesto. Y plantea, ¿y si intercambios impuestos por servicios básicos?

Tradicionalmente se distinguen dos procedimientos para la provisión de obras y servicios públicos:

- a. La directa, por parte del Estado, a través de sus servicios públicos dependientes o centralizados e independientes o descentralizados.
- b. La indirecta, mediante diversos mecanismos de asociación o coparticipación entre el sector público y el privado, los cuales implican la intervención del sector privado en la provisión directa de la obra o servicio, pero manteniéndose el control y la titularidad de éstos bajo el Estado.

La gestión indirecta ha venido a resolver diversos problemas en la prestación de servicios públicos. Se ha desarrollado un modelo de administración donde la titularidad del servicio es retenida por el Estado; y, la

gestión del servicio se entrega a un concesionario privado, quien asume los riesgos de la explotación, recuperando sus inversiones con las tarifas que pagan los usuarios.

Esta nueva estrategia tiene el respaldo de organismos multilaterales, quienes busca la redefinición del rol del Estado en la economía, sustituyendo la participación directa del gobierno. Esta coparticipación del Estado con el sector privado, o gestión indirecta, puede ejecutarse de varias maneras, desde venta total de la propiedad (expresada en accionamiento de las empresas públicas, hasta la concesión al sector privado para la prestación del servicio). En cada modalidad los riesgos son diferentes.

El rol del Estado ha sido relevante en la provisión de infraestructura, tanto en los países en desarrollo de América Latina como en los desarrollados. Varias razones sustentan la fuerte presencia del Estado:

- a. *Mercado reducido.* Se requiere mercados con gran cantidad de usuarios pues las inversiones son también grandes. La economía de escala permite cubrir los altos costos fijos, y esto no es posible en muchas ciudades del Perú.
- b. *Monopolio natural.* Hay bienes comunes que son atendidos por una sola infraestructura, y esto lo convierte en un monopolio natural. Por ejemplo, solo hay un puente para unir dos pueblos del interior, y si ha sido atendido por un solo proveedor puede ocurrir riegos que requieren ser regulados.
- c. *Necesidad de grandes capitales y tiempos largos de recupero.* Invertir altos montos de capitales hace que su retorno ocurra en períodos de tiempo de largo plazo. Estos tipos de capitales en Latinoamérica, y particularmente en Perú, son escasos, y las tasas de interés son mayores a medida que se amplian los años, y además hay riesgo de inflación que distorsiona los precios.
- d. *Costos no asumidos por el usuario.* En mercados con poblaciones de extrema pobreza, la posibilidad que ellos paguen el costo de inversión en infraestructura es mínimo, el ciudadano considera que la provisión de ellos es una obligación del Estado, y que no deben pagarse.

- e. *Dificultad para fijar tarifas y su recaudación.* La falta de métodos de fijación de tarifas para los servicios y obras públicas se ha constituido en un fuerte impedimentos para atraer el capital privado.
- f. *Actitud de temor a la pérdida de poder de la burocracia.* La **Sociedad Nacional de Industrias** del Perú (2016) indicó que el Perú es uno de los ochos países con mayor carga burocrática en el mundo, siendo el principal obstáculo para lograr competitividad.

El entorno de los últimos años muestra condiciones que dan mayor sustento a este modelo de gestión de obras y servicios públicos:

- a. *Demanda creciente e insatisfecha.* Hay un aumento del ingreso per cápita; economía abierta al comercio exterior; reducción paulatina de aranceles a los productos importados; libre importación de vehículos a precios bajo; todo ello impactó en el crecimiento de la demanda de transporte terrestre. Algo similar ocurre en el transporte aéreo, donde la apertura del mercado permitió el ingreso de competidores, lo que empujó a ofrecer menores precios en los pasajes, lo que movio la demanda.
- b. *Mecanismos de regulación del mercado.* Monopolios naturales presentes en el mercado han exigido sistemas de regulación de tarifas que cautelen el interés del usuario.
- c. *Mercado eficiente de capitales.* La posibilidad de lograr financiamiento a través del mercado de capitales ha sido visto como positivo por los inversionistas que requieren liquidez y ofrecen títulos y valores, y por quienes tienen excedentes de liquidez , por ejemplo los fondos de largo plazo, como los de de pensiones.
- d. *Usuario dispuesto a pagar por un mejor servicio.* Servicios públicos deficientes se expresan en demanda insatisfecha, ante el cual los usuarios valoran su tiempo, seguridad y confort, estando dispuestos a pagar una mayor tarifa.
- e. *Tecnologías de información y comunicación.* Tener mayor información del comportamiento de la demanda ayuda a la empresa a calcular los costos y mejorar el servicio.

Es importante comentar los mecanismos tradicionales de financiamiento que tienen las instituciones públicas para financiar sus inversiones.

El **Fondo de Compensación Municipal –FONCOMUN** se ha establecido con un criterio redistributivo en favor de las zonas menos favorecidas del país, es decir aquellas más alejadas y con menos acceso a servicios básicos (numeral 5, artículo 196, **Constitución Política de Perú**, 1993).

Hay municipalidades en zonas de pobreza, con poblaciones que no pagan tributos. A fin de suplir esta desigualdad, el Ministerio de Economía y Finanzas, mediante resolución ministerial, asigna este recurso a ellas, considerando indicadores sociales y económicos. Sus fines se determinan por acuerdo de su Concejo Municipal y acorde a sus propias necesidades reales, fijando cada Concejo el uso de dichos recursos, conforme a su gasto corriente e inversiones (art. 89, D.S. 156-2004-EF, Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal).

El **Canon**, participación que gozan los gobiernos regionales y locales, corresponde al ingreso y renta obtenidos por el Estado por la explotación económica de los recursos naturales como la minería, hidroenergético, gasífero, pesquero, forestal y petrolero.

Los **Impuestos, tasas y contribuciones municipales**, son: a) impuesto predial, b) impuesto de alcabala, c) impuesto al patrimonio vehicular, d) impuesto a las apuestas, e) impuesto a los juegos y, f) impuesto a los espectáculos públicos no deportivos.

1.2.1.2 La modalidad Alianza Público Privado.

La modernización del Estado en los países ha llevado a formular nuevos modelos de gestión para implementar los servicios públicos y las obras de infraestructura buscando la eficiencia en la provisión de los servicios hacia la ciudadanía, y medidos con estándares de gestión.

Se han desarrollado mecanismos de participación del capital privado en la construcción de obras y la gestión del servicio público generado. Va como concesión de carreteras, puertos, aeropuertos, entre otros sectores del transporte, conocidos como Participación Público Privada (Private Public Partnerships, por sus siglas en inglés como PPP.)

El inversionista privado obtiene beneficios mediante un contrato de largo plazo, a cambio de una fijación libre de tarifas dentro de los parámetros acordados, cubrir inversiones y costos, más razonable para cubrir el riesgo del negocio. La responsabilidad del Estado consiste en evitar o regular el monopolio y que el servicio prestado o de la obra ejecutada sea brindado con calidad.

El Estado mantiene la titularidad de la infraestructura pública, responsabilidad de proveer los servicios y obras básicos. Puede delegar la ejecución de éstos a empresas públicas y excepcionalmente a la iniciativa privada, manteniendo siempre su control, regulación y poder sancionatorio, hasta el límite incluso de rescatar o retirar la delegación en caso de funcionamiento.

Hay diversos mecanismos de coparticipación público-privada:

- a. Empresa con economía mixta.** Parte o todo el accionariado del Estado queda en manos del sector privado Pierde su titularidad sobre dichas acciones, conservando su capacidad de regulación.
- b. El joint venture.** Dos o más partes se asocian para realizar actividades civiles o comerciales de altos montos de inversión, compartiendo riesgos. Unen recursos, que uno no lo tiene y el otro sí, como dinero, propiedad, esfuerzo, conocimiento, habilidad u otro activo.
- c. La privatización de empresas y servicios públicos.** Se transfieren actividades, derechos y activos del sector público al sector privado. El Estado cede la gestión, y entrega al sector privado empresas, bienes, servicios, negocios, establecimientos o derechos.

d. Las delegaciones.- El Estado da un particular la provisión de un servicio público que satisfaga necesidades colectivas de naturaleza especializada, sin impedir la titularidad del servicio, el control y la regulación.

A continuación, se presenta un detalle de los diversos mecanismos de coparticipación público privada:

Construir, apropiarse, operar (Build, Own, Operate): la empresa privada construye la obra señalada por el Estado. Asume la titularidad de la obra se encarga de operar la infraestructura construida y mantener eficiencia.

Comprar, construir, operar (Buy, Build, Operate): previamente se rehabilita la infraestructura deficitaria. Luego, el Estado lo vende al sector privado, quien se encarga de realizar mejoras para que el servicio público se brinde de modo eficiente.

Construir, operar, transferir (Build, Operate, Transfer): el privado construye una obra, y luego administra su puesta en marcha. Con los resultados de su gestión recupera su inversión más utilidad. Al llegar al culminar el plazo, se da por concluido el contrato entre el privado y el Estado, este último recibe la propiedad y a título gratuito. Recibido, el Estado puede encargarse de la operación, o contratar a un operador.

Construir, transferir, operar (Build, Transfer, Operate): el privado construye una obra señalada por el Estado. Al culminar, el Estado tiene la titularidad. A pesar del paso del dominio de la obra al Estado, el particular mantiene el derecho a operarla y gestionarla, junto a los servicios que de ella derivan, con la finalidad de resarcirse de los costos en que incurrió para construir, más una ganancia. Se define el tiempo máximo de operación.

Lease, Operate, Transfer (tomar en leasing, operar, transferir): el privado toma en arrendamiento las instalaciones públicas con la finalidad de operar y gestionar los servicios públicos. El tiempo máximo de arrendamiento. Al final del contrato, el arrendatario devuelve las instalaciones al Estado, sin perder de su derecho a adquirir la edificación, en su valor residual.

Budil, Rent, Transfer (construir, arrendar, transferir): el privado construye o edifica una instalación de servicio público. Concluida la construcción, el privado pasa a tomar las instalaciones en alquiler, reconociendo que el dueño es el Estado. Al finalizar el contrato de alquiler, el inquilino devuelve al Estado la infraestructura

Design, Build, Operate (diseñar, construir, operar). El privado se responsabiliza del diseño, construcción, y operación de una obra pública. El riesgo de la edificación, los recursos y la gestión del servicio público corren por su cuenta.

En el Perú, el Decreto Legislativo N° 1012, Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la Generación de Empleo Productivo y normas para la agilización de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada (Ley de APPs) y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 127-2014-EF (que sustituyó al Decreto Supremo N° 146-2008-EF), establecieron el marco normativo e institucional de la implementación de las asociaciones público-privadas en el Perú.

Las APPs son definidas como modalidades de participación de la inversión privada en las que 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, proveer servicios públicos y/o prestar los servicios vinculados a éstos que requiera brindar el Estado, asimismo, participan en una APP: el Estado, a través de alguna de las entidades públicas establecidas en el artículo precedente, y uno o más inversionistas privados”. (Artículo 3 del Decreto Legislativo N° 1012)

Inicialmente, la Ley de APPs y su Reglamento no contemplaron la posibilidad de formular iniciativas privadas para proyectos con cofinanciamiento del Estado; sin embargo, la Ley N° 29771, del 27 de julio de 2011, modificó el Decreto Legislativo N° 1012 y eliminó el requisito de que los proyectos no podrán reducir garantías financieras por parte del

Estado, permitiendo que legalmente sea viable presentar iniciativas privadas para proyectos que requieren cofinanciamiento del Estado; no obstante ello, el Reglamento no fue modificado.

Posteriormente, el Decreto Supremo 005-2013-EF, dicta disposiciones complementarias para reglamentar el segundo párrafo de la nonagésima sexta disposición complementaria final de la ley N° 29951, Ley de Presupuesto del 2013, quien de manera excepcional y con carácter urgente a las iniciativas privadas cofinanciadas, creando así el sustento de un marco institucional que debería ser desarrollado a la brevedad posible y lo que debería reflejarse en una modificación del Reglamento del Decreto Legislativo 1012

El Decreto Supremo N° 127-2014-EF aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012, establece el marco institucional de las iniciativas privadas cofinanciadas. Asimismo, se mantiene el rol protagónico de Proinversion al tener a su cargo la conducción de los procesos de promoción de la inversión privada en cuanto a las iniciativas privadas con cofinanciamiento. De esa forma, las iniciativas privadas referidas a obras de infraestructura con competencia de gobiernos regionales y locales, serán viabilizadas por Proinversion, quien debería coordinar con estas entidades a fin de obtener inversiones que se relacionen con sus necesidades.

1.3 Definición de términos básicos.

- a. **Alianza.** Acción que llevan a cabo dos o más personas, organizaciones o naciones, de trabajo conjunto.
- b. **Infraestructura.** Conjunto de elementos físicos y materiales como, carretas, puentes y otros ubican en un espacio determinado.
- c. **Inversión.** Se refiere a la salida de recursos financieros con el objetivo de obtener un beneficio en el futuro.

- d. Consumidor.** El outer consume bienes y servicios finales puede ser como una persona o una familia, aunque en la realidad las empresas u otras instituciones también son consumidores finales para cierto tipo de bienes.
- e. Contrato.** Acuerdo voluntario y bilaterales entre dos partes, denominan deudor y acreedor. Cada parte puede estar constituida por más de una persona, que puede haber más de un deudor y/o más de un acreedor, vinculados por el contrato.
- f. Demanda.** Relación que existe entre la cantidad demandada y el precio para un determinado bien o servicio.
- g. Rentabilidad.** Beneficio renta expresado en términos relativos o porcentuales respecto a capital total invertido a los fondos propios.

CAPÍTULO II: VARIABLE E HIPÓTESIS

2.1 Variable y su operacionalización

Variables, indicadores e índices.

Variables	Indicadores	Índices
Variable Oportunidades de negocio	Conocimientos.	1 Tipo de conocimiento. 2 Grado de aplicación en las regiones del país. 3 Percepción de mejora del servicio. 4 Interés en mayor capacitación en el tema.
	Habilidades.	Complejidad del trabajo a realizar bajo esta modalidad. Experiencia en trabajos bajo esta modalidad. 2.3 Interés en el tema.
	Sector de inversión.	1 Sectores con posibilidades de inversión. 3 Factibilidad de hacerlo. 4 Limitaciones para hacerlo.

2.2 Formulación de la hipótesis.

2.3.1 Hipótesis general.

Se observan altas oportunidades de inversión mediante la modalidad Participación Público Privado necesarias de realizar en la ciudad de Iquitos, periodo 2016”.

2.3.2 Hipótesis específicas.

“Se observan altos conocimientos que tienen los profesionales vinculados a la infraestructura sobre la modalidad Participación Público Privado necesarias de realizar en la ciudad de Iquitos, periodo 2016.

“Se observa altas habilidades que tienen los profesionales vinculados a la infraestructura sobre la modalidad Participación Público Privado necesarias de realizar en la ciudad de Iquitos, periodo 2016.

“Se observan muchos sectores de infraestructura donde se puede realizar la modalidad Participación Público Privado en la ciudad de Iquitos, periodo 2016”.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA.

3.1 Tipo y diseño de investigación.

Fue descriptivo puesto que se pretende llegar a conocer los conocimientos, habilidades y posibilidades de realizar inversiones mediante formas innovadoras de financiamiento.

El diseño es No Experimental puesto que no se han manipulado las variables. Solo se observaron los fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para luego ser analizados.

3.2 Población y muestra.

3.2.1 Población

La población de estudio comprende las características siguientes:

- a. Unidad muestral: La organización pública sobre la cual se solicitaron los datos: Gobierno regional, municipio provincial y municipio distrital.
- b. Unidad de análisis: En cada organización pública se seleccionaron de dos a cuatro personas, de acuerdo a la cantidad de profesionales que laboran en la institución, a quienes se aplicó el instrumento de recolección de datos: el profesional que participa en el proceso de la formulación y evaluación del proyecto de inversión.

3.2.2 Muestra

Los miembros de la muestra fueron seleccionados mediante el muestreo intencional o de conveniencia, por lo que está constituida de la siguiente manera:

Tamaño de la muestra

Tipo de institución	Cantidad	Cantidad de profesionales	Total a encuestar
Gobierno Regional de Loreto	01	15	05
Municipalidad Provincial	02	6	02
Municipalidad Distrital	04	20	06
Total			13

3.3 Técnicas e instrumentos

El procedimiento de recolección de datos:

1. Se elaboró el instrumento de medición (encuesta) para obtener información.
2. Posteriormente, se sometió a juicio de expertos el instrumento de medición (encuesta) antes de proceder a ejecutarse.
3. Seguidamente, se aplicó una prueba piloto al 10% de la muestra.
4. Asimismo, se contrató a un equipo de jóvenes estudiantes de la universidad, particularmente de las carreras vinculadas a la construcción.
5. Previo a ello, este equipo fue capacitado.
6. Aplicación de la encuesta.
7. Monitoreo, evaluación y supervisión.

Técnicas

- a. Se utilizó la encuesta como instrumento de medición
- b. La encuesta fue ejecutada por las personas de apoyo en periodos diarios durante dos meses para la recolección de dato según el programa de estudio.

Instrumento

El instrumento es el cuestionario que contiene preguntas sistematizadas con alternativas de preguntas.

3.4 Procedimiento de recolección de datos.

Para el procesamiento de la información se realizaron las siguientes acciones:

- a. Recolección de datos derivados de la encuesta.
- b. Ordenamiento de los base datos derivados de las encuestas.
- c. Tabulación de la base datos derivados de las encuestas.
- d. Preparar la encuesta.
- e. Ingreso de la base de datos.
- f. Procesar la base de datos.
- g. Analizar los resultados del procesamiento estadístico.
- h. Interpretación de los resultados.

El instrumento de recolección es el Cuestionario, documento que contiene preguntas sistematizadas con preguntas cerradas pues se ofrecen opciones de respuestas.

3.5 Técnicas de procesamiento y análisis de los datos.

Los datos fueron expresados en escala cualitativa Likert, y medidos cuantitativamente en porcentajes en tablas de contingencia y en medidas de tendencia central (promedios) y de dispersión (desviación estándar).

3.6 Aspectos éticos.

Los nombres de las personas encuestadas se mantienen en reserva, a fin de proteger la opinión de los profesionales participantes en el Estudio.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1 Conocimientos sobre la modalidad participación público privado.

La modalidad de financiamiento de las obras públicas a través de la modalidad de Asociación pública privada es relativamente nueva en el país y con escasa aplicación en la Región Loreto.

Un alto porcentaje de los entrevistados el 69.2%, ha expresado que tiene regular conocimiento sobre esta modalidad; esto se explica por las noticias periodísticas difundidas en el país referente a problemas ocurridos en las obras hechas bajo esta modalidad.

Un reducido porcentaje, el 7.7%, ha manifestado que no tiene ningún conocimiento sobre este sistema, y esto se explica por la escasa difusión de la Institución que debe promover esta APP tal como la Agencia de Promoción de la Inversión – PROINVERSION y de la complejidad de su puesta en marcha.

Tabla N° 3

Grado de conocimiento que tienen los Profesionales respecto a la modalidad de financiamiento APP, ciudad de Iquitos, 2016

	n	R1	R2	R3	R4	Promedio	Desviación estándar	Coefficiente de variación
Grado de conocimiento sobre modalidad de financiamiento APP	13	7.7 %	23.1 %	69.2 %	0.0 %	2.62	0.65	24.9%

Elaboración: los autores.

Leyenda:

R1: Ningún conocimiento

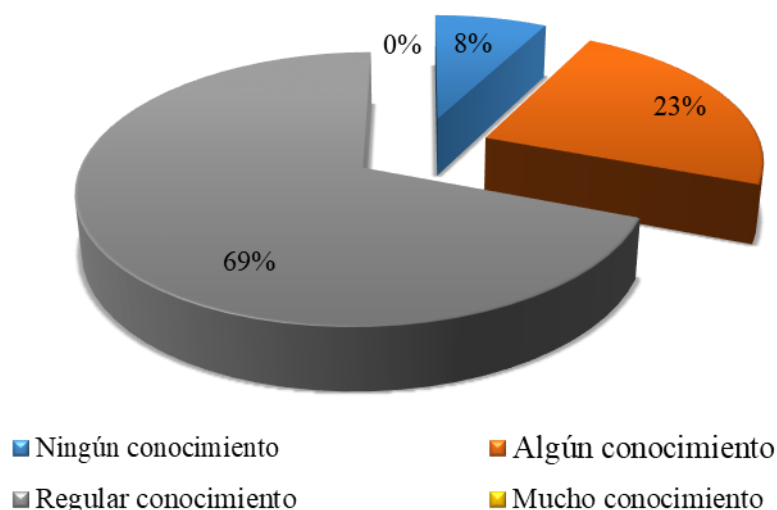
R2: Algún conocimiento

R3: Regular conocimiento

R4: Mucho conocimiento

Gráfico 03

Grado de conocimiento de colegas respecto a APP



El conocimiento que se puede tener sobre determinada materia permite determinar qué tan posible es llevarlo a la práctica.

El estudio señala que un importante porcentaje de los entrevistados, el 46.2%, ha expresado una regular posibilidad de aplicación en el ámbito de la ciudad de Iquitos. Otro pequeño, pero importante segmento de profesionales considera que en algo se puede aplicarlo en desarrollar obras bajo esta modalidad.

La Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Perú (en adelante Proinversion) a febrero de 2017, tiene una cartera de proyectos por un monto de inversión de más de US\$ 11,575 millones en todos los sectores, como:

- Un proyecto en transporte vial. Inversión estimada: US\$ 464 millones
- Proyectos ferroviarios. Inversión estimada: US\$ 6,804 millones
- Diez proyectos en electricidad e hidrocarburos. US\$ 1,053 millones
- Proyectos en Telecomunicaciones. Inversión estimada: US\$ 219 millones
- Un proyecto en Inmuebles. Inversión estimada: US\$ 500 millones
- Proyectos de salud. Inversión estimada: US\$ 424 millones

- Un proyecto en Puertos e Hidrovías. Inversión estimada: US\$ 95 millones
- Proyectos en minería. Inversión estimada: US\$ 2,016 millones

Tabla N° 4

Grado de conocimiento que tienen sus colegas respecto a la aplicación de la modalidad de financiamiento APP en el Perú, ciudad de Iquitos, 2016

	N	R1	R2	R3	R4	Promedio	Desviación estándar	Coefficiente de variación
Financiamiento público privado (APP), se está aplicando en diferentes regiones del Perú	13	7.7%	30.8%	46.2%	15.4%	2.69	0.85	31.8%

Elaboración: los autores

Leyenda:

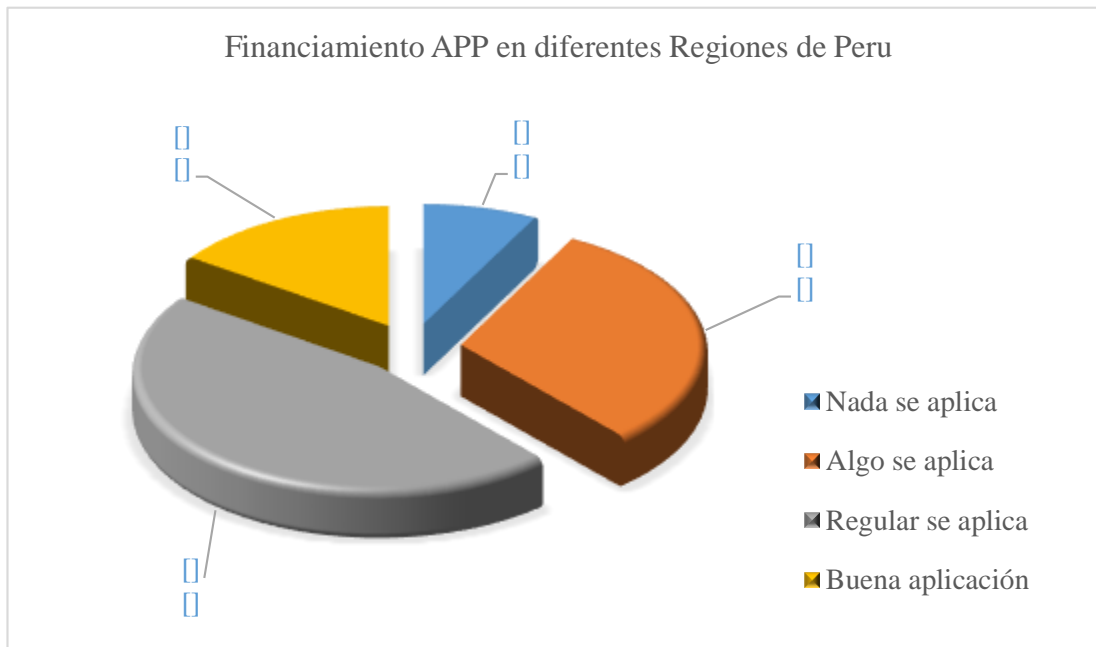
R1: Nada se aplica

R2: Algo se aplica

R3: Regular se aplica

R4: Buena aplicación

Gráfico 04.



Toda obra de infraestructura genera un impacto en la satisfacción de la necesidad de la comunidad, y esto debe ser altamente positivo (Se brinda un activo como un alto nivel de calidad) y que satisfaga a los usuarios.

El estudio nos señala que los profesionales vinculados a la construcción no vislumbran el impacto que podría crearse, el 79.9%, señala que la aplicación de esta modalidad seguiría igual al impacto que puede brindar la obra financiada por el sector público.

Tabla N° 5.

Grado de conocimiento del impacto sobre la mejora del servicio de la modalidad de financiamiento, ciudad de Iquitos, 2016

	n	R1	R2	R3	R4	Promedio	Desviación estándar	Coefficiente de variación
Mejora del Servicio Público mediante la modalidad APP.	13	7.7 %	76.9 %	15.4 %	7.7%	3.08	0.49	16.0%

Elaboración: los autores

Leyenda:

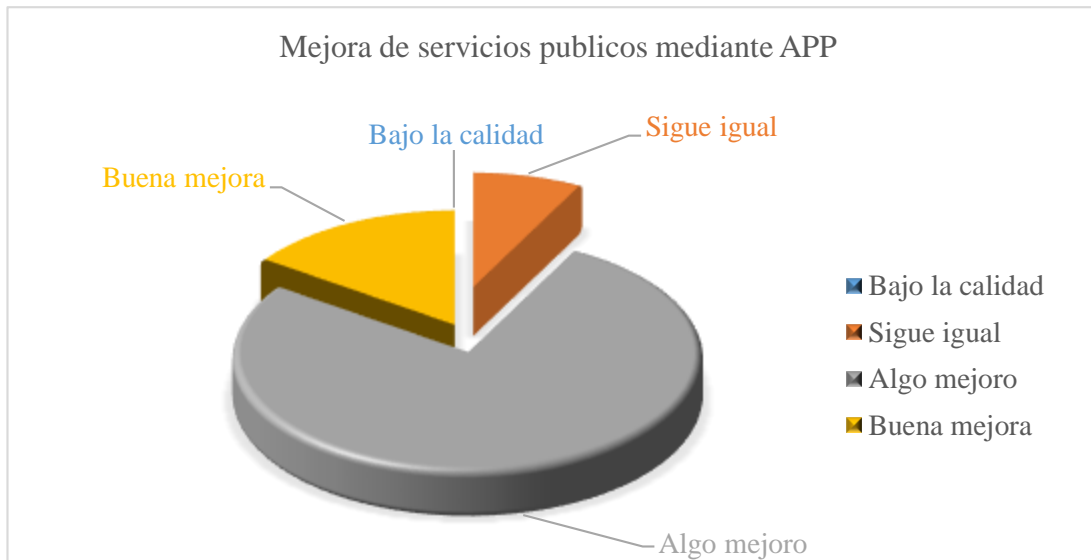
R1: Bajo la calidad del servicio

R2: Sigue igual

R3: Algo mejor

R4: Buena mejora

Gráfico 05



Si bien las personas pueden poseer menor conocimiento sobre las modalidades innovadoras para financiar las obras para la sociedad, es importante conocer el grado de interés en un mayor conocimiento sobre la materia.

El estudio señala que un alto porcentaje de los entrevistados presentan regular interés en tener mayor conocimiento, el 61,5% así lo señala. A ello se agregan un segmento menor pero también importante, el 38.5%, quienes señalan mucho interés en aprender más sobre el tema, y esto es satisfactorio para mejorar las condiciones de la ciudad de Iquitos.

Tabla N° 6

Grado de interés en tener mayor conocimiento de la modalidad de financiamiento, ciudad de Iquitos, 2016

	n	R1	R2	R3	R4	Promedio	Desviación estándar	Coefficiente de variación
Interés de tener mayor conocimiento en tema APP.	13	0.0%	0.0%	61.5%	38.5%	3.38	0.51	15.0%

Elaboración: los autores

Leyenda:

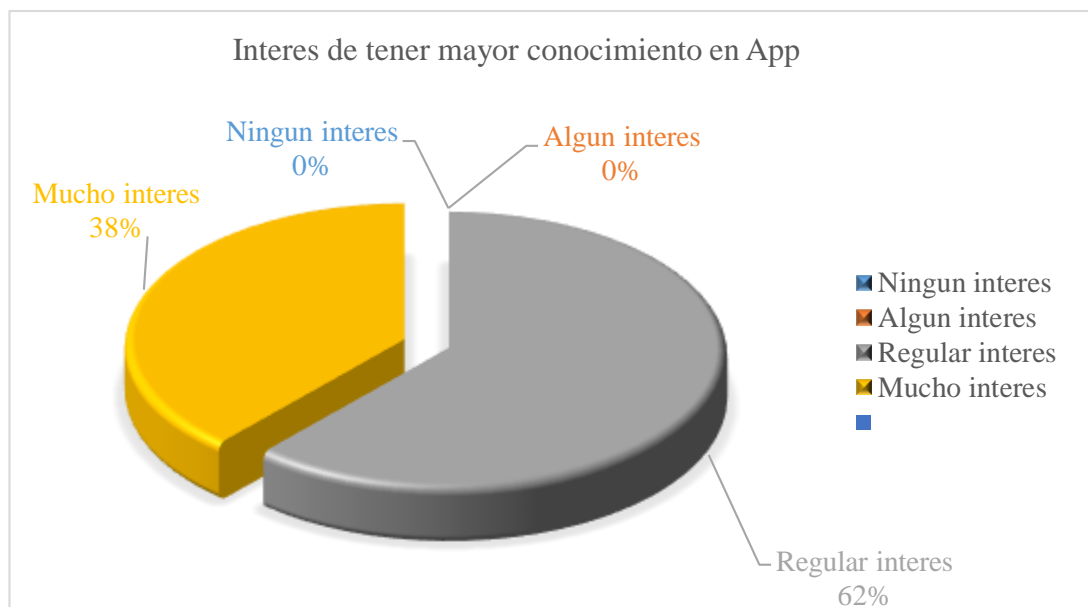
R1: Ningún interés

R2: Algún interés

R3: Regular interés

R4: Mucho interés

Gráfico 06.



4.2 Habilidades sobre la modalidad participación público privado.

Adoptar una nueva modalidad de financiamiento de la obra pública genera nuevos procesos de costeo, tanto del diseño, la licitación, construcción y mantenimiento, y esto impacta en la forma de calcular la rentabilidad del enfoque del inversionista privado. Los profesionales vinculados a la infraestructura expresan que existe regular complejidad en hacer estos procesos, el 38.5% así lo señala. Esto se explica porque el enfoque del privado está en recuperar su inversión mediante tarifa a los usuarios.

Tabla N° 7

Grado de complejidad de trabajos que perciben sus colegas respecto a la construcción con la modalidad de financiamiento APP, ciudad de Iquitos, 2016

	n	R1	R2	R3	R4	Promedio	Desviación estándar	Coefficiente de variación
Complejidad de trabajos en la construcción de una obra bajo esta modalidad.	13	7.7 %	53.8 %	38.5 %	0.0 %	2.31	0.63	27.3%

Elaboración: los autores

Leyenda:

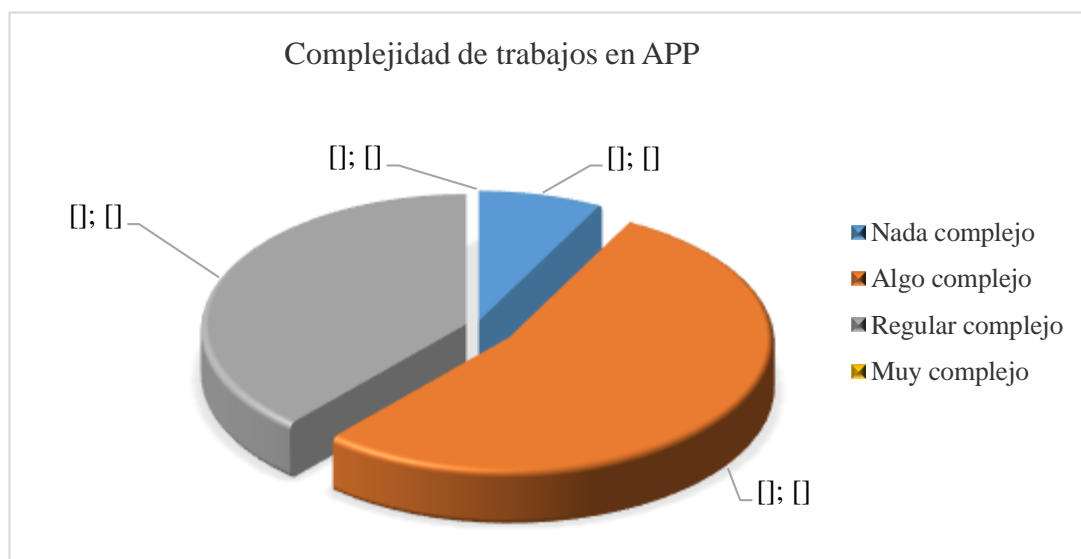
R1: Nada complejo

R2: Algo complejo

R3: Regular complejo

R4: Muy complejo

Gráfico 07.



La eficiencia en el trabajo obedece a diversos indicadores, y uno de ellos está referido a la experiencia que deben tener los profesionales sobre la actividad que están desarrollando. El estudio señala un alto número de los profesionales que manifestaron tener algún grado de experiencia sobre la modalidad de financiamiento APP. Cabe indicar que hay un pequeño porcentaje el 15.4%, quienes manifestaron tener una regular experiencia sobre este tema.

Tabla N° 8

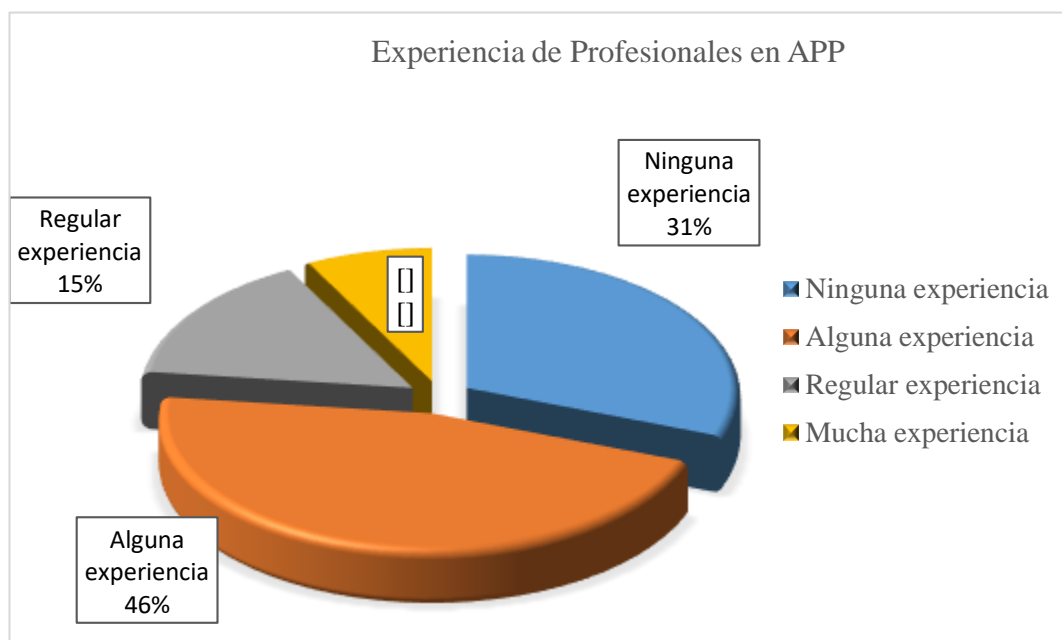
Grado de experiencia que tienen los Profesionales con trabajos con la modalidad de financiamiento APP, ciudad de Iquitos, 2016

	n	R1	R2	R3	R4	Promedio	Desviación estándar	Coefficiente de variación
Experiencia que tienen los Profesionales en trabajos bajo esta modalidad	13	30.8 %	46.2 %	15.4 %	7.7 %	2.00	0.91	45.6%

Elaboración: los autores

Leyenda:
R1: Ninguna experiencia
R2: Alguna experiencia
R3: Regular experiencia
R4: Mucha experiencia

Gráfico 08.



Para lograr la eficiencia de una actividad a realizar se necesita además de la experiencia, el interés, es decir, la actitud hacia las formas nuevas de trabajo.

El estudio nos señala un alto porcentaje de profesionales vinculados a la construcción que expresaron regular interés, el 61.5%, para trabajar con esta modalidad. Otro importante grupo de profesionales, el 23.1%, señala mucho interés en ingresar a las actividades bajo esta modalidad.

Tabla N° 9

Grado de interés que tienen los profesionales para trabajar con la modalidad de financiamiento APP, ciudad de Iquitos, 2016

	n	R1	R2	R3	R4	Promedio	Desviación estándar	Coefficiente de variación
Interés de los Profesionales para trabajar bajo la modalidad APP.	13	0.0 %	15.4 %	61.5 %	23.1 %	3.08	0.64	20.8%

Elaboración: Los autores

Leyenda:

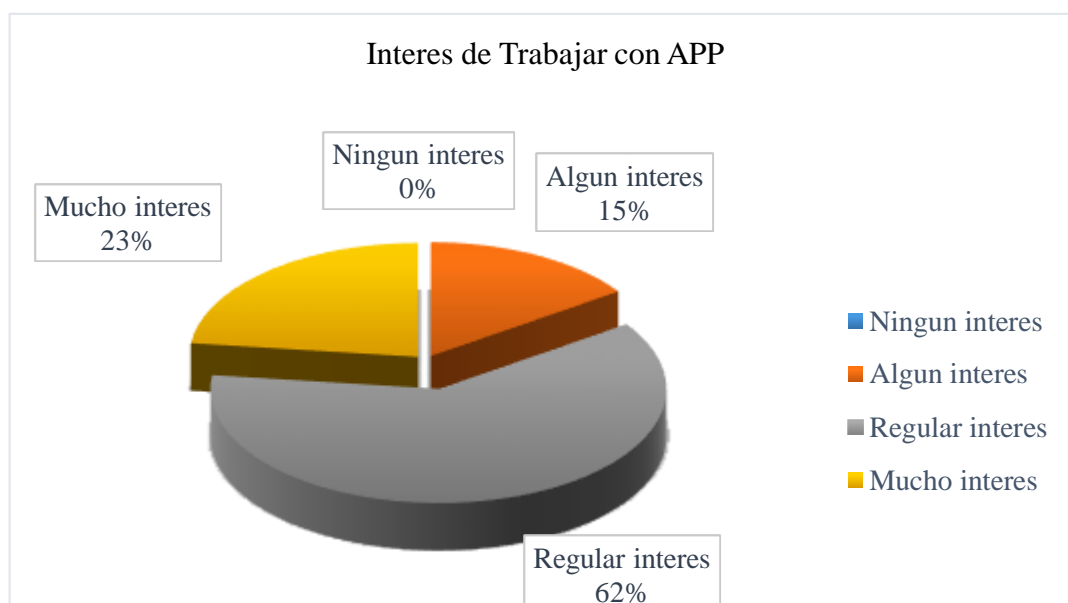
R1: Ningún interés

R2: Algún interés

R3: Regular interés

R4: Mucho interés

Gráfico 9



4.3 Sectores de infraestructura para realizar la modalidad participación público privado.

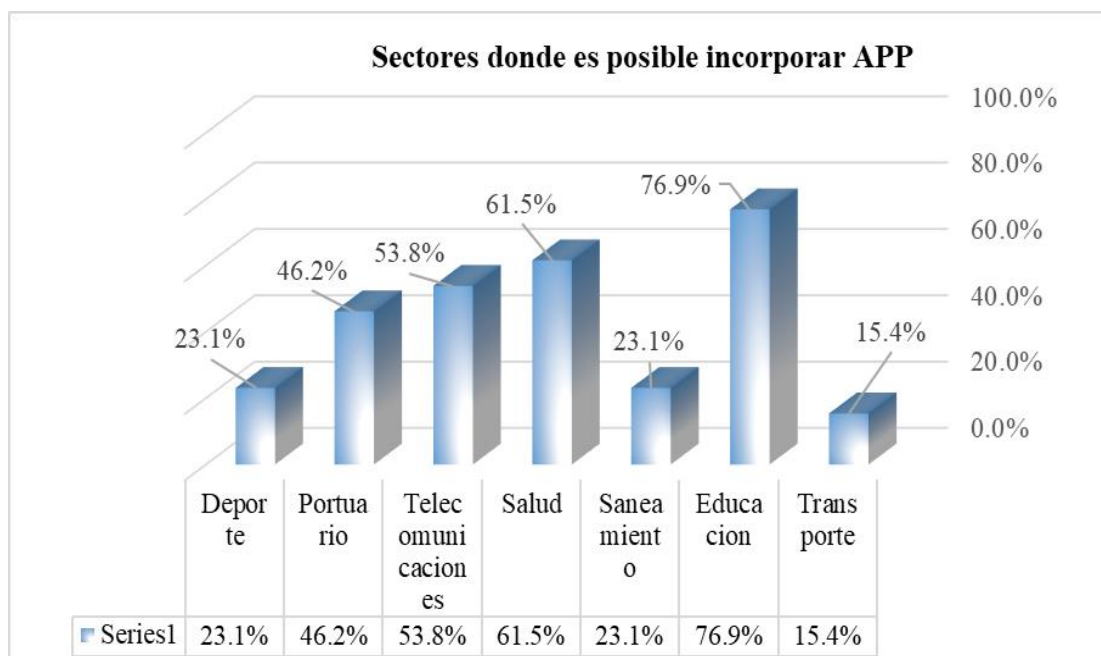
Todos los sectores importantes donde deben crearse infraestructura por el Estado, han sido seleccionados por los profesionales vinculados a la construcción. El sector de mayor posibilidad que puede incorporar esta modalidad es el sector educación, con el 76.9%, sobre las cuales ya existen experiencias básicas en Loreto.

El segundo sector es el de salud, con el 61.5%, para incorporar esta modalidad, Esto se explica con el crecimiento de algunas instituciones privadas que trabajan servicio de salud en la región.

Gráfica N° 10.

Sectores donde es posible incorporar la modalidad de financiamiento público privado, ciudad de Iquitos, 2016.

(Puede responder varias alternativas)



Elaboración: los autores

El estudio ha determinado regular posibilidad de hacer inversiones con el financiamiento APP, el 61.5% así lo señala, y esto abre un gran mercado de desempeño laboral para los profesionales vinculados a la construcción, con énfasis en los sectores educación y salud.

Tabla N° 10.

Grado de factibilidad de realizar inversión bajo el financiamiento de la modalidad de financiamiento APP, ciudad de Iquitos, 2016

	n	R1	R2	R3	R4	Promedio	Desviación estándar	Coefficiente de variación
Factibilidad de realizar inversión bajo APP en Iquitos	13	0.0 %	30.8 %	61.5 %	7.7 %	2.77	0.60	21.6%

Elaboración: los autores

Leyenda:

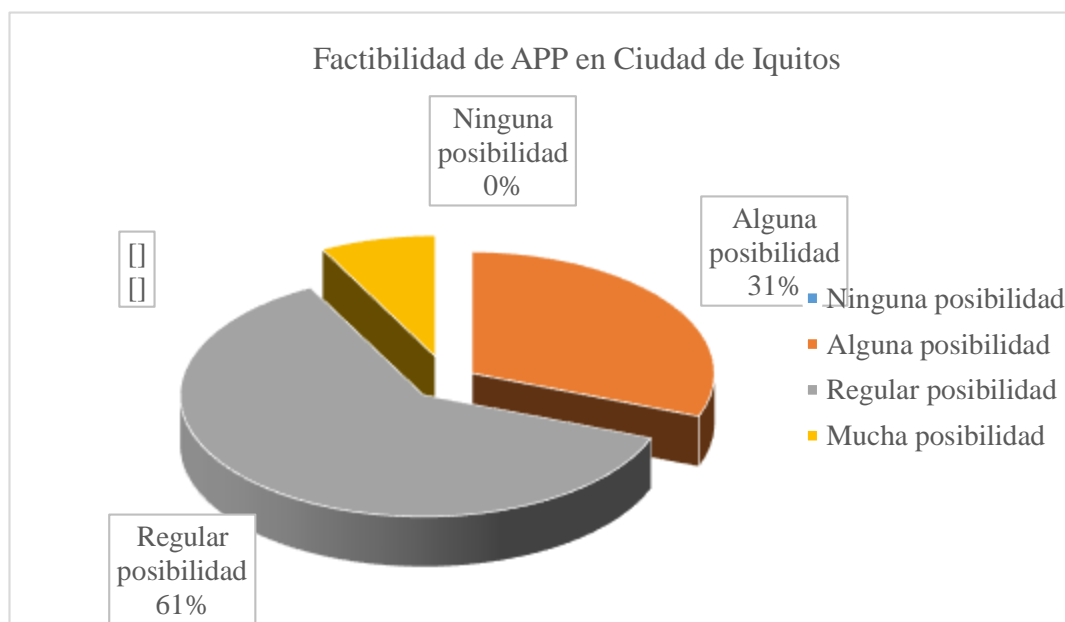
R1: Ninguna posibilidad

R2: Alguna posibilidad

R3: Regular posibilidad

R4: Mucha posibilidad

Gráfico 11

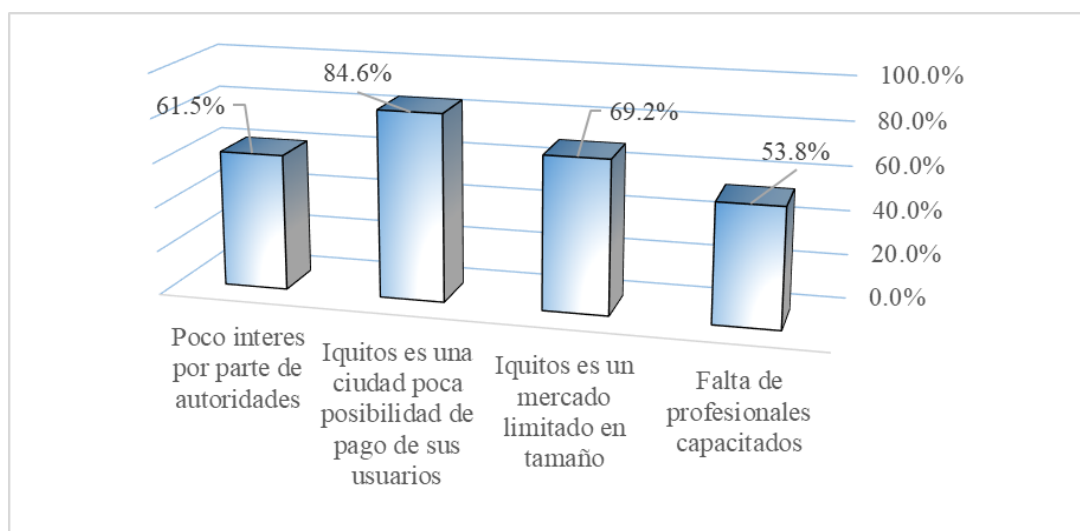


Toda actividad que se estima realizar puede encontrar en el camino, obstáculos o limitaciones, en las acciones básicas o siguientes. El estudio determina que la población de Iquitos, tiene reducidas posibilidades de pago, el 84.6% así lo señala, para pagar los servicios de infraestructura que pueda crearse bajo esta modalidad.

Gráfica N° 12.

Limitaciones que podrían encontrarse al desarrollar la modalidad de financiamiento público privado, ciudad de Iquitos, 2016.

(Puede responder varias alternativas)



CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

Experiencias de Asociaciones Pública Privadas en Región Loreto:

Hidrovía Amazónica: Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza - Iquitos - Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas - Confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa - confluencia con el río Marañón":

Objetivo: Establecer un sistema para desarrollar y mantener la navegación en condiciones seguras las 24 horas del día y los 365 días del año, en el ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas.

Inversión estimada: US\$ 95 millones.

Localización: Región Loreto, provincias Maynas, Loreto, Datem del Marañón, Requena y Ucayali.

Demanda: Compuesta por transporte de pasajeros y carga intrarregional.

Modalidad: Asociación Público – Privada Cofinanciada. El concesionario es responsable del diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del proyecto Hidrovía Amazónica.

Fuente: Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Proinversion

Línea de Transmisión Moyobamba – Iquitos:

Objetivo: Establecer un sistema de transmisión eléctrica eficiente y de calidad para Iquitos, proveniente de la red nacional. Producir energía más limpia y económica. Iquitos actualmente consume energía generada a base de petróleo.

Inversión estimada: US \$ 589 millones.

Localización: Región Loreto, provincias Alto Amazonas, Loreto, Datem del Marañón y Maynas. Región San Martín

Demanda: El consumo actual de Iquitos (aprox.) es de 50 MW. Cuando la línea entre en operación su capacidad será de 150 MW. Está diseñada para llegar a transportar hasta 300 MW.

Modalidad: Asociación Público – Privada financiada. Iniciativa Estatal. Auto sostenible.



Fuente: Agencia de promoción de la Inversión Privada – Proinversion.

Reserva Fría de Generación-Planta Iquitos:

Objetivo: Instalar sistema de generación robusto y moderno en la ciudad de Iquitos, que reemplace los grupos térmicos antiguos y obsoletos en servicio.

Inversión estimada: US \$ 100 millones (sin IGV).

Localización: región Loreto, provincia de Maynas.

Demanda: El consumo actual de Iquitos (aprox.) es de 50 MW.

Modalidad: APP financiada. Iniciativa estatal Auto sostenible.



Fuente: Agencia de promoción de la Inversión Privada – Proinversion.

5.1 Posibilidad de Inversión en Infraestructura: Cartera de Proyectos en Loreto 2016-2017

a) Creación de la Carretera Nor Oriental Iquitos – Saramiriza:

Objetivo: Impulsar el desarrollo económico social de la región Loreto.

Resumen: Construcción de 700 km de carretera con pavimento flexible, incluyendo obras de arte. Sería la conexión terrestre con el resto del país, por lo cual se generaría una demanda significativa de cargas y pasajeros.

El proyecto sería complementado por la Carretera Bellavista-Mazan-El Estrecho, que conectaría con el país de Colombia, conformándose un corredor vial interdepartamental internacional.

Inversión estimada: S/. 7,000´000,000

Localización: Región Loreto, provincias Maynas, Loreto y Datun del Marañón, distritos San Juan bautista, Alto Nanay, el Tigre, Andoas y Manseriche.

Demanda: Está compuesta por transporte de pasajeros y carga intrarregional.

Modalidad: Asociación Público – Privada Cofinanciada.



Fuente: Agencia de promoción de la Inversión Privada - Proinversion

b) Construcción del Puerto Internacional Iquitos – Sinchicuy, provincia de Maynas, región Loreto.

Objetivo: Mejorar la infraestructura fluvial de la región Loreto.

Resumen:

El Puerto Internacional de Iquitos, se ubica en la ribera del río Amazonas, en la localidad de Sinchicuy, provincia de Maynas, en la región Loreto; a la margen izquierda aguas abajo del río Amazonas, a escasos 20 minutos en bote deslizador.

Las Obras: construcción de un muelle de 120.167 m² y un área de operaciones logísticas de 363.367 m². En la primera fase se construirá un muelle con cuatro amarraderos, dos atracadores para pasajeros, una área de almacenamiento para carga general, una área de almacenamiento techado para mercancía perecible y un patio de almacenamiento de contenedores.

El proyecto se conectará con la margen izquierda de la carretera Bellavista – Mazan – Salvador – El Estrecho, al mismo tiempo con el gran Puente de Bellavista – Santo Tomas sobre el río Nanay, que unirá los distritos de Punchana, Iquitos y San Juan con el proyecto carretero, complementándose un corredor vial interdepartamental internacional.

Inversión estimada: S/. 320'000,000.00

Localización: Región Loreto, provincia de Maynas.

Demanda: Empresas de transporte de rubro comercial, industrial, pasajeros y carga intrarregional.

Modalidad: Asociación Público – Privada Cofinanciada.



Fuente: Agencia de promoción de la Inversión Privada – Proinversion.

c) Mejoramiento y ampliación de los servicios turísticos públicos del Parque Turístico Nacional laguna de Quistococha en el distrito de San Juan Bautista, provincia de Maynas, región Loreto.

Objetivo: Brindar adecuadas condiciones de los servicios turísticos públicos.

Resumen: Se desarrollara un nuevo zoológico, que incluya las áreas disponibles al sur del ámbito de intervención, mejorando las instalaciones de las áreas de agua, incluyendo propuestas de exposiciones de animales, entre otras mejoras. Se desarrollara un centro de interpretación, que tendrá como objeto la naturaleza, vida animal y vegetal; y depredación de la selva.

Contará con un área administrativa que podrá estar integrada a los tres usos masivos del Parque Turístico (Zoológico, Usos Múltiples y Recreación), coordinando la administración y logística técnica necesaria para cada área, logrando un adecuado control de seguimiento. Se ha considerado la implementación de un centro de eventos y exposiciones, que permita la concentración de las actividades masivas. El área de recreación, con un planteamiento de complejo de esparcimiento relacionado a la playa de arena blanca, actualmente ocupado por el zoológico.

Inversión estimada: S/. 36´614,540.00

Localización: Región Loreto, provincia de Maynas.

Demanda: Se estima en 352,230 turistas extranjeros y nacionales anualmente que asisten al Parque turístico Quistococha.

Modalidad: Asociación Público – Privada Cofinanciada.



Fuente: Agencia de promoción de la Inversión Privada – Proinversion.

d) Central Hidroeléctrica del Pongo de Manseriche en provincia de Datem del Marañón, región Loreto.

Objetivo: Generar energía eléctrica de fuente renovable.

Resumen: construcción de una hidroeléctrica de 7550 MW de potencia, represando el río Marañón en la zona del pongo del Manseriche.

Componentes: Presa, casa de máquinas, turbinas, generador, aliviaderos, patio de llaves, transformadores y líneas de transmisión.

Características del Proyecto:

Parámetro	Unidad	Cantidad
Caudal de Diseño	m ³ /s	3,500
Caída bruta de Diseño	M	161
Potencia instalada	MW	7,550
Energía media anual	GW.H	40,970
Volumen de Embalse	MMm ³	21.75
Tipo de Turbina		Kaplan
Número de Turbinas		
Factor de Planta	%	62%

Inversión estimada: S/. 52,000'000,000.00

Localización: Región Loreto, distrito de Manseriche, provincia Datem del Marañón y Región Amazonas, provincia de Condorcanqui.

Demanda: La matriz energética del país está constituida en un 52% por fuente de generación térmica, que puede ser sustituida por la energía generada por este proyecto y el excedente puede ser exportado al Brasil y Colombia.

Canon Hidroenergético Anual que generaría la inversión:

A	Producción anual de energía	GW.h	40,790
B	Precio de venta de Energía[3]: (promedio)	S/./KW.h	0.086
C	Venta de Energía anual:	S/.	3,507,940,000
D	Utilidad Neta Estimada (40% de la Venta)	S/.	1,403,176,000
E	Impuesto a la Renta (30% de Utilidad Neta)	S/.	420,952,800
F	Canon Hidroenergético (50% del Imp Renta)	S/.	210,476,400

Tiempo estimado: Para los estudios de pre inversión e Inversión, así como los trabajos de Construcción de la Central Hidroeléctrica del Pongo de Manseriche es de 10 años.

Modalidad: Asociación Público – Privada Autofinanciada.

Base Legal: El 16 de junio del 2010 se suscribe el tratado bilateral llamado “Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Federativa de Brasil para el Suministro de Electricidad al Perú y Exportación de Excedentes al Brasil”, más conocido como el Acuerdo Energético Perú – Brasil. El 27 de abril del 2011, se publicó el Decreto Supremo N°020-2011-MEM que declara de interés nacional y social para el largo plazo el desarrollo integrado de 20 centrales hidroeléctricas en la cuenca del río Marañón, entre ellas, la Central Hidroeléctrica del Pongo de Manseriche.



Fuente: Agencia de promoción de la Inversión Privada – Proinversion.

e) Construcción del Puerto Fluvial de la Ciudad de Nauta, distrito de Nauta, provincia de Loreto, región Loreto.

Objetivo: Mejorar la infraestructura fluvial de la región Loreto.

Resumen:

Construcción del puerto fluvial de transferencia de carga de alta eficiencia y rendimiento. Este puerto servirá como centro logístico y estará dotado de la infraestructura portuaria y necesaria para transferir carga con alta eficiencia y rendimiento.

Inversión estimada: S/. 30'000,000

Localización: Región Loreto, provincia de Loreto.

Demanda: Empresas de transporte de rubro comercial, industrial y carga intrarregional.

Modalidad: Asociación Público – Privada Cofinanciada.



Fuente: Agencia de promoción de la Inversión Privada – Proinversion.

CAPÍTULO VI: PROPUESTA

Áreas potenciales de atracción de inversión:

Pilar	Ámbito Regional	Ámbito Municipal
Infraestructura:	Centrales Eléctricas	
	Empresas de Saneamiento	Empresas de Saneamiento
	Telecomunicaciones	Central Telefonía rural/ Internet satelital en IEP
	Aeródromos	Aeródromos
	Carreteras (de tráfico importante)	Terminales terrestres
	Puertos Fluviales y lacustres	Puertos Fluviales y lacustres
	Proyectos Turísticos	Proyectos Turísticos
	Proyectos Inmobiliarios (Techo Propio y Mi Vivienda)	Proyectos Inmobiliarios (Techo Propio)
	Infraestructura Productiva	Control de ruidos / Semaforización
	Piscicultura	Estacionamiento Vehicular
Salud	Hospitales	Clínica/ Botica popular.
		Gestión de Residuos sólidos
Educación	Construcción, mantenimiento y operación de servicios de C.E.	Bibliotecas populares
Entorno económico	Reforestación productiva	
	Palma Aceitera	

Fuente: Agencia de promoción de la Inversión Privada - Proinversion

CAPÍTULO VII: CONCLUSIONES

1.- Respecto a los conocimientos, se concluye:

1.1 Que las personas que participan en la gestión de inversiones públicas, tienen regular conocimiento sobre los beneficios de la modalidad Asociación Pública Privada – APP, y esto representa un buen indicador para promover el uso de la modalidad.

1.2 Es interesante los resultados que nos presenta este estudio pues un importante sector de profesionales señala que hay posibilidades de aplicación, especialmente en el sector de transporte tal como en el caso del proyecto de la Hidrovía Amazónica asignado en el 2017.

1.3 El estudio nos expresa que los profesionales vinculados a la industria de la construcción aún no dedicaban el mayor impacto en la calidad de obtener como en los servicios satisfactorios que se puede brindar a la comunidad respecto a la obra pública tradicional.

1.4 Los profesionales vinculados a la industria de la construcción que elaboran en la ciudad de Iquitos expresan un regular o mucho interés en aprender más sobre esta modalidad de financiamiento. Esto es un hecho positivo por cuanto se reduce una barrera en el desarrollo de capacidades tal como el rechazo o poco interés a temas innovadores.

2. Respecto a las habilidades, se concluye:

2.1 Pasar de la modalidad de financiamiento tradicional a la obra pública enfocado en la etapa de construcción hacia una modalidad de funcionamiento basado en el mantenimiento, requiere de nuevas competencias especialmente referido a los contratos, y esto es percibido con regular complejidad por parte de los profesionales vinculados a la profesión.

2.2 Es alarmador conocer que hay un reducido grupo de profesionales que se señalan que tienen regular experiencia sobre trabajos con modalidad de

financiamiento APP, y esto será el motor que promueva iniciativas en la Región Loreto para proyectos con esta modalidad.

2.3 Es alentador identificar el interés de las personas de aprender y además aplicar nuevas modalidad de financiamiento en las obras públicas y esto crea un escenario futuro positivo para hacer infraestructura más allá de la capacidad que pueda tener el Estado, considerando que los recursos son escasos ante tanta necesidad que tiene la región y el país.

3. Respecto a los sectores de inversión, se concluye:

3.1 Se observan importantes oportunidades para realizar actividades con modalidad de financiamiento APP, especialmente en el sector educación y salud, sectores de grandes necesidades para atender a la población y de continuo crecimiento.

3.2 Hay grandes oportunidades para incorporar la modalidad de financiamiento APP, en las inversiones de infraestructura en Loreto y este impactará en el desarrollo de capacidades para los profesionales con énfasis en aprendizaje de los procesos de gestión de las instituciones educativas y de salud.

3.3 El principal obstáculo o limitación para desarrollar la modalidad APP está en la reducida capacidad de pago de la población en su condición de usuarios y eso reduce las posibilidades de aplicar la modalidad señalada.

CAPÍTULO VIII: RECOMENDACIONES

1. Es importante que las instituciones encargadas de incentivar la inversión en la infraestructura física que el Perú necesita deben elaborar programas de capacitación siguiendo un esquema lógico: Primero, presentar la brecha de infraestructura que tiene el país aproximadamente US\$. 160.000.00. Segundo, mostrar logros obtenidos en pequeñas inversiones hechas en diferentes lugares del país bajo esta modalidad. Tercero, presentar las principales características de una APP.

Se recomienda que el Estado a través del organismo pro inversión debe realizar talleres sobre diseños de proyectos e infraestructura, por ejemplo las siguientes carteras de proyectos:

- En Infraestructura: Centrales Eléctricas, Proyectos de Saneamiento, Telecomunicaciones, Central Telefonía rural/ Internet satelital en IP, Aeródromos, Carreteras (de tráfico importante), Terminales Terrestres, Estacionamiento Vehicular, Control de ruidos / Semafización, Puertos Fluviales y lacustres, Proyectos Inmobiliarios (Techo Propio y Mi Vivienda), Gestión de Residuos sólidos, Proyectos Turísticos, Infraestructura Productiva, Piscicultura, Reforestación productiva, Palma Aceitera
- En sector Salud: Hospitales, Clínica/ Botica popular.
- En sector Educación: Construcción, mantenimiento y operación de servicios de C.E., Bibliotecas populares.

2. Se considera que los encargados de la capacitación en esta modalidad deben describir los menores costos que implican para el Estado utilizar la modalidad APP y que la mayor inversión lo realizaría el sector privado, esto en la Etapa de mantenimiento de la obra el cual cubre con el pago que harían los usuarios con las tarifas respectivas.

Esta actitud positiva que presentan los profesionales vinculados a la industria de la construcción en la ciudad de Iquitos, pueden incrementarse si se presentan premios a quienes participan en los talleres, como por ejemplo una pasantía en obras que están en ejecución o si se encuentran en la madurez de su puesto en marcha.

3. Es importante definir con claridad los compromisos que genera la modalidad APP, tales como los compromisos firmes y compromisos contingentes. El primero está referido a las obligaciones de pago de importes específicos para el Estado, mientras que el segundo está relacionado a los pagos potenciales que puedan ocurrir por la ocurrencia de riesgos propio del proyecto.

Es necesario ampliar el número de personas que tienen experiencia con la modalidad de financiamiento APP a través de dos estrategias de desarrollo de capacidades. A) Capacitación para mayor conocimiento con estudios de casos. B) Entrenamiento a través de pasantías en lugares en donde ya se desarrollaron esta modalidad.

4. A fin de motivar el trabajo en proyectos financiados por la nueva modalidad APP, se recomienda que el Estado brinde premios para las mejores ideas y brinde el apoyo técnico a través de pro inversión.

Esta institución está encargada de brindar el marco normativo, de interpretar los aspectos técnicos porque va más allá de la ley de instituciones del Estado. Cabe señalar que la brecha de infraestructura al 2017 es de US\$. 69.000.00 lo que equivale al 35% de PBI.

5. Considerando que Loreto tiene algunas experiencias en la modalidad APP, en el sector educación como son los colegios Fe y Alegría, se recomienda estudiar esta experiencia para hacer replicas en otras ciudades de la región. Se recomienda considerar la información de las experiencias de éxito que han ocurrido en el país particularmente en los sectores de educación y salud para hacer convicción en casos de aprendizaje que se presentan en los programas de enseñanza, de diplomados y maestrías.

Se recomienda profundizar estudios referentes a la capacidad de pago de los usuarios con determinados tipos de subsidios y que puedan ser temporales para iniciar actividades bajo esta modalidad.

Se recomienda que las oportunidades de inversión en el ámbito regional y local a trabajar en la modalidad como asociación pública privada tal como sigue:

Creación de la Carretera Nor Oriental Iquitos – Saramiriza.

- a. Construcción del Puerto Internacional Iquitos – Sinchicuy, provincia de Maynas, región Loreto.
- b. Mejoramiento y Ampliación de los servicios turísticos públicos del Parque Turístico Nacional laguna de Quistococha en el distrito de San Juan Bautista, provincia de Maynas, región Loreto.
- c. Central Hidroeléctrica del Pongo de Manseriche en provincia de Datem del Marañón, región Loreto.
- d. Construcción del Puerto Fluvial de la Ciudad de Nauta, distrito de Nauta, provincia de Loreto, región Loreto.

CAPÍTULO IX: REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arellano, R. 2013. *Las tendencias del mercado*. En: Bueno, bonito y barato, Tomo 1. Editorial Planeta Perú S.A., Lima, Perú.
- Benites Arrieta, G.W. 2014. *Las asociaciones público privadas como mecanismos para el desarrollo de proyectos de infraestructura en el ámbito de los gobiernos locales*. Tesis para optar el grado de Magíster en Derecho de la Empresa con Mención en Regulación de Negocios, Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Cáceres, F. 2016. *De obras por impuestos a servicios públicos por impuestos*. En diario Perú21. 17 de febrero de 2016.
- Galva Brizuela, C.R. 2011. *Formas alternativas de estructuración financiero-legal para el desarrollo de infraestructura hospitalaria en costa rica: participación de un fondo privado mediante una asociación público-privada vía joint venture*. Tesis para optar la licenciatura en derecho, Universidad de Costa Rica.
- Grijalva Purizaga, P.C. 2012. *Estudio de Caso: Análisis del Diseño del Modelo de Gestión Público Privado en los Almacenes y Farmacias de ESSALUD en Lima*, Tesis para optar el grado de Magíster en Gestión Pública, Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Kotler, P. 2000. *Dirección de marketing*. Edición del milenio, Editorial Prentice Hall, Madrid, España.
- Priale, G. 2015. Los desafíos que enfrentan las APP. En: diario Gestión, 11 de diciembre del 2015, Perú.
- Sociedad Nacional de Industrias (2016). *La burocracia afecta la competitividad del país*. En diario Perú 21, 15 de febrero de 2016.
- World Economic Forum –WEF. Varios años. *The Global Competitiveness Report*. Klaus Schwab, Executive Chairman. ISBN-13: 978-92-95044-99-9. Geneva. Disponible en: www.weforum.org/gcr.
- Instituto Peruano de Economía. 2017. *Índice de Competitividad Regional - INCORE 2017*. Lima, Perú.

Instituto Peruano de Economía. 2009. *El reto de la infraestructura al 2018. La Brecha de Inversión en Infraestructura en el Perú 2008*. Lima, Perú.

Instituto Peruano de Economía. 2013. La brecha de inversión en infraestructura. Lima, Perú.

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

ANEXOS

Anexo 1

Dirigido a: Profesionales que laboran en instituciones públicas y privadas.

1. Exprese usted el grado de conocimiento que tienen sus colegas respecto a la modalidad de financiamiento público privado (APP).

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|---|
| a. Ningún conocimiento. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Algún conocimiento. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Regular conocimiento. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Mucho conocimiento. | <input type="checkbox"/> | 4 |

2. ¿Cuánto considera usted que el financiamiento público privado (APP), se está aplicando en diferentes regiones del Perú?

- | | |
|-----------------------|--------------------------|
| a. Nada se aplica | <input type="checkbox"/> |
| b. Algo se aplica | <input type="checkbox"/> |
| c. Regular se aplica. | <input type="checkbox"/> |
| d. Buena aplicación. | <input type="checkbox"/> |

3. Exprese usted su opinión sobre la mejora del servicio público mediante la modalidad APP.

- | | | |
|----------------------------------|--------------------------|---|
| a. Bajo la calidad del servicio. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Sigue igual. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Algo mejoro. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Buena mejora. | <input type="checkbox"/> | 4 |

4. Exprese usted el interés de tener mayor conocimiento en el tema.

- | | | |
|---------------------|--------------------------|---|
| a. Ningún interés. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Algún interés. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Regular interés. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Mucho interés. | <input type="checkbox"/> | 4 |

5. Señale usted la complejidad de trabajos en la construcción de una obra bajo esta modalidad.

- | | | | |
|----------------------|--------------------------|---|--------------------------|
| a. Nada complejo. | <input type="checkbox"/> | 1 | <input type="checkbox"/> |
| b. Algo complejo. | <input type="checkbox"/> | 2 | <input type="checkbox"/> |
| c. Regular complejo. | <input type="checkbox"/> | 3 | <input type="checkbox"/> |
| d. Muy complejo. | <input type="checkbox"/> | 4 | <input type="checkbox"/> |

6. Explique usted la experiencia que tienen sus colegas en trabajos bajo esta modalidad.

- | | | |
|-------------------------|--------------------------|---|
| a. Ninguna experiencia. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Alguna experiencia. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Regular experiencia. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Mucha experiencia. | <input type="checkbox"/> | 4 |

7. Exprese usted el interés de trabajar bajo la modalidad APP.

- | | | |
|---------------------|--------------------------|---|
| a. Ningún interés. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Algún interés. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Regular interés. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Mucho interés. | <input type="checkbox"/> | 4 |

8. Señale usted en que sectores es posible incorporar la modalidad de financiamiento APP. (puede responder varias alternativas)

- | | | |
|------------------------|--------------------------|---|
| a. Transporte. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Educación. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Saneamiento. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Salud. | <input type="checkbox"/> | 4 |
| e. Telecomunicaciones. | <input type="checkbox"/> | 5 |
| f. Portuario. | <input type="checkbox"/> | 6 |
| g. Deporte. | <input type="checkbox"/> | 7 |

9. Exprese usted la factibilidad de realizar inversión bajo este financiamiento en la ciudad de Iquitos.

- | | | |
|-------------------------|--------------------------|---|
| a. Ninguna posibilidad. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Alguna posibilidad. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Regular posibilidad. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Mucha posibilidad. | <input type="checkbox"/> | 4 |

10. Señale usted las limitaciones que se podrían encontrar al desarrollar la modalidad de este financiamiento. (puede responder varias alternativas)

- | | | |
|---|--------------------------|---|
| a. Falta de profesionales capacitados. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Iquitos es un mercado limitado en tamaño. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Iquitos es ciudad con poca posibilidad de pago de suarios. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Poco interés por parte de las autoridades | <input type="checkbox"/> | 4 |