

Construcción del Megaterminal Transporte Multimodal para cumplimiento Plan 2008-2021 Región Lima ¹

Construction of the Megaterminal Multimodal Transport for compliance Plan 2008-2021 Region Lima

Oscar Alfredo Sarango Cruz²

RESUMEN

El estudio tuvo como objetivo determinar la influencia de la Construcción del Mega Terminal Multimodal Bahía Salinas, como alternativa de solución para el cumplimiento del Plan de Desarrollo Concertado 2008-2021 Región Lima y superar el insuficiente nivel de inversión. Asimismo, considerando que su implementación será vía Asociación Pública Privada (APP); se explicó la forma como se adjudicó la carretera interoceánica, dado que su implementación significó sobrecostos y actos de corrupción, en perjuicio del Estado. Hechos a considerar, para no cometer los mismos errores; dado el nuevo sistema de promoción de la inversión privada, "Invierte.pe". Es una investigación de tipo explicativa, no experimental; Se entrevistaron a los proponentes del proyecto y se evaluaron los interrogatorios de las Comisiones Investigadoras del Congreso de la República, a los funcionarios que participaron

1 La motivación, fue conocer porque la Construcción del Megaterminal Multimodal en Bahía Salinas, donde el inversionista asumía los riesgos de inversión, no tuvo la misma acogida que, las obras públicas adjudicadas al sector privado con el Cofinanciamiento del Estado; como fue el caso de IIRSA SUR. El artículo es de reflexión.

2 Economista de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Decana de América, Lima-Perú. Con estudios de Maestría en Economía con mención en Comercio Exterior. Calle Mariano Melgar 141 Urb. Sima La Perla- Callao. E-mail: osarango1@hotmail.com

© Los autores. Este artículo es publicado por Pensamiento Crítico de la Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia Creative Commons Atribución - No Comercial_Compartir Igual 4.0 Internacional. (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>) que permite el uso no comercial, distribución y reproducción en cualquier medio, siempre que la obra original sea debidamente citada.

en el proceso de adjudicación de obras públicas, en particular, de la Carretera Interoceánica Sur. Finalmente, las conclusiones y recomendaciones de la investigación demuestran la pertinencia del proyecto, así como la percepción que tiene las autoridades regionales, que su implementación, incrementará el nivel de inversiones y permitirá el mejoramiento de la infraestructura física y la calidad de los servicios.

Palabras clave: Planificación regional; análisis de proyecto; infraestructura de transporte; desarrollo regional; crecimiento regional.

JEL: O-210, O-220, R-420, O-180, R-110

ABSTRACT

The objective of the study was to determine the influence of the construction of the Bahía Salinas Multimodal Mega Terminal, as a solution alternative for the implementation of the 2008-2021 Concerted Development Plan of the Lima Region and to overcome the insufficient level of investment. Also, considering that its implementation will be via Public Private Partnerships (APP); the way in which the south interoceanic was adjudicated was explained, given that its implementation meant cost overruns and acts of corruption, to the detriment of the State. Facts to consider, so as not to make the same mistakes; given the new private investment promotion system, "Invierte.pe". It's a research of type explanatory, not experimental; The proponents of the project were interviewed and the interrogations of the Investigative Commissions of the Congress of the Republic, to the officials who participated in the process of awarding public works, in particular, of the South Interoceanic Highway. Finally, the conclusions and recommendations of the investigation demonstrate the relevance of the project, as well as the perception that the regional authorities have, that its implementation will increase the level of investments and will allow the improvement of the physical infrastructure and the quality of the services.

Keywords: Regional planning, project analysis, transportation infrastructure, regional development, economic growth.

JEL: O-210, O-220, R-420, O-180, R-110

1. Introducción

La Construcción del Megaterminal de Transporte Multimodal de Bahía Salinas de Huacho, vía Asociación Publica Privada, Autosostenible, donde el inversionista privado asume todos los riesgos, fue declarado de interés regional con la Ordenanza Regional N° 01-2008-CR-RL del 18 de marzo del 2008. Además, de ser considerada, por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN, 2011, p. 233), como proyecto de iniciativa privada

para la construcción de Infraestructura: **Mega Aeropuerto internacional, Megapuerto de Bahía Salinas en la ciudad de Huacho, y corredor interoceánico IIRSA Centro – Variante R16.** Sin embargo, su ejecución fue postergada como alternativa para dar cumplimiento al Plan de Desarrollo Concertado 2008-2021 e impulsar las inversiones, para cerrar las brechas de infraestructura, dado la falta de recursos económicos de la Región Lima.

Durante los años 2004-2014, se puso énfasis en los proyectos Cofinanciados con el aval del Estado, quien finalmente asumía los sobrecostos de las obras, que generaron casos de corrupción, y perjuicio económico al Estado, y que en la actualidad son temas de investigación, por las declaraciones de los principales funcionarios de las empresas brasileñas, Marcelo Odebrecht y Jorge Simoes Barata, quienes ejecutaron importantes obras públicas, y que han admitido haber pagado sobornos a funcionarios peruanos a través de la División de Operaciones Estructuradas de Odebrecht, para facilitar adjudicación de obras públicas.

Se observa que no siempre las decisiones de inversión, se rigen por un criterio técnico, al comprobarse que tales criterios no son aplicados al pie de la letra, sino por el contrario influyen otras variables al momento de definir las políticas de promoción de inversiones, que utilizan metodologías, como la del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), que dan cuenta de normas y excepciones, que desvirtuaron su propósito.

Se observa que, la Ley N° 27293 en su Art 10° inciso 10.4 manifiesta la obligación de cumplir con el Ciclo del Proyecto; pero en el inciso 10.5 determina que, cualquier excepción a lo previsto en el numeral precedente se realizará a través de decreto supremo refrendado por el Ministro del Sector correspondiente y por el Ministro de Economía y Finanzas. Estos hechos evidencian la inconsistencia entre lo prescrito en la teoría y lo propuesto por estas determinadas variables políticas o “no técnicas”.

Es decir, se incorporan indebidamente variables que flexibilizan los criterios técnicos, que las iniciativas de inversión, sean públicas o privadas, deben cumplir para llevar adelante la ejecución de las obras. Sin embargo, existen hechos que escapan a cualquier conducta normal de los agentes económicos, en condiciones normales, como es el caso de la corrupción.

Es por ello que nos preguntamos ¿Cuáles fueron las causas que impidieron la construcción del Megaterminal de Bahía Salinas de Huacho y

cómo influye su implementación en el nivel de inversiones? ¿Fue la Asociación Pública Privada Cofinanciada, la mejor estrategia para la implementación de obras públicas? ¿Cuál fue la razón para que se presentaran casos de corrupción, al más alto nivel del Estado?

A nivel mundial, las inversiones en puertos y aeropuertos, entre otro tipo de inversiones, son necesarias, para garantizar el desarrollo del país, considerando que nuestro crecimiento económico, depende en gran parte de la inversión pública y privada. Sin embargo, se han visto postergados por la demora para formular e implementar proyectos de gran envergadura; sino también, por la corrupción de funcionarios, que puede ser una de las razones, por la cual, dichos proyectos, no se implementaron.

No solo los recursos económicos son escasos, sino que existieron restricciones de orden técnico, originados por incumplimiento de los requisitos mínimos que exigía el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) y a veces de orden político³. Que fueron superados, en su momento, con leyes con nombre propio, como aquella referida a la declaración de interés y de necesidad pública de los proyectos, y otras vinculadas a la exoneración de los requisitos del SNIP. ***Sin embargo, las exigencias no fueron para todos igual; razón por la cual importantes proyectos fueron postergados indefinidamente.***

Ante estos hechos el Estado dispuso un conjunto de acciones como la “Política Anticorrupción” de muerte civil a malos funcionarios, y la suspensión de la empresa brasileña Odebrecht, de participar en licitaciones con el Estado, por admitir haber pagado coimas a funcionarios públicos, que facilitaron la adjudicación de obras públicas, sin el sustento técnico correspondiente. Asimismo, se dispuso la eliminación del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), que daba prioridad a la aprobación de estudios de factibilidad y del expediente técnico, que muchas veces demoraban años para su implementación; dando pase al “destrabe de proyectos” con el programa “Invierte.pe” creado con Decreto Legislativo N° 1252 el 30 noviembre 2016, a fin de orientar el uso de los recursos públicos. Ambas disposiciones, fueron emitidas durante la delegación de facultades leg-

³ La Ley 28214 aprobada por insistencia por el Congreso de la Republica, exoneraba del SNIP a las empresas brasileñas que construyeron la carretera interoceánica Sur.

islativas, otorgadas por Congreso al Poder Ejecutivo en el año 2016 confirmando el esfuerzo de impulsar las inversiones para reactivar la económica y luchar contra la corrupción.

Esta investigación se justifica porque, la Construcción del Megaterminal de Transporte Multimodal, en la Región Lima-Huacho, contribuye a la reducción del déficit de obras de infraestructura, y evita la caída de las inversiones por la falta de financiamiento de diversos proyectos, por los actos de corrupción originados en los últimos gobiernos.

Hechos evidenciados con los escándalos de corrupción ocurridos recientemente, en nuestro país, al conocer la forma como se adjudicaron importante obras públicas como: la construcción de la carretera interoceánica Sur y línea 1 metro de lima, por las empresas brasileñas; sin considerar los criterios mínimos técnicos, exigidos por el SNIP, ni de las autoridades competentes; que generan debate académico por el diseño de la Asociación Publica Privada (APP) seleccionada, ya que lamentablemente trajeron sobre costos y actos de corrupción, con consecuencias nefastas, para el crecimiento y el desarrollo económico del país.

Además, el estudio es importante desde el punto de vista práctico, porque plantea una alternativa de desarrollo socioeconómico, para superar el limitado e insuficiente nivel de inversión de la Región Lima, que le permita cumplir con su Plan de Desarrollo Concertado (2008-2021) y reducir la brecha de infraestructura económica y social.

Con la ejecución de este tipo de iniciativa privada, la Región Lima, se puede convertir en un polo de desarrollo, dado el desembolso de importantes recursos económicos, para construir, infraestructura económica, para la generación de oportunidades de negocio para las micro, pequeñas y grandes empresas; erradicando la pobreza, la exclusión social y elevando los niveles de seguridad, salud y educación, entre otros múltiples beneficios. De allí el interés de las autoridades regionales comprometidas con el desarrollo nacional; que buscan que el proyecto sea implementado de inmediato, para la superación de la pobreza existente, dado el impacto en la generación de empleo y en las oportunidades de negocio, que permitirán maximizar el uso de sus recursos naturales, y mejorar la calidad de vida de la población.

2. Metodología

El presente trabajo es una investigación cualitativa, que recopiló los testimonios e información clave, (entrevistados y documentos), de quienes aportaron su experiencia o contribuyeron con su punto de vista, para la recolección u obtención de información:

- a. Los datos se obtuvieron del Estudio de la Gerencia de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial 2008-2021 de la Region Lima, que fueron clasificados según las líneas de inversión prioritarias, focalizando la atención en proyectos de infraestructura; en particular la iniciativa privada de la Construcción del Megaterminal Bahía Salinas.
- b. Las entrevistas con el proponente Lic. Lizando Paredes Infante, permitieron identificar y estudiar el entorno general sobre la concepción del proyecto, las aprobaciones obtenidas a la fecha y las gestiones realizadas ante las autoridades competentes, para su implementación, dada la urgente necesidad de inversión requerida en la Region Lima. Sobre todo, tratándose de un proyecto, vía Asociación Pública Privada Autosostenible, donde el inversionista asume todos los riesgos.
- c. Se utilizó la información de la Region Lima y los interrogatorios de las Comisiones Investigadoras del Congreso de la República, para identificar los procedimientos que facilitaron la adjudicación de las obras Públicas a través del SNIP. Las entrevistas también han permitido identificar a los actores y han sido de gran utilidad por haber proporcionado información de primera mano de especialistas en el tema.
- d. Se registraron los hechos cronológicamente y se constataron con la normatividad legal, cruzando la información con las declaraciones de los interrogatorios de las Comisiones Investigadoras del Congreso de la República, para determinar la forma como se adjudicó la Carretera Interoceánica Sur (IIRSA SUR), y saber los criterios utilizados para la exoneración de los requisitos del SNIP.

3. Marco Teórico

Para **Adelman** (1964), en sus estudios sobre *Teorías del Desarrollo*, plantea que los cambios en la economía, no dependen solamente de los factores económicos en el largo plazo; sino de los cambios en el sistema de valores subyacentes a la sociedad, los cambios en el modo de organización de la comunidad, las modificaciones de las instituciones tradicionales. Complementa “informando” que la tasa de producción de la economía no solo es una función del nivel de empleo, de capital, trabajo y tierra; tecnología y de las destrezas empleadas en la producción. También, considera el ambiente socio cultural dentro del cual funciona la economía. Desde el punto de vista económico, especifica “las reglas de juego institucionales” que se deben respetar en el momento de la asignación y distribución.

Por su parte, el Consejo Nacional de la Competitividad (2005) reconoció que el país necesitaba una red de infraestructura aeroportuaria, portuaria y vial que promueva y facilite la descentralización y que reduzca los costos logísticos a niveles adecuados, venciendo los obstáculos de movilización que nos impone nuestra difícil geografía. El Plan Nacional de Competitividad destaca la necesidad de la creación de nuevos puertos en el callao y a nivel nacional, **que traerán una mayor inversión**. Sin embargo, advierte que una vez iniciada la agenda interna por la competitividad del país, esta no debe detenerse.

A.P. Paredes (comunicación personal, 19 abril 2016). Afirmó que en el año 2007 el Consorcio de Consultoría de Desarrollo y Suministros (CODESU SAC) presentó la iniciativa privada al actual Presidente Regional de Lima, Nelson Chui Mejía, relacionado con la construcción de un Megaterminal de Transporte Multimodal de Bahía Punta Salinas- Huacho, que comprende la construcción de infraestructura portuaria, un Aeropuerto para aviones tipo Airbus que no pueden aterrizar en el Jorge Chávez, por el largo de la pista de aterrizaje, complementado con 2 vías de transporte por túneles, que unirían 2 vías férreas de ida y retorno que van desde la región **Lima, Pasco, Junín, Huánuco, Ucayali y Loreto**.

Este proyecto aprovecha la ubicación estratégica de la Bahía Salinas en Huacho, la profundidad de sus aguas, y las grandes extensiones de terrenos eriazos, sin uso desde hace más cien años; para permitir el ingreso de barcos de alto tonelaje. Además de construir obras de infraestructura

colaterales; a ser usada competitivamente, para la provisión de servicios relacionados con la integración de mercados y desarrollo socioeconómico.

La necesidad de incrementar los niveles de inversión es imposter-gable para el desarrollo del país. Sin embargo, la forma como se están implementando las obras públicas, vía Asociaciones Publicas Privadas (APP), vienen siendo cuestionadas permanentemente, porque han traído perjuicio económico al Estado, al haber sido adjudicadas, dichas obras, sin haber cumplido con los requisitos técnicos respectivos, dado la creación de leyes y exoneraciones con nombre propio, para acelerar la ejecución de obras, y la postergación de otras. Hechos evidenciados con los casos de corrupción, descubierto en los últimos años.

Para Bejarano Carlos y Otros (2016) El trabajo de investigación sobre el Planeamiento Estratégico del Puerto Salinas- Huacho se basó en la metodología del profesor Fernando D'Alessio de Centrum Catolica, quien recomienda la aplicación de seis estrategias para convertir las ventajas comparativas del proyecto en ventajas competitivas y convertirse en uno de los principales puertos del Perú conjuntamente con el Puerto del Callao. Siendo la principales ventajas el “calado” que tiene el Puerto Salinas – Huacho, que va desde 20 hasta 50 m en algunas zonas, su ubicación geoestratégica en la costa central del Perú y cercano al Puerto del Callao, al aeropuerto internacional Jorge Chávez, al corredor interoceánico Amazonas Centro del IIRSA y a 10 minutos de la Panamericana Norte. En función de estos atributos plantea una estrategia de “Liderazgo en Costos y Diferenciación, orientado a movimiento de grandes toneladas de cargas. Es decir, aplicar el principio de economías de escala. Asimismo, plantea que la construcción del Puerto Salinas - Huacho y la implementación de su Plan Estratégico se realice vía Asociación Público Privada (APP).

Para la construcción del Puerto plantea las siguientes estrategias: (a) intensivas de desarrollo de producto, porque la infraestructura es totalmente nueva y moderna; (b) de integración vertical hacia adelante, porque será necesario usar ferrovías hacia la sierra y selva del país; y (c) específicas por las alianzas estratégicas que se deben generar con entidades públicas y privadas.

Todo ello considerando la aplicación del principio del Análisis Externo de la Organización del profesor Fernando D'Alessio; que identifica 10

factores claves de éxito para competir con los mejores puertos del mundo como Singapur y Rotterdam de Holanda. Además plantea una estructura organizacional y un cronograma de implementación para darle mayor dinamismo en el logro del objetivo de corto y largo plazo; de llegar al año 2025 a convertirse en el primer puerto del Perú y uno de los más competitivos de América, dinamizando el intercambio bioceánico entre Brasil y China; trabajando en función de economías de escala, siendo “Líder en Costos”.

Para Bravo (2011), describe algunas características de su proyecto desde el punto de vista de la reducción de costos de la cadena logística, considera que existe insuficiente inversión en la infraestructura de puertos que impiden el atraque de naves de mayor tamaño y una ágil atención a las naves con sus respectivas cargas, con una eficiente cadena logística, sin contratiempos en el transporte, almacenamiento, ingreso y salida de mercancías del recinto portuario, y a costos competitivos; y plantea la necesidad de llevar adelante la construcción de un terminal portuaria de última generación, que se incluya por sus características, en ruta obligatoria del tráfico internacional de mercancías en la región, que no solo permita poner a nuestro sistema portuario al mismo nivel de los grandes puertos del mundo, sino que también permita contribuir al desarrollo económico y social de nuestro país. Plantea como alternativa viable, la construcción de un Megapuerto en la isla San Lorenzo Callao; siendo las razones más importantes, el incremento de las inversiones, generación de empleo, mejorar el sistema portuario, reduciendo los costos logísticos, haciendo más competitiva sus operaciones, lo que convertirá a la Provincia del Callao en un polo de desarrollo; que aportara favorablemente al crecimiento del país y tendrá una gran influencia social por la cantidad de puestos de trabajo que demandara su construcción.

Bravo, concluye que el Proyecto genera los recursos suficientes para influenciar de manera significativa y sostenible sobre el Producto Bruto Interno (PBI), y generará un importante flujo de capitales, captados directamente de clientes extranjeros, por atender cargas en la modalidad de tránsito a otro destino distinto del Perú, y por atender naves que no son posibles de atender, por las limitaciones de calados, lo cual se reflejará con tasas sumamente importantes de incremento sobre el PBI que influirá

positivamente dentro de siete años, incrementándose a tasas de 2.8 % anual. La proyección de Bravo se justifica en razón de haber mejorado los niveles de competitividad por la reducción de los costos logísticos; Razón por la cual sugiere su inmediata implementación por el bien del Perú y de su crecimiento económico; siendo una propuesta viable desde el punto de vista económico y comercial.

Es importante señalar que, las estrategias para implementar nuevas modalidades de inversión, quedan expuestas, como un reto respecto al presente estudio; toda vez que actualmente existe un propósito por destrabar la ejecución de los proyectos, a través de nuevos procedimientos; y porque existe una lucha frontal contra la corrupción, que ha sido el principal factor que ha impedido reducir la Brecha de Infraestructura, y por consiguiente garantizar el Desarrollo Socioeconómico del país.

La pregunta de investigación es:

¿En qué medida la Construcción del Megaterminal de Transporte Multimodal de Bahía Punta Salinas- Huacho, contribuye al cumplimiento del Plan de Desarrollo Concertado 2008-2021 y elevar el nivel de inversiones de la Región Lima?

4. Conclusiones

1. De las entrevistas con el proponente del proyecto Lizandro Paredes Infantes, se obtuvo que la Construcción del Megaterminal Multimodal, demanda una inversión de US\$ 13.560.000.000,00 (trece mil quinientos sesenta millones de dólares) aproximadamente. De los cuales US\$ 9.500.000.000,00 (nueve mil quinientos millones de dólares) se destinara a infraestructura de transporte; y US\$ 4.060.000.000,00 (cuatro mil sesenta millones de dólares), a proyectos vinculados a la mejora de la calidad de vida; habilitación e implementación de complejos turísticos y habitacionales; y la implementación de un sistema educativo tele cibernético descentralizado de capacitación. Dicha inversión, supera el nivel de inversión anual realizado en el país durante el periodo 2010-2017.

2. La Construcción del Megaterminal de Transporte Multimodal en la Bahía Salinas de Huacho, permitiría reducir la brecha de infraestructura en un 8.5% dado que demanda una inversión es de 13 mil millones de dólares, de los US\$ 159.549.000.000,00 (ciento cincuenta y nueve mil millones de dólares) de déficit de infraestructura calculado por la Escuela de Gestión Pública de la Universidad del Pacífico, para el Plan Nacional de **Infraestructura** 2016-2025.
3. La Construcción del Megaterminal de Transporte Multimodal en la Bahía Salinas de Huacho, permitirá atender las necesidades de inversión del Programa Multianual de Inversiones 2019-2021 de la Región Lima, que asciende a S/ 1.296.994.620,00 (mil doscientos noventa y seis millones, novecientos noventa y cuatro mil seiscientos veinte soles) por un monto de US\$ 200 millones de dólares. Es decir, se atendería el 50% de las necesidades de inversión al 2021, aproximadamente.
4. La Construcción del Megaterminal de Transporte Multimodal en la Bahía Salinas de Huacho, demandara una inversión de 13 mil millones de dólares; se estima que este proyecto contribuiría con el 12% del PBI de US\$ 246.615.000.000,00 (doscientos cuarenta seis mil, seiscientos quince millones de dólares) durante el periodo de ejecución, que impactara en el ingreso per cápita con un nivel de US\$ 7.575 dólares anuales; permitiendo alcanzar en un 50% del ingreso estimado como meta para el 2021 según Plan Bicentenario, Perú y sus Regiones-Metas 2021.
5. De acuerdo a los hechos encontrados, se observa que la Asociación Pública Privada Cofinanciada, no fue la mejor opción, para llevar adelante importantes obras públicas, ya que el Estado tuvo que asumir los sobrecostos. Los funcionarios que decidieron la adjudicación de la carretera interoceánica IIRSA-SUR, bajo esta modalidad, sin conocer el costo exacto de la obra, ya que su implementación obedeció a una decisión política. Es decir, se confirma lo manifestado por la Contraloría General de la República **que la corrupción, es un factor que ha impedido cerrar las brechas de infraestructura**, y ha generado un perjuicio económico considerables al Estado.

6. La “Construcción del Megaterminal de Transporte Multimodal de Bahía Punta Salinas, en la Región Lima, vía una Asociación Pública Privada Autosostenible, es la alternativa más viable, considerando que cualquier costo adicional en el desarrollo del proyecto, será asumido por el inversionista, y no por el Estado Peruano; reduciendo de esta forma, el riesgo de incurrir en sobrecostos y en actos de corrupción.
7. Existen dos debilidades que no fueron resueltos en este trabajo debido a la poca disponibilidad de información. El primer aspecto es saber el verdadero nivel de inversión extranjera directa, que trajeron las empresas brasileñas para ejecutar las obras públicas, y el impacto del uso de los Certificados de Avance de Obra (CAO) como mecanismo de financiamiento, para la ejecución de obras públicas. Este hecho pondría en evidencia que los inversionistas brasileños no tenían los recursos suficientes para ejecutar sus proyectos, y se coludieron con funcionarios públicos para crear mecanismos que le permita financiar sus inversiones a través de la creación de los Certificados de Avance de Obras (CAO). Es decir, el Estado comprometió fondos públicos, para que las empresas brasileñas puedan financiar sus inversiones. Estas facilidades no fueron aplicadas a todos los inversionistas.

5. Discusión

1. Los planes de desarrollo no siempre estuvieron integrados con los objetivos de desarrollo regional, menos del nacional; existiendo falta de alineación entre El Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) el Plan de Desarrollo Concertado (PDC) y el Plan Estratégico Institucional (PEI), que toman como referencia el Marco Macroeconómico Multianual (MMM), para efectuar las prospecciones económicas; y el Acuerdo Nacional que en cierta medida da pautas sobre el escenario político y las directrices globales que sirven de base para la gobernabilidad del país.
2. Al comparar la forma como se adjudicó la carretera de la interoceánica, en relación a las iniciativas privadas auto sostenible, se observó un trato diferenciado. Por un lado, a los inversionis-

tas brasileños se les exoneró del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) sabiendo que en la Asociación Pública Privada Cofinanciada, el Estado asumía los sobrecostos; además de garantizar los Certificados de Avance de Obra (CAO) para financiar sus proyectos. Mientras a las iniciativas privadas, se le exigieron cumplir con el SNIP, cuando ellos asumían todos los riesgos de sobrecostos. Sin embargo, dichas obras fueron postergadas, para favorecer aparentemente la construcción de la Carretera Interoceánica Tramo 2, 3 y 4, que fue aprobada en 180 días.

3. Los proyectos, que tenían que cumplir con el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), fueron exonerados en aplicación del Art 10 de la ley 27293 inciso 10.5 a través de decreto supremo refrendado por el Ministro del Sector correspondiente y por el Ministro de Economía y Finanzas.; y con la Ley 28670 que lo declaraba de necesidad pública e interés nacional, facilitaba su ejecución, dado que el estado asumía cualquier sobrecosto en el proyecto, habiendo otras alternativas. Durante los años 2004-2014 el Estado delegó a los inversionistas privados, importantes obras públicas, sin cumplir con los requisitos del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), so pretexto, que no contaba con los recursos para ejecutarlos. Sin embargo, en la práctica, se eligió la Asociación Pública Privada (APP) Cofinanciadas, donde el estado tuvo que asumir los sobrecostos, al existir actos de corrupción, que desvirtuaron el objetivo de la estrategia de inversión.
4. Esta iniciativa privada de la construcción de infraestructura portuaria y aeroportuaria, se podría complementar con vías de transporte, para impulsar el turismo y dinamizar el comercio exterior con Brasil, Bolivia y por el Atlántico, para llevar nuestros productos de exportación a Europa, y a los mercados asiáticos. Generaría un eje descentralizado de desarrollo, más competitivo, en las regiones. Adicionalmente, el corredor interoceánico previsto, tiene una clara orientación de integración regional con los departamentos vecinos y representa una importante interconexión entre Brasil y Perú. En ese sentido, se espera que el corredor promueva los flujos comerciales entre los departamentos involucrados dentro del área de influencia. A nivel nacional el

corredor interoceánico promoverá el desarrollo económico en el centro oriente del país, que representa el 51.5% del territorio nacional, que concentra el 47% de la población del Perú. Asimismo incrementar la capacidad exportadora y creara la ruta concebida, como un gran corredor vial de integración, e importante estrategia para la descentralización y de compensación territorial, al impulsar la generación de importantes cambios socioeconómicos en un área de 663,683.07 km² que concentra a cerca de 12 millones de habitantes y que actualmente exhibe niveles de pobreza superiores a la media nacional.

6. Agradecimiento

Mi sincero agradecimiento a todos los profesionales que tuvieron a bien brindarme su experiencia y criterios de trabajo; los mismos que fueron conjugados con la formación académica impartida durante largos años de estudios en la “Universidad Nacional Mayor de San Marcos” Universidad del Perú, DECANA DE AMERICA, a quien debo un agradecimiento muy especial.

A todos los profesores que me han apoyado una y otra vez a lo largo de mi carrera profesional, en especial al Dr. Adolfo Reyes, y todos aquellos a quienes no menciono por lo extensa, que es la lista. “GRACIAS POR SUS ENSEÑANZAS Y RECOMENDACIONES”

Al Magister Lizandro Paredes Infantes, ex Comandante de la Marina de Guerra del Perú y Capitán del buque insignia BAP Grau, por sus enseñanzas y por permitirme participar en un ambiente de discusión, siempre con el objetivo de buscar lo mejor para el país, bajo un concepto nuevo de Economía Integral, a través de la construcción de una Red de Megapuer-tos Multimodales, como alternativa para mejorar nuestro nivel de competitividad y aprovechar la ventaja geoestratégica, que tiene nuestro país en relación al continente Asiático.

7. Referencias Bibliográficas

Adelman, Irma (1964) Teorias del Desarrollo Economico. Fondo de Cultura Económica- Mexico – Buenos Aires. 171 p.

- Alarcon, Edgar (2017), <http://larepublica.pe/impres/politica/838896-obras-de-odebrecht-ocasionaron-perdidas-al-estado-por-us-283-mlls> Declaración del Contralor General de la Republica. Lima, publicado el 12 de enero del 2017.
- Apoyo Consultoria. Informe encargado por la Camara Peruana de la Construcion- CAPECO. Lineamientos para promover la inversión en infraestructura en el Perú: 2012 – 2016. Lima, publicado en agosto del 2012. 274p. http://www.apoyoconsultoria.com/media_apoyo/uploads/banner/lineamientos.inversi%C3%B3n_infraestructura.pdf
- Bejarano Carlos; Montenegro Manuel; Ñaupas Oscar y Zarzosa Gelacio (2016). Planeamiento Estratégico del Puerto Salinas Huacho. Tesis para optar el grado de Magister en Administracion Estrategica de Empresas. Lima, Universidad Catolica del Peru - Centrum. 170 p.
- Bravo, Leonidas (2011). El Proyecto del Megapuerto de la Isla San Lorenzo y su influencia en el PBI Nacional. Tesis para optar el grado de Magister en Negocios Internacionales. Lima, Universidad Cesar Vallejos. 117 p.
- Corporacion Andina de Fomento-CAF (2008). Peru: Obras Adicionales del Corredor Vial Interoceanico. Caracas-Venezuela. 55 p.
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico -CEPLAN. (2011). Síntesis Regional: Recursos, potencialidades y crecimiento. 420 p.
- Consejo Nacional de la Competitividad (2005). Plan Nacional de Competitividad. Lima. 92 p.
- Giesecke, Carlos. (2004). Ministerio de Economia y Finanzas. Pautas para la Identificacion, formulacion y Evaluacion Social de Proyectos de Inversion Publica a Nivel de Perfil.
- Kuczynski, Pablo (2016). <https://www.servindi.org/actualidad-noticias/29/07/2016/conozca-el-discurso-presidencial-de-ppk> Discurso del presidente Lima, publicado el 29 julio 2016.
- Pari, Juan (2016). Congreso de la Republica del Peru. “Comisión encargada de Investigar el pago de presuntas coimas a funcionarios peruanos por parte de empresas brasileñas Odebrecht, Andrade Gutierrez, Camargo Correa, OAS; Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contrato con el Estado Peruano”. Interrogatorio 10 marzo 2016.
- Pari, Juan (2016). <https://idl-reporteros.pe/las-obras-y-las-cutras/> Congreso de la Republica. Comision Investigadora “Lava Jato”. Informe minoria 650 p. Lima, publicado el 21 de diciembre 2016.

- Paredes, Lizandro (2014). Informe sobre el Plan Estratégico de Desarrollo Urbano de la ciudad Mega Terminal Multimodal, Portuario, Aeroportuario y Terraportuario de la Bahía Punta Salinas-Huara-Región Lima. 7 p.
- Paredes, Lizandro (2014). Informe sobre Proyecto de Contrato de Concesión o venta de terrenos del estado Región Lima y Regiones Aledañas al Corredor Huaura- Amazonia al sector Privado. Lima 4 de marzo 2014. 25 p.
- Sucari, Margarita (2008). Congreso de la República del Perú Segunda Legislatura Ordinaria 2007. Comisión Investigadora del Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brasil, IIRSA SUR. Lima, 26 de mayo y 23 de junio del 2008.
- Yauri, Alfredo (2013). La Influencia del Sector Externo en el Crecimiento Económico del Perú. Tesis para optar el grado de Magister en Economía. UNMSM. Lima. 94 p.
- Gobierno Regional de Lima. (2008). Plan de Desarrollo Regional Concertado 2008-2021. 150 p.
- Contraloría General de la República (2016). Gerencia de Estudios y Gestión Pública. Efectividad de inversión pública a nivel regional y local durante 2009-2014. 374 p.
- Congreso de la República (2015). Oficina Técnica de apoyo de la mesa directiva de enlace con los gobiernos regionales y locales, VII Curso Virtual de Formulación de Proyectos de Inversión Pública-OTAMDEGRL.
- Decreto Supremo N° 147-2008-EF (2008). Ley N° 29230 del 8 de diciembre del año 2008. Reglamento de la Ley que impulsa la Inversión Pública Regional y Local con Participación del Sector Privado.
- Ley N° 27293. Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública. Lima, 9 de junio del año 2000.
- Paredes, Lizandro. Presidente de CODESU SAC y Creador de la Red de Megaportos Multimodales en el Perú. Entrevistas: Lima, 25 de julio 2014, 2 de agosto 2016, 15 enero 2017 y 20 de abril del 2017.
- Comisión Investigadora del Congreso de la República Presidida por Pari, J. Interrogatorio Citado en Informe Final en Minoría, pág. 33.
- Congreso de la República del Perú. Segunda Legislatura Ordinaria 2007. Comisión Investigadora del Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brasil, IIRSA SUR bajo la Presidencia de la Congresista Margarita Sucari. Interrogatorios del 26 mayo 2008.p. 17; y 23 de junio del 2008. p.6