



UNIVERSIDAD RICARDO PALMA

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

Las Asociaciones Público Privadas Como Mecanismo De Cumplimiento
Para El Acceso A Los Servicios Públicos De Infraestructura – Concesión
Iirsa Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, 2023

TESIS

Para optar el título profesional de abogado

AUTOR

Chacon Pizarro, Rafael (ORCID: 0009-0003-7180-7741)

ASESOR(ES)

Bouroncle Velásquez, Mauricio Renato (ORCID: 0000-0001-8621-3717)

Lima, Perú

2024

Metadatos Complementarios

Datos de autor

Chacon Pizarro, Rafael

DNI: 76607615

Datos de asesor

Bouroncle Velásquez, Mauricio Renato

DNI: 47582777

Datos del jurado

JURADO 1: Huarag Guerrero, Enrico Marcel

DNI. 10148010

ORCID: 0000-0001-9985-5313

JURADO 2: Bouroncle Velasquez, Mauricio Renato

DNI: 47582777

ORCID: 0000-0001-8621-3717

JURADO 3: Falcon Ugarte, Juan Alberto

DNI. 08822334

ORCID: 0000-0001-7457-1373

JURADO 4: Velarde López Leonidas Martín

DNI. 07349038

ORCID: 0000-0001-9269-2726

JURADO 5: Rojo Martinez, Alejandro Martin

DNI: 47582777

ORCID: 0000-0003-4074-6782

Datos de la investigación

Campo del conocimiento OCDE: 5.05.00

Código del Programa: 421056

DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD

Yo, RAFAEL CHACON PIZARRO con código de estudiante N°201612530 con domicilio en jr ayacucho 172, nueva esperanza, Distrito Villa Maria del Triunfo provincia de Lima y departamento de Lima en mi condición de bachiller en Derecho, de la Facultad de Derecho y Ciencia Política, declaro bajo juramento que:

La presente tesis titulada; “Las Asociaciones Público Privadas como mecanismo de cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura - Concesión IIRSA Sur tramo 2: Urcos – Inambari,2023” es de mi única autoría, bajo el asesoramiento del docente Mauricio Renato Bouroncle Velásquez y no existe plagio y/o copia de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación presentado por cualquier persona natural o jurídica ante cualquier institución académica o de investigación, universidad, etc; la cual ha sido sometida al antiplagio Turnitin y tiene el 17% de similitud final.

Dejo constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en la tesis, el contenido de estas corresponde a las opiniones de ellos, y por las cuales no asumo responsabilidad, ya sean de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o de internet.

Asimismo, ratifico plenamente que el contenido íntegro de la tesis es de mi conocimiento y autoría. Por tal motivo, asumo toda la responsabilidad de cualquier error u omisión en la tesis y soy consciente de las connotaciones éticas y legales involucradas. En caso de falsa declaración, me someto a lo dispuesto en las normas de la Universidad Ricardo Palma y a los dispositivos legales nacionales vigentes.

Surco, 09 de julio de 2024



RAFAEL CHACON PIZARRO

DNI N° 76607615

Las Asociaciones Público Privadas Como Mecanismo De Cumplimiento Para El Acceso A Los Servicios Públicos De Infraestructura - Concesión Iirsa Sur Tramo 2: Urcos - Inambari, 2023

INFORME DE ORIGINALIDAD



FUENTES PRIMARIAS

1	hdl.handle.net Fuente de Internet	5%
2	repositorio.urp.edu.pe Fuente de Internet	1%
3	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	1%
4	Submitted to Universidad Ricardo Palma Trabajo del estudiante	1%
5	cdn.www.gob.pe Fuente de Internet	1%
6	tesis.pucp.edu.pe Fuente de Internet	<1%
7	s3.amazonaws.com Fuente de Internet	<1%
8	repositorio.upao.edu.pe Fuente de Internet	<1%



UNIVERSIDAD RICARDO PALMA
FACULTAD DE DERECHO, POLÍTICA Y CIENCIAS POLÍTICAS
UNIDAD DE GRADUACIÓN - TÍTULO DE

GERARDO MANUEL HERNÁNDEZ ARANA

9	repositorio.unheval.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
10	www.ositran.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
11	qdoc.tips Fuente de Internet	<1 %
12	fdocuments.ec Fuente de Internet	<1 %
13	repositorio.continental.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
14	pt.scribd.com Fuente de Internet	<1 %
15	Submitted to Cliffside Park High School Trabajo del estudiante	<1 %
16	idoc.pub Fuente de Internet	<1 %
17	Submitted to University of Wales central institutions Trabajo del estudiante	<1 %
18	repositorio.unfv.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
19	www.cc.una.ac.cr Fuente de Internet	<1 %
20	www.itu.int	

Fuente de Internet

<1 %

21 repositorio.unsch.edu.pe
Fuente de Internet

<1 %

22 repositorio.uasb.edu.ec
Fuente de Internet

<1 %

23 Submitted to Universidad Santiago de Cali
Trabajo del estudiante

<1 %

24 repositorio.unsa.edu.pe
Fuente de Internet

<1 %

25 elalmanaque.com
Fuente de Internet

<1 %

26 www.bancomundial.org
Fuente de Internet

<1 %

27 www.repositorio.upla.edu.pe
Fuente de Internet

<1 %

28 Submitted to Universidad Continental
Trabajo del estudiante

<1 %

29 elbuho.pe
Fuente de Internet

<1 %

30 www.kienyke.com
Fuente de Internet

<1 %

31 www.scribd.com
Fuente de Internet

<1 %

 UNIVERSIDAD RICARDO PALMA
FACULTAD DE CIENCIAS Y EDUCACIÓN
UNIDAD DE GESTIÓN Y TÍTULOS

GERARDO MANUEL INDACOCHEA

32	es.scribd.com Fuente de Internet	<1 %
33	www.classcentral.com Fuente de Internet	<1 %
34	fdocuments.es Fuente de Internet	<1 %
35	Marcos Felipe Alves da Silva, Rosio Fernández Baca Salcedo. "As Parcerias Público-Privadas no âmbito dos programas de habitação social", Paranoá: cadernos de arquitetura e urbanismo, 2020 Publicación	<1 %
36	www.iirsasur.com.pe Fuente de Internet	<1 %
37	blog.pucp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
38	repositorio.usil.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
39	acento.com.do Fuente de Internet	<1 %
40	bca.unizar.es Fuente de Internet	<1 %
41	repositorio.ug.edu.ec Fuente de Internet	<1 %

42	scielo.conicyt.cl Fuente de Internet	<1 %
43	spij.minjus.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
44	www.cemupro.com.ar Fuente de Internet	<1 %
45	blogdejaps.blogspot.com Fuente de Internet	<1 %
46	transportesynegocios.wordpress.com Fuente de Internet	<1 %
47	renati.sunedu.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
48	repositorio.upt.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
49	www.clubensayos.com Fuente de Internet	<1 %
50	www.senasa.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
51	gredos.usal.es Fuente de Internet	<1 %
52	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
53	repositorioacademico.upc.edu.pe Fuente de Internet	<1 %

Excluir citas Activo Excluir coincidencias < 13 words
Excluir bibliografía Activo


UNIVERSIDAD RICARDO PALMA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
UNIDAD DE GRADOS Y TÍTULOS

GERARDO MANUEL INDIACOCHEA ARANA

DEDICATORIA

A mis padres, que a través de su amor me brindaron las herramientas y enseñanzas necesarias para siempre cumplir con mis objetivos.

A mis hermanos, por sus consejos y apoyo durante toda mi etapa universitaria.

A mi primo Julio, por ser la primera persona que confió profesionalmente en mí y me enseñó a “sobrevivir”.

A mi ser de luz, Dora Luz Victoria, por su amor que motiva y alimenta mis ganas de salir adelante.

AGRADECIMIENTOS

A Dios y al universo por la vida a la que me han destinado, gracias, padre todopoderoso por siempre protegerme y a través de tus enseñanzas velar por convertirme cada día en un mejor ser humano y profesional.

Gracias a mi familia, a la Dra. Reyna Huamani, a mis compañeros y amigos del trabajo por su convicción hacia mi desempeño y capacidad profesional. Así como a la Dra. Silvia Dávalos, por cada uno de sus conocimientos impartidos que me han orientado a hacer un país cada vez mejor a través de nuestra labor profesional en las entidades públicas.

Finalmente quiero hacer un especial agradecimiento a mi asesor de tesis, el Dr. Mauricio Bouroncle por su voto de confianza en mi desempeño académico durante el desarrollo de mi tesis, por su guía y motivación profesional.

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	3
AGRADECIMIENTOS	4
RESUMEN	7
ABSTRACT	7
INTRODUCCIÓN	7
CAPÍTULO I – PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	10
1.1. Descripción del problema	10
1.2. Formulación del Problema	12
1.3. Importancia y justificación del estudio	12
1.4. Delimitación del Estudio	14
1.5. Objetivo general	14
1.6. Objetivos específicos	14
1.7. Viabilidad y limitaciones de la investigación	15
CAPÍTULO II – MARCO TEÓRICO	15
2.1. Marco Histórico	15
2.2. Investigaciones relacionadas con el tema	16
2.3. Estructura teórica y científica que sustenta el estudio	20
2.4. Enfoque legal	25
2.5. Relación de APPs y el Estado	26
2.6. Beneficio de las Asociaciones Público-Privadas, en cuanto a los servicios básicos a través de las asociaciones	27
2.7. Cuadro comparativo	28
2.8. Postura a favor de las Asociaciones Público-Privadas	28
2.9. Definición de términos básicos	29
2.10. Hipótesis	31
a) Hipótesis general	31
b) Hipótesis específicas	31
Hipótesis específica 1	31
Hipótesis específica 2	31
Hipótesis específica 3	31
2.11. Variables	32
CAPÍTULO III – MARCO METODOLÓGICO	35
3.1. Tipo de investigación	35
3.2. Población y muestra	36
3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	36
3.4. Descripción y procedimiento de análisis	37
3.5. Técnicas de procesamiento y análisis de datos	37
IV. ANÁLISIS Y RESULTADOS	38
4.1 Análisis	38
4.2 Resultados	60
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	67
5.1 Conclusiones	67
5.2 Recomendaciones	68
	12

Referencias bibliográficas y anexos	69
Anexo 1: Matriz de consistencia	74
Anexo 2: Operacionalidad de las variables	76
Anexo 3: Técnica empleada - ENCUESTA	78

RESUMEN

La presente investigación titulada “Las Asociaciones Público Privadas como mecanismo de cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura – Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, 2023” tendrá como objetivo principal el determinar si las Asociaciones Público Privadas son mecanismos de cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, 2023. La metodología que se seguirá en el presente estudio poseerá un enfoque cualitativo de tipología básica con un alcance explicativo y una estructuración no experimental, asimismo, como técnica de acopio de información se empleará la entrevista, la cual se efectivizará a través de su correspondiente instrumento la guía de entrevista.

Palabras clave: Asociaciones público privadas, mecanismos, acceso, servicios públicos, infraestructura.

ABSTRACT

The present research entitled "Public Private Partnerships as a compliance mechanism for access to public infrastructure services - Concession IIRSA South Section 2: Urcos - Inambari, 2023" will have as its main objective to determine whether Public Private Partnerships are compliance mechanisms for access to public infrastructure services in the Concession IIRSA South Section 2: Urcos - Inambari, 2023. The methodology to be followed in this study will have a qualitative approach of basic typology with an explanatory scope and a non-experimental structure, also, the interview will be used as a technique for collecting information, which will be carried out through its corresponding instrument, the interview guide.

Keywords: *Public-private partnerships, mechanisms, access, public services, infrastructure.*

INTRODUCCIÓN

En el contexto actual de desarrollo infraestructural y gestión de servicios públicos, las Asociaciones Público-Privadas (APPs) se han posicionado como un mecanismo crucial para facilitar el acceso de la población a infraestructura esencial. Estas asociaciones representan una colaboración estratégica entre entidades gubernamentales y el sector privado, destinada a impulsar proyectos de gran envergadura que no podrían ser ejecutados plenamente por el Estado. En este sentido, las APPs no solo promueven la inversión privada en infraestructura, sino que también buscan garantizar la eficiencia en la prestación de servicios públicos y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

La presente investigación se centra en explorar el papel de las Asociaciones Público Privadas como mecanismos para asegurar el cumplimiento del acceso a servicios públicos de infraestructura, específicamente en el contexto de la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, proyectada para el año 2023. Este estudio adquiere relevancia en un contexto donde las demandas de infraestructura son crecientes y la eficacia en la gestión de los recursos públicos es crucial para el desarrollo sostenible del país.

La importancia de esta investigación radica en evaluar críticamente si las APPs son efectivas para garantizar el acceso equitativo y eficiente a los servicios públicos de infraestructura. Identificar las fortalezas y limitaciones de este modelo colaborativo permitirá generar recomendaciones y mejoras que potencien su aplicación en futuros proyectos, beneficiando tanto a las autoridades gubernamentales como a la ciudadanía.

Además, este estudio contribuirá al avance del conocimiento académico en el campo de las políticas públicas y las estrategias de inversión en infraestructura, proporcionando nuevas perspectivas sobre cómo optimizar la participación del sector privado en la provisión de servicios esenciales.

El objetivo principal de esta investigación es determinar si las Asociaciones Público Privadas constituyen mecanismos efectivos para asegurar el cumplimiento del acceso a

servicios públicos de infraestructura en la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, durante el año 2023. Para lograr este propósito, se llevará a cabo un análisis detallado de las dinámicas de colaboración entre el sector público y privado, enfocándose en cómo estas asociaciones contribuyen al desarrollo y mantenimiento de infraestructuras críticas para la sociedad.

CAPÍTULO I – PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción del problema

La Constitución Política del Perú, considerada como la Norma Suprema del Estado peruano a través de su primer artículo establece que, la persona resulta ser el fin supremo tanto para la sociedad como para el Estado, por lo cual debe ser protegido y respetado, asimismo, mediante su artículo 44° expresa que, el ente estatal presenta el deber de promover el bienestar general de las personas en función a un criterio de justicia social y al fomento de desarrollo integral de la nación, del mismo modo, pues en el art. 58° de la Norma Suprema del Estado peruano se hace mención a la obligación del Estado a intervenir en aquellas áreas o sectores que requieran de su promoción, dentro de ellas se tiene a los servicios públicos, los cuales son sumamente importantes para la satisfacer los requerimientos tanto particulares como comunes de las personas (Constitución Política del Perú, 1993).

En lo vinculado a los servicios de carácter público, el ente estatal se encuentra en la obligación de otorgar servicios adecuados y de calidad, puesto que estos resultan ser de carácter prioritario para que a través de los mismos las personas puedan llevar a cabo un correcto ejercicio de sus derechos, dentro de estos servicios públicos se tiene a los servicios públicos de infraestructura, los cuales permiten que se ejerzan derechos como a la salud, a la vida, a la dignidad, al desarrollo de la personalidad, entre otros derechos. Lo antes mencionado ha sido reconocido y ratificado por el máximo intérprete del texto constitucional, es decir por el Tribunal Constitucional en sus diversos pronunciamientos a lo largo de los años (Guzmán y Gamarra, 2008).

Ahora bien, es menester indicar que si bien existe un deber e incluso una obligación para el ente estatal respecto al otorgamiento de los servicios públicos a las personas, específicamente sobre los servicios públicos de infraestructura que es el tema que se abordará en esta investigación, no debe olvidarse que el Estado peruano por diversos motivos se encuentra imposibilitado de cumplir por sí solo con estas obligaciones constitucionalmente reconocidas de manera tal que se satisfaga íntegramente las necesidades de las personas, por lo cual se encuentra en la necesidad de recurrir a diferentes mecanismos que posibiliten la concretización de las finalidades y el cumplimiento de los deberes que ostenta (Yamada y Montero, 2020).

Dentro de los mecanismos a los cuales recurre el Estado peruano para poder lograr la concretización de sus fines supremos y el otorgamiento de servicios públicos adecuados se encuentran las Asociaciones Público Privadas (en adelante APP) las cuales se constituyen como aquella cooperación o unión de esfuerzos entre los diferentes niveles de gobierno y el sector privado que permitan generar el impulso, desarrollo, ejecución o mantenimiento de proyectos u obras de infraestructura con la finalidad de producir diversos beneficios relacionados al bienestar social y al interés común de las personas, en tal sentido, resulta importante conocer si realmente las APP resultan ser mecanismos mediante los cuales se puede dar cumplimiento al derecho al acceso a los servicios públicos (De los Heros, 2009). Asimismo, es importante señalar que en el artículo 62 de nuestra constitución protege la libertad de contratar, garantizando que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Y señala que los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. Los conflictos derivados de la relación contractual sólo se solucionan en la vía arbitral o en la judicial, según los mecanismos de protección previstos en el contrato o contemplados en la ley. Por lo que los contratos entre el Estado peruano y empresas concesionarias se encuentran protegidos por nuestra constitución, salvaguardando la libertad de contratar, tal es así que en el artículo 63 de nuestra constitución, en el segundo párrafo, se señala que en todo contrato del Estado de las personas de derecho público con extranjeros domiciliados consta el sometimiento de éstos a las leyes y órganos jurisdiccionales de la República y su renuncia a toda reclamación diplomática. Sólo señalando como excepción de la jurisdicción nacional a los contratos de carácter financiero, lo cual deja en manifiesto que nuestra constitución prevalece el respeto de nuestro ordenamiento jurídico.

En atención a lo antes mencionado, se ha considerado a bien formular la siguiente interrogante a modo de problemática de investigación del estudio: ¿Las Asociaciones Público Privadas son mecanismos de cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en consideración a la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari?, teniéndose como objetivo general el Determinar si las Asociaciones Público Privadas son mecanismos de cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari.

1.2. Formulación del Problema

Problema general

- ¿Cuál es la relación entre la inversión mediante las asociaciones público-privadas y el cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la concesión IIRSA Sur Tramo2: Urcos- Inambari?

Problemas específicos

- ¿Cuál es la relación entre la capacidad de gestión de la ejecución de proyectos mediante las Asociaciones Público-Privadas y el cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la concesión IIRSA Sur Tramo2: Urcos- Inambari?
- ¿Cómo es la contratación de proyectos mediante las Asociaciones Público-Privadas para el cumplimiento al acceso a los servicios públicos de infraestructura en la concesión IIRSA Sur Tramo2: Urcos- Inambari?

1.3.Importancia y justificación del estudio

Importancia del estudio

En lo que respecta a la importancia de este estudio, ésta recae en que a través del desarrollo y correspondiente ejecución de la investigación se podrá llegar a determinar si las APP se constituyen como mecanismos idóneos y adecuados que posibiliten el efectivo cumplimiento de las condiciones que garantizan el derecho al acceso a los servicios públicos de infraestructura, teniendo en consideración la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, lo cual resultará sumamente relevante para la colectividad en su conjunto, pues los servicios públicos resultan ser fundamentales y presenta un rol sustancial para el desarrollo de la sociedad en general y de la economía de las personas. Asimismo, esta investigación será importante para el sector académico y el apartado jurídico pues a través de esta será posible la producción de nuevos conocimientos y se profundizará más en los estudios ya existentes respecto al derecho al acceso a los servicios de carácter públicos a través del empleo de las APPs.

Justificación del estudio

a) Justificación teórica

Por otro lado, seguido lo dicho por Chaverri (2017) la justificación teórica de las investigaciones se encuentra relacionada a que a través del desarrollo y ejecución de la investigación se obtendrán aportes de índole teórico que permitirán la producción de nuevos conocimientos o permitirá que se profundicen los entendimientos ya existentes, en atención a ello, la justificación teórica de esta investigación recae en que mediante el desarrollo de la misma se generarán nuevas comprensiones y entendimiento respecto a los temas de estudio, del mismo modo, se ahondará en los conocimientos pre existentes relacionados al derecho al acceso a los servicios de carácter públicos, específicamente a los servicios de infraestructura y al empleo de las APPs como mecanismos que permitan dar cumplimiento al referido derecho.

b) Justificación práctica

En lo referido a la justificación práctica de esta investigación, la cual según lo mencionado por Fernández (2020) es aquel tipo de justificación que se encuentra vinculada a dar solución o resolver una problemática que se suscita en la realidad y de esta forma beneficiar a la sociedad en su conjunto o a un sector específico de la misma. En ese sentido, la justificación práctica de este estudio se encuentra relacionada a que si a través de su correspondiente desarrollo y ejecución se podrá determinar si mediante las APPs se constituyen los mecanismos idóneos y adecuados que posibiliten el efectivo cumplimiento de las condiciones que garantizan el derecho al acceso a los servicios públicos de infraestructura, teniendo en consideración la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, lo cual resultará sumamente relevante para la colectividad en su conjunto, pues los servicios públicos resultan ser fundamentales y presenta un rol sustancial para el desarrollo de la sociedad en general y de la economía de las personas.

c) Justificación metodológica

La justificación metodológica de los estudios como expresa Arispe et al. (2020) es aquel tipo de justificación que se encuentra vinculada a los procedimientos, métodos, estrategias, técnicas e instrumentos que se utilizan para la producción de nuevos conocimientos o la profundización de los existentes, en ese sentido, la justificación de

carácter metodológico de esta investigación recae en que para el desarrollo de este estudio se utilizarán a la entrevista y el análisis documental como técnicas de acopio de datos, las cuales se efectivizaran a través de sus correspondientes instrumentos la guía de entrevista y la guía de análisis documental de forma respectiva.

1.4. Delimitación del Estudio

a) Delimitación Teórica

Como la delimitación teórica de este estudio recae en la organización, estructuración y conducción lógica de las temáticas que serán desarrolladas en el transcurso de la investigación, tales como: Las Asociaciones Público-Privadas, el acceso a los servicios de carácter público de infraestructura y la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inamabari.

b) Delimitación Espacial

Este estudio tendrá como delimitación espacial las localidades de Urcos e Inamabari, ubicadas en el Departamento de Cuzco.

c) Delimitación Temporal

El presente estudio tendrá como delimitación temporal el año 2023.

1.5. Objetivo general

- Determinar cuál es la relación entre la inversión mediante las asociaciones publico privadas y el cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la concesión IIRSA Sur Tramo2: Urcos- Inambari.

1.6. Objetivos específicos

- Determinar cuál es la relación entre capacidad de gestión de la ejecución de proyectos mediante las Asociaciones Público-Privadas para el cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la en la concesión IIRSA Sur Tramo2: Urcos- Inambari.

- Determinar cómo es la contratación de proyectos mediante las Asociaciones Público-Privadas para el cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la en la concesión IIRSA Sur Tramo2: Urcos- Inambari.

1.7. Viabilidad y limitaciones de la investigación

Viabilidad de la investigación

En lo que respecta a la viabilidad de la investigación tal como menciona Gallardo (2017) esta se encuentra relacionada a la disposición y a la facilidad con la que cuenta el investigador para llevar a cabo el desarrollo y la ejecución del estudio, así como a la capacidad de obtener tanto recursos humanos como materiales que permitan el desenvolvimiento adecuado del estudio. En virtud de ello, este trabajo investigativo resulta viable, pues se cuenta con la disposición académica y científica para el desarrollo y ejecución del estudio, asimismo, se tiene la posibilidad de acceder a fuentes de información actualizadas y serias que sirvan como sustento teórico de la investigación, adicionalmente se cuenta con los recursos tanto personales como materiales para el desarrollo adecuado del mismo.

Limitaciones de la investigación

Tras lo antes mencionado, resulta necesario indicar que esta investigación no presentará ningún tipo de limitación para su desarrollo, pues tal como se ha expresado previamente se cuenta con la capacidad de acceso a fuentes de información documentales y personales que se instaurarán como el sustento de carácter teórico del estudio, dotándolo de rigor académico y científico, asimismo, se poseen los recursos personales y materiales que permiten llevar a cabo el adecuado desarrollo de la investigación cumpliendo tanto con cuestiones de forma como de fondo requeridas.

CAPÍTULO II – MARCO TEÓRICO

2.1. Marco Histórico

En el desarrollo de las actividades profesionales como parte de la fuerza laboral encargada del desarrollo y ejecución del proyecto IIRSA Sur Tramo 2, bajo el cual se lleva a cabo la realización y ejecución de la vía terrestre comprendida entre las localidades de Urcos e Inambari, surge el desarrollo de la problemática enfocada en determinar si

las Asociaciones Público Privadas resultan ser mecanismos de cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, pues tal como se aprecia de la sola revisión de la Constitución Política del Perú, considerada como la Norma Suprema del Estado peruano a través de su primer artículo establece que, la persona resulta ser el fin supremo tanto para la sociedad como para el Estado, por lo cual debe ser protegido y respetado, asimismo, mediante su artículo 44° expresa que, el ente estatal presenta el deber de promover el bienestar general de las personas en función a un criterio de justicia social y al fomento de desarrollo integral de la nación, del mismo modo, pues en el art. 58° de la Norma Suprema del Estado peruano se hace mención a la obligación del Estado a intervenir en aquellas áreas o sectores que requieran de su promoción, dentro de ellas se tiene a los servicios públicos, los cuales son sumamente importantes para la satisfacer los requerimientos tanto particulares como comunes de las personas.

2.2. Investigaciones relacionadas con el tema

a) Antecedentes internacionales

Alcívar (2020) en su tesis que presentó como finalidad el efectuar una evaluación respecto a la aplicación de las APPs como un instrumento para la gestión de obras y servicios de carácter público por el Gobierno del Cantón Portoviejo-Provincia de Manabí. La metodología utilizada se orientó bajo una perspectiva cualitativa de tipo básica con un grado explorativo y una estructuración no experimental, asimismo, como técnica de recopilación de información el estudio mencionado utilizó el análisis documental, el cual se efectivizó a través su correspondiente herramienta la guía de análisis documental. Los resultados obtenidos permitieron que se concluya que, se evidencia que una adecuada aplicación de las APPs en función a criterios de control y vigilancia idóneos permiten una eficiente y eficaz gestión de obras y servicios de carácter público en beneficio de la población en su conjunto.

Carrera (2019) en su tesis que tuvo como fin llevar a cabo un análisis sobre la figura de carácter jurídico de las APPs en el país de Ecuador a partir de la normativa expedida respecto a dicha materia. La metodología empleada por parte del estudio se orientó en función de una perspectiva cualitativa de tipo básica con una estructuración no experimental y un alcance descriptivo, del mismo modo, como técnica de recopilación de

datos se empleó el análisis documental, el cual se vio concretizado a través de su herramienta la guía de análisis documental. Los hallazgos que se obtuvieron permitieron que se concluya que, la existencia de diversos cuerpos normativos que versa sobre las APPs en el país de Ecuador no permiten estructurar un marco de carácter normativo adecuado respecto a esta materia, por lo cual se requiere una sistematización de los mismos, pues la figura de las APPs resulta ser sumamente relevante para el desarrollo de todos y cada uno de los sectores de la población a través del otorgamiento de servicios de carácter público y la realización de obras que benefician el interés común.

Escobar (2017) en su tesis que tuvo como principal finalidad el demostrar la eficacia de las APPs como mecanismo idóneo para la concretización de las obras de infraestructura en Ecuador. La metodología que se empleó en el estudio aludido se orientó bajo una perspectiva cualitativa de tipología básica, con un grado explicativo y una estructuración no experimental, asimismo, en lo relacionado a la técnica de acopio de datos e información se utilizó al análisis documental, la cual se efectivizó a través de su correspondiente herramienta la guía de análisis documental. Los hallazgos que se consiguieron tras el desarrollo de la investigación posibilitaron que el autor concluya que, las APPs resultan ser mecanismos eficaces que permiten dar solución a los problemas vinculados a la falta de infraestructura social en Ecuador, pues estos otorgan un conjunto de ventajas tanto para el ámbito público y el sector privado, generando servicios públicos que cumplan elevados estándares de calidad.

Mora (2023) en su investigación, que tuvo como principal finalidad llevar a cabo un análisis de los efectos, calidad del servicio, eficiencia de índole operativo y financiamiento de los servicios de agua en el ámbito urbano de la Provincia de Guayas mediante la utilización de las APPs. La metodología utilizada en el estudio aludido presentó una perspectiva mixta de tipología aplicada, con un grado explicativo – propositivo y una estructuración no experimental, asimismo, como técnica de acumulación de datos se empleó el análisis documental, el cual se efectivizó a través de su correspondiente herramienta la guía de análisis documental. Los hallazgos obtenidos posibilitaron que se concluya que, a través de la APPs se brinda de forma adecuada los servicios de carácter público de agua potable y saneamiento para las localidades de Guayas y cantones aledaños, pues se priorizan los principios vinculados eficacia y calidad de los servicios lo cual acarrea importantes y valiosos beneficios para los todos los usuarios.

Moscoso (2019) en su tesis que presentó como fin el llevar a cabo un análisis jurídico respecto a si las APPs, se constituyen como estrategias que permiten facilitar la participación de la sociedad en el desarrollo y la ejecución de obras y servicios de índole público. La metodología empleada por esta investigación siguió una orientación cualitativa de tipología básica, con una estructuración no experimental y un nivel explicativo, del mismo modo, como técnica de acopio de datos se utilizó al análisis documental, el cual se efectuó a través de la guía de análisis documental. Los hallazgos que se obtuvieron permitieron que se concluya que, se presenta un amplio marco jurídico y normativa que otorga la debida seguridad jurídica tanto al ámbito privado y al sector público para el desarrollo activo de la colectividad mediante la gestión de proyectos de obras y servicios públicos con la utilización de las alianzas público privadas.

b) Antecedentes nacionales

Benites (2014) en su tesis que tuvo como principal finalidad evidenciar cómo las APPs se instituyen como vías que permiten el desenvolvimiento y consecución de obras y/o proyectos a nivel supra nacional en nuestro país. La metodología empleada siguió un enfoque cualitativo, de tipología básica con una estructuración no experimental y un alcance descriptivo-explicativo, asimismo, como técnica de acopio de información se utilizó al análisis documental el cual se concretizó a través de su correspondiente herramienta la guía de análisis documental. Los hallazgos conseguidos posibilitaron a que el autor concluya, que el ente estatal debe enfocar y orientar su esfuerzo a la concretización de alianzas público privadas con el objetivo de fomentar y promover el gasto de los recursos dinerarios de manera eficaz y eficiente, los cuales permitan el desarrollo y la implementación de obras de infraestructura que otorguen a los administrados una mejor y un adecuado nivel de vida mediante el acceso a los servicios básicos de calidad en nuestro país.

Betalleguz (2020) en su tesis, que presentó como finalidad principal llevar a cabo un análisis de la normativa dirigida al fomento de la inversión de índole privada a través de las APPs, con el objeto de determinar si ello posibilita dar cumplimiento efectivo a las condiciones que aseguran y garantizan el acceso a los servicios de carácter público de saneamiento en la zona rural de Huancayo. La metodología seguida por el estudio antes referida fue de perspectiva cuantitativa de tipología aplicada con un alcance descriptivo-explicativo y una estructuración no experimental, asimismo, como técnica de

acumulación de información se empleó a la encuesta, la cual se efectivizó a través de su correspondiente cuestionario. Los resultados que se obtuvieron permitieron que se concluya que, actualmente se presentan problemas en las condiciones de acceso a los servicios de carácter público de saneamiento en el sector rural de Huancayo, por lo cual las APPs resultan ser modalidades idóneas para el desarrollo, ejecución y administración de proyectos destinados a brindar este tipo de servicio público de tal manera que los recursos sean empleados de manera eficiente y sean de calidad.

Luna (2017) en su tesis que tuvo como principal fin proponer una estructura a través de la cual la participación de los entes privados en las obras y proyectos de inversión pública resulten más eficientes. La metodología empleada para el desenvolvimiento de estudio mencionado se orientó bajo una perspectiva cuantitativa de tipología aplicada, con un alcance explorativo y una estructuración no experimental, asimismo, la técnica de acopio de datos empleada fue la encuesta, la cual se efectivizó a través de su correspondiente instrumento el cuestionario. Los resultados que se obtuvieron posibilitaron que el autor arribe a la conclusión que, se requiere una modificación de carácter legislativo urgentemente con el fin de regular de manera adecuada las APPs de tal forma que estas se dirijan a incrementar, fomentar e incentivar la inversión privada en los proyectos de infraestructura que le competen a las entidades pertenecientes al aparato estatal, priorizando en todo momento la transparencia y el empleo eficiente de los recursos con los que se cuenta para el desarrollo de las obras vinculadas a la infraestructura que benefician a la población en su conjunto.

Pizarro y Alatrística (2016) en su tesis, que tuvo como fin el llevar a cabo un análisis y el establecer la efectividad de las APPs comprendidas estas como procedimientos de competitividad a nivel regional durante los años 2010 al 2015. La metodología bajo la cual se desarrolló esta investigación fue de perspectiva cualitativa de tipología básica con una estructuración no experimental y un alcance explicativo, del mismo modo, como técnica de acopio de informaciones se tuvo al análisis documental, el cual se vio efectivizado mediante su correlativo herramienta la guía de análisis documental. Los hallazgos que se obtuvieron posibilitaron que el autor concluya que, las APPs resultan efectivas como procedimientos o mecanismos de competitividad en el apartado regional en entre los años 2010 – 2015.

Vargas (2020) en su tesis, que tuvo como finalidad primordial efectuar un análisis respecto a cómo las APPs se vinculan con el otorgamiento de un servicio eficiente de salud en Lima durante el año 2017, en el Hospital Guillermo de la Fuente. La metodología que siguió el estudio aludido presentó un enfoque cuantitativo de tipología aplicada con un alcance descriptivo-explorativo y una estructuración no experimental. Los resultados que se obtuvieron permitieron que se concluya que, a través del modelo de asociación público privada la calidad de los servicios brindados en el Hospital Guillermo de la Fuente presenta una mejora continua lo cual se ha comprobado a través de la acreditación de la obtención de certificaciones, permitiendo así que se lleven a cabo atenciones de una elevada eficiencia y calidad para los usuarios del servicio de salud en este nosocomio.

2.3. Estructura teórica y científica que sustenta el estudio

Antes de iniciar con el desarrollo teórico y exponer los sustentos científicos o académicos que serán tratados y estudiados en esta investigación, resulta importante indicar que nuestro país la mayor parte de actividades de índole económica que se realizan en el mercado son de acceso libre, esto quiere decir que, el ente estatal no presenta ningún tipo de restricción o limitación en tanto estas se desarrollen en respeto del orden público y buenas costumbres, no obstante, existen algunas actividades que se encuentran restringidas, las cuales no posibilitan el acceso directo a los privados en condiciones de libertad de competencia, dichas actividades no son otras que los servicios públicos (Zegarra, 2019).

Tal como manifiesta García (2014) esta restricción para que los particulares o el sector privado efectúe el desarrollo de servicios de carácter público se encuentra vinculada a que dichos servicios requieren de inversiones sumamente elevadas para contar con la infraestructura adecuada, que permita un otorgamiento de estos servicios cumpliendo con los estándares mínimos de calidad, ejemplo de ello se tiene a los servicios de transporte, agua y desagüe, energía eléctrica, comunicaciones, etc. Los servicios públicos dada la naturaleza masiva que presentan origina la existencia de motivaciones tanto técnicas como económicas las cuales imposibilitan que el sector privado o particular pueda acceder de forma libre, pues ante lo señalado resulta evidente que se requiere de la participación del ente estatal, y excepcionalmente en los casos en los cuales este se considere insuficiente, podrá otorgar la autorización al sector privado para brindar

indirectamente los servicios de naturaleza pública a través de mecanismos como la concesión.

Los servicios públicos como ha desarrollado la doctrina a lo largo de estos últimos años se comprenden como aquellos medios destinados a la consecución de un determinado fin, un fin que puede ser tanto a largo como a corto plazo, pero cualquiera sea su finalidad está siempre deberá estar orientada a la concreción del bien común o también denominado como interés general de las personas, dicho interés general se traduce elaboración y ejecución de obras, proyectos y estrategias de interés público orientadas otorgar una mejor calidad de vida a los administrados o en su defecto optimizar la situación en las que se encuentran y desarrollan su existencia (Rojas, 2021).

Por otro lado, según Mancebo (2021) los servicios de carácter público son entendidos como aquellas acciones o actividades de naturaleza administrativa que llevan a cabo las instituciones u organismos pertenecientes al aparato estatal, teniendo como principal fin la producción de satisfacción de las personas respecto a las necesidades de suma relevancia que estas presentan y de la propia colectividad en su conjunto, pues a través del otorgamiento de servicios materiales o inmateriales durante periodos de tiempo estables y de manera sistemática se estaría asegurando el cumplimiento de la vinculación de carácter jurídico presente entre el administrado y el ente estatal, más aún si tenemos en cuenta que dicha relación o vinculación como cualquier otra de naturaleza jurídico-política presenta un conglomerado de principios y disposiciones normativas devenidas del derecho de carácter público las cuales encaminan el actuar del Estado orientado a satisfacción de las necesidades de toda la población.

Para fines de esta investigación y atendiendo a un criterio de puntualizar los contenidos que serán abordados en esta investigación, corresponde delimitar que tipo de servicio público será considerado como categoría de estudio, precisando que se tratarán cuestiones vinculadas al servicio público de infraestructura, pues si se atiende a lo dicho por Villafranki (2020) los servicios públicos de infraestructura como gran parte del sector doctrinario considera son aquellos servicios de carácter público que se encuentran considerados como uno de las tres grandes columnas que sostienen la actuación del ente estatal, pues comúnmente se menciona que el Estado desempeña funciones de regulación

y control; funciones de fomento de las actividades de los privados y una tercera función de otorgamiento o prestación de servicios públicos en la cual el servicio de infraestructura resulta ser uno de los más importantes para la promoción.

En esa línea con el objeto de precisar los alcances que presenta el servicio público de infraestructura resulta necesario acudir a Sánchez (2023) quien detalla que los servicios públicos de infraestructura o también denominados como infraestructura de uso o empleo de carácter público son aquellos proyectos, obras, establecimientos o instalaciones que se encuentran en la posibilidad de ser empleadas por parte de cualquier persona, dentro de ellas se tiene a las vías terrestres, los aeropuertos, las redes de tanto de agua como desagüe, los tendidos de comunicación, las redes eléctricas, los viaductos de traslado de combustibles, los puertos, las líneas ferroviarias, así como aquellos establecimientos destinados a cárceles, hospitales, escuelas públicas, universidades estatales, entre otras.

Ahora bien, tras haber precisado y detallado algunas cuestiones relevantes relacionadas a las categorías de estudio que serán abordadas a través de esta investigación referidas a las obligaciones estatales vinculadas al otorgamiento de servicios públicos y al servicio público de infraestructura, corresponde enfocarse en la categoría referida a las APPs pues tal como señala Nalvarte (2017) que estos son aquellos acuerdos o contratos cuya duración es de largo plazo y las partes que lo celebran esta conformadas por un ente público y un sujeto privado, con el objeto de otorgar un servicio de índole público o un determinado activo, esta asociación se caracteriza porque el sujeto privado adopta y asume cierto riesgo relevante y se encuentra responsabilizado por la gestión y el desarrollo del servicio que otorgará, en atención a este desempeño conseguirá una remuneración o retribución dineraria.

Por su parte, Polack et al. (2019) considera que las APPs resultan ser herramientas que posibilitan y permiten la actuación del ente estatal, que se erigen en aquellas situaciones en las cuales se requiere de un cooperación pública y privada, dicha colaboración o actuación conjunta no solo se limita a la inversión de recursos materiales compartida entre los gobiernos y los privados, sino también compete a la toma de decisiones concertadas para la ejecución adecuada de los proyectos u obras.

Ahora bien, tal como se ha señalado anteriormente las APPs se conforman para el desarrollo de las obras y/o proyectos encaminados al otorgamiento de servicios públicos destinados a mejorar la calidad y las condiciones de vidas de las personas, lo cual guarda correlación y presenta un correlato con los fines que se persigue el ente estatal o el aparato administrativo con el diseño, desarrollo y ejecución de servicios públicos, que en este caso y para fines de investigación se centrarán en la realización o ejecución de obras y/o proyectos que permitan el otorgamiento de servicios públicos de infraestructura o también denominados como infraestructura de uso público, específicamente se analizará si las APPs sirven como mecanismo de cumplimiento para el acceso a los servicios de carácter público de infraestructura – Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, 2023.

Teniendo en consideración que la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, es un proyecto concretizado a través de las Asociaciones Público-Privadas para la ejecución de la vía terrestre comprendida entre las localidades de Urcos e Inambari, otorgándole la concesión de dicha obra a la empresa IIRSA Sur, la cual es una empresa dedicada a las actividades vinculadas a la Administración, Operación, Mantenimiento y Construcción de obras de infraestructura de transporte.

Relación entre Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público OSITRAN y la Concesionaria IIRSA Sur Tramo 2.

La relación entre el MTC, el OSITRAN y la Concesionaria se fundamenta en el Contrato de Concesión, así como en la legislación orgánica de cada entidad y sus respectivos Reglamentos de Organización y Funciones. Según la cláusula 1.6 “Definiciones” del mencionado contrato, el “Regulador” se refiere al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, conforme a lo establecido en la Ley N°26917 y sus normativas complementarias y modificatorias. Las disposiciones del OSITRAN, que incluyen reglamentos autónomos, directivas generales y normativas específicas mencionadas en el Artículo 7 del reglamento aprobado por el Decreto Supremo N°010-2001-PCM, deben ser cumplidas de manera obligatoria por la CONCESIONARIA. Además, el REGULADOR puede designar supervisores de Obra, Explotación y Conservación según sea necesario.

Asimismo, respecto al MTC, mediante Decreto Supremo N°021-2018-MTC y la Resolución Ministerial N°015-2019-MTC/01 y sus modificatorias, se aprueban la sección primera y sección segunda de la Resolución Ministerial N°015-2019-MTC/01 y sus modificatorias, la primera y segunda secciones del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. También, a través de la Resolución Ministerial N°658-MTC/01 se aprobó el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Según este reglamento, en su artículo 121° se establece que la Dirección de Inversión Privada en Transportes- DINPTRA es la unidad dependiente de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes – DGPPT , responsable de evaluar las inversiones en infraestructura y servicios de transporte, así como plataformas logísticas, que se llevarán a cabo con participación del sector privado. Esta dirección gestiona los convenios de inversión, contratos de Asociaciones Público-Privadas y otros acuerdos similares. Asimismo, mediante el artículo 123 ° del precitado texto normativo, se estipula que la Dirección de Disponibilidad de Predios – DDP es la unidad orgánica encargada de las acciones para la adquisición, expropiación y transferencia interestatal de inmuebles a favor del ministerio para el desarrollo de infraestructura de transportes, en todos sus modos, y plataformas logísticas, en el marco de sus competencias. Ambas unidades orgánicas realizan labores de suma importancia que coadyuvan al proceso del cumplimiento del marco contractual de un contrato de concesión.

Según Barragán et al. (2020), señala que la relación entre el MTC y los concesionarios para lograr el cumplimiento de los servicios de infraestructura se apoya en la regulación y seguimiento de las concesiones viales. El MTC establece directrices, reglas y normas para las concesiones de carreteras y supervisa si los concesionarios cumplen con sus obligaciones. En este sentido, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones debe garantizar que los concesionarios cumplan con las condiciones estipuladas en el Contrato de Concesión, que incluyen la prestación de servicios de infraestructura suficientes a los usuarios. Esto incluye garantizar que las carreteras y servicios relacionados cumplan con los estándares de calidad y seguridad requeridos y monitorear el acceso igualitario a dichos servicios para todos los usuarios, esto último también debe ser verificado por el OSITRAN.

Así, la relación entre el MTC y la concesionaria debe centrarse en la colaboración y la supervisión continua para garantizar el cumplimiento de los compromisos asumidos,

la adecuada prestación de servicios y el respeto a los derechos de los usuarios. Es esencial que ambas partes colaboren estrechamente para asegurar que la infraestructura vial satisfaga las necesidades de movilidad de la población y contribuya al desarrollo sostenible del país.

2.4. Enfoque legal

Mejía et al. (2021), refieren que los enfoques, leyes y decretos sobre las Asociaciones Público-Privadas (APPs) como mecanismo de cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura varían según el país, ya que cada nación puede tener su propio marco normativo al respecto. Sin embargo, en términos generales, las leyes y decretos que regulan las APPs suelen establecer los lineamientos para la participación del sector privado en la provisión de servicios públicos de infraestructura, con el objetivo de mejorar la calidad, eficiencia y cobertura de dichos servicios. Estas leyes y decretos suelen abordar aspectos como la selección de proyectos elegibles para participar en Asociaciones Público-Privadas, los procedimientos de licitación y adjudicación, los modelos contractuales, la distribución de riesgos entre las partes involucradas, los mecanismos de financiamiento y garantías, así como la supervisión y regulación de las asociaciones una vez establecidas

En el contexto de cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura, las leyes y decretos sobre las APPs suelen enfocarse en promover la eficiencia operativa, la transparencia en la gestión, la protección de los intereses públicos, la sostenibilidad financiera y ambiental, así como el acceso equitativo a los servicios por parte de la población. Estas normativas también pueden contemplar mecanismos para asegurar que las Asociaciones Público-Privadas cumplan con estándares de calidad y cobertura en la prestación de servicios públicos de infraestructura, así como establecer sanciones o incentivos para garantizar el cumplimiento por parte de los operadores privados. Es importante consultar específicamente la legislación vigente en cada país para obtener información detallada sobre los enfoques, leyes y decretos relacionados con las Asociaciones Público-Privadas como mecanismo de cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura.

El marco legal que rige las concesiones se remonta a la década de 1990 y lo hemos ampliado en otro trabajo sobre las concesiones y la evolución del marco legal de las APPs

(Nalvarte Salvatierra, 2018). Hoy en día, la principal norma para la ejecución de proyectos de infraestructura pública y la aplicación del modelo de financiamiento de proyectos es el Decreto Legislativo 1362 y su reglamento.

Decreto Legislativo del 21 de julio de 2018 No. 1362 regula el desarrollo de Asociaciones Público-Privadas (APPs) en el Perú a través de diversas formas de contratación. El modelo de contrato más utilizado es el de concesión, donde el sector público suele recurrir al sector privado para la construcción, ampliación o mejora, así como para la operación y mantenimiento de obras de infraestructura pública proporcionado por el sector privado. La diferencia con los mecanismos de contratación tradicionales (ley de contratos estatales) es significativa, porque el contrato en los contratos tradicionales es de corto plazo y solo para un propósito específico (diseño, construcción, mantenimiento o prestación de servicios específicos), mientras que el contrato individual de APPs incluye el diseño y construcción, operación y mantenimiento en contratos de largo plazo (Nalvarte P. , 2021).

2.5. Relación de APPs y el Estado

En Perú, la relación entre las APPs y el Estado se rige por la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas, que establece el marco normativo para la promoción, regulación y supervisión de las asociaciones entre entidades del sector público y privado para la prestación de obras o servicios públicos. El Estado peruano, a través de entidades como PROInversión, es el encargado de promover y supervisar la implementación de las Asociaciones Público-Privadas. Por lo tanto, la legislación peruana establece los lineamientos para la selección de proyectos, los procedimientos de licitación y adjudicación, los modelos contractuales, la distribución de riesgos, los mecanismos de financiamiento y garantías, así como la supervisión y regulación de las asociaciones una vez establecidas (Linares & Contreras, 2023).

Asimismo, la relación entre las Asociaciones Público-Privadas y el Estado en Perú se basa en la colaboración para el desarrollo de proyectos de infraestructura y servicios públicos que beneficien a la población. A través de las APP, el Estado puede acceder a la inversión privada y al conocimiento especializado del sector privado para llevar a cabo proyectos que impulsen el desarrollo del país. El Estado peruano tiene la responsabilidad de garantizar que las Asociaciones Público-Privadas cumplan con estándares de calidad,

transparencia y equidad en la prestación de servicios públicos. Además, debe velar por el cumplimiento de los compromisos adquiridos por las partes involucradas en las asociaciones. En resumen, la relación entre las Asociaciones Público-Privadas y el Estado peruano se fundamenta en una colaboración estratégica para el desarrollo de proyectos de infraestructura y servicios públicos, con el fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y promover el crecimiento económico sostenible.

2.6. Beneficio de las Asociaciones Público-Privadas, en cuanto a los servicios básicos a través de las asociaciones

Corral (Corral, 2020), señalan que las Asociaciones Público-Privadas (APPs) pueden ofrecer varios beneficios en cuanto a la provisión de servicios básicos y la construcción de infraestructura vial. Algunos de estos beneficios incluyen:

1. **Inversión y desarrollo acelerado:** Las APPs permiten que el sector privado aporte capital y experiencia técnica para la realización rápida y eficiente de proyectos de infraestructura vial, lo que puede contribuir a la expansión y mejora de la red vial en un menor plazo.
2. **Eficiencia en la gestión:** La participación del sector privado puede aportar eficiencia en la gestión y operación de infraestructura vial, lo que puede traducirse en una mejor calidad de los servicios, mantenimiento adecuado de las vías y optimización en los costos operativos
3. **Transferencia de riesgos:** Mediante las APPs, se puede transferir ciertos riesgos al sector privado, lo que puede reducir la carga financiera para el Estado en caso de imprevistos o cambios en las condiciones del proyecto.
4. **Innovación tecnológica:** El sector privado suele incorporar innovaciones tecnológicas y mejores prácticas en la construcción y gestión de infraestructura vial, lo que puede resultar en obras más modernas, seguras y sostenibles.

Sin embargo, es importante considerar que las Asociaciones Público-Privadas también plantean desafíos y críticas, como el riesgo de altos costos para los usuarios finales, la posible falta de control estatal sobre los servicios públicos, así como la necesidad de garantizar un equilibrio adecuado entre los intereses públicos y privados. En el caso específico de la infraestructura vial, las Asociaciones Público-Privadas pueden generar beneficios significativos al acelerar el desarrollo de carreteras, autopistas u otras vías, lo

que contribuye a mejorar la conectividad, reducir los tiempos de viaje, fomentar el comercio y estimular el desarrollo económico en las zonas beneficiadas. En resumen, si se gestionan adecuadamente, las Asociaciones Público-Privadas pueden ser beneficiosas para la provisión de servicios básicos como infraestructura vial al combinar la eficiencia del sector privado con el interés público de mejorar la calidad de vida y el desarrollo económico.

2.7. Cuadro comparativo

Antes de las Asociaciones Público-Privadas (APPs)	Después de la implementación de las Asociaciones Público-Privadas (APPs)
- Escasez de inversión en infraestructura pública.	- Atracción de inversión privada para proyectos de infraestructura, lo que acelera su desarrollo.
- Retrasos en la ejecución de proyectos debido a limitaciones financieras y burocráticas.	- Mayor eficiencia en la gestión y operación de servicios públicos, gracias a la participación del sector privado.
- Falta de innovación en la gestión y mantenimiento de la infraestructura.	- Incorporación de tecnologías y prácticas innovadoras en la construcción y mantenimiento de infraestructura.
- Dependencia exclusiva del presupuesto estatal para la construcción y mantenimiento de servicios públicos.	- Transferencia parcial del riesgo financiero al sector privado, aliviando la carga presupuestaria del Estado.

2.8. Postura a favor de las Asociaciones Público-Privadas

Sin embargo, en términos generales, la postura a favor de las Asociaciones Público-Privadas para el acceso a los servicios públicos de infraestructura se basa en los beneficios potenciales, como la atracción de inversiones privadas, la eficiencia en la gestión, la transferencia de riesgos y la posibilidad de incorporar innovación tecnológica. Es importante destacar que, si bien existen ventajas potenciales, también existen críticas y desafíos asociados con las APPs, como el posible encarecimiento de los servicios para

los usuarios finales o la falta de control estatal sobre aspectos críticos (Moya & Espinoza, 2021).

2.9. Definición de términos básicos

Acceso: El acceso según menciona Linares (2016) hace alusión a la aproximación o al alcance de un determinado fin o finalidad, asimismo cuando se habla de acceso se puede hacer referencia a ingresos o entradas a determinados sitios o lugares.

Concesionario: Según lo establecido en la cláusula 1.6 "Definiciones" del Contrato de Concesión, el Concesionario es la entidad jurídica constituida por el Adjudicatario que firma el Contrato de Concesión con el CONCEDENTE.

Concedente: Según lo establecido en la cláusula 1.6 "Definiciones" del Contrato de Concesión, es el Estado de la República del Perú, que actúa representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), según lo establecido en la cláusula 1.6 "Definiciones" del Contrato de Concesión.

Concesión: Según lo establecido en la cláusula 1.6 "Definiciones" del Contrato de Concesión, la concesión es la relación jurídica de Derecho Público que surge entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO a partir de la Fecha de Suscripción del Contrato. Mediante esta relación, el CONCEDENTE otorga al CONCESIONARIO el derecho de explotación económica de los Bienes de la Concesión durante el período de vigencia establecido en dicho contrato.

Derecho de Vía: según la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión, es la zona de terreno de propiedad pública del Estado o en proceso de ser adquirida por este, que contiene la carretera junto con sus accesos y servicios adicionales. Estos servicios pueden incluir unidades de peaje, estaciones de pesaje, estructuras de drenaje, muros de contención, obras de acceso, señalización, aceras, puentes, áreas de seguridad, y las provisiones para futuras ampliaciones. El estado del Derecho de Vía entregado será el que tenga en la fecha de Toma de Posesión.

Asociaciones Público-Privadas: Según López et al. (2022), son los acuerdos que se realizan entre una entidad del sector privado y una entidad pública con el fin de garantizar el otorgamiento de un bien o un servicio de interés social general, cuya responsabilidad corresponde al Estado, para que pueda ser brindado por la entidad

privada, asegurando para esto un rendimiento de su inversión ya sea por subsidio directo de la actividad o la asignación de la potestad de cobro al público por la prestación del mismo, buscando por este medio conseguir mayores niveles de eficiencia a si la actividad fuese realizada directamente por el Estado, y la compartición de riesgos, factor clave del compromiso de colaboración.

Concesión: Atendiendo a lo dicho por Sosa (2020) las concesiones son aquellos medios a través de los cuales los entes estatales o el aparato estatal moderno otorga a los privados o particulares determinadas obras, proyectos o actividades, debido a que esta no cuenta con las condiciones o los medios necesarios para su realización.

Cumplimiento: Tal como expresa Vidal (2007) el cumplimiento se define como aquel estado en el cual una persona, un ente u organismo lleva a cabo una determinada actividad de manera tal que este se culmine en concordancia y observancia de las directrices, orientaciones, normativas y especificaciones previamente establecidas para su desarrollo.

Infraestructura: Tal como expresa Reinhold (2016) la infraestructura se concibe como aquel grupo de servicios, conjunto de medios de carácter técnico e instalaciones que posibilitan el desenvolvimiento de una determinada actividad, dentro de estas se pueden ubicar los tendidos eléctricos, las instalaciones o centros educativos, hospitales, aeropuertos, carreteras, puentes, vías navegables, etc.

Inversión: Según lo expresado por Gitman y Joehnk (2009) la inversión es aquel comportamiento o acción orientada a colocar una suma dineraria o un monto de capital en una determinada actividad de carácter económico o comercial, proyecto, obra u operación con la finalidad de conseguir la obtención de una utilidad pecuniaria.

Mecanismos: Según lo dicho por Diaz-Montenegro (2009) puede entender a los mecanismos por aquellas estructuraciones tanto naturales como artificiales que integran procesos, elementos o dispositivos con la finalidad de que estos actúen coordinada y sistemáticamente para la consecución de una finalidad determinada previamente establecida.

Servicios públicos: Según Reyna y Ventura (2013) los servicios públicos son aquellas actividades que asumen los entes y organismos estatales o en algunos casos

también privados, que tienen como objetivo satisfacer de manera continua y permanente a determinado sector de la población a toda ella en su conjunto, como una muestra de concretizar el bien común, estos pueden realizarse de forma directa por los entes estatales, por concesión o a través de cualquier otro dispositivo legal vigente.

2.10. Hipótesis

a) Hipótesis general

Las Asociaciones Público-Privadas si resultan ser mecanismos de cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura, pues como se logra avizorar a través de la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, estos acuerdos o contratos a largo plazo de concesión, permiten y garantizan el acceso de las personas al servicio de infraestructura (carreteras) que de otra manera hubiera resultado imposible con la sola intervención del ente estatal para su diseño, desarrollo, implementación y ejecución, lo cual tutela y asegura diversos derechos de carácter fundamental de las personas reconocidos a través de la Norma Suprema del Estado peruano.

b) Hipótesis específicas

Hipótesis específica 1

Las deficiencias en las condiciones al acceso a los servicios de carácter público de infraestructura son: La falta de presupuesto destinado a cubrir la ejecución de obras y proyectos que permitan el acceso a los servicios públicos de infraestructura; la falta de voluntad política para el desarrollo de planes y proyectos orientados al servicio público de infraestructura; el mal de la corrupción enquistado en la administración pública.

Hipótesis específica 2

Las características de las APPs como mecanismo para dar cumplimiento al acceso a los servicios de carácter público de infraestructura son: La participación activa del sector privado en obras públicas, el reparto de riesgos entre la empresa privada y el Estado, el cofinanciamiento de las obras y proyectos públicos, la duración de largo plazo de los acuerdos entre las APPs y el ente Estatal.

Hipótesis específica 3

Los beneficios que acarrearán las APPs como mecanismo de cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura son: El cofinanciamiento de las obras y proyectos públicos, lo cual permite que el suministro de recursos de carácter público no sea afectado en gran medida con el desarrollo de una determinada obra o proyecto; se impulsa la participación del sector privado y se diversifica la economía en aras de un incremento de la competitividad empresarial; se reparten los riesgos y se solventan las restricciones que presenta el sector público.

2.11. Variables

Variable Dependiente: Acceso a los Servicios Públicos de Infraestructura

Dimensiones

Calidad de la Infraestructura Vial

Indicadores:

Estado de las carreteras

Frecuencia de mantenimiento de carreteras

Seguridad vial

Accesibilidad

Indicadores:

Tiempo de viaje entre Urcos e Inambari

Número de poblaciones conectadas por la infraestructura vial

Disponibilidad de servicios de transporte público

Impacto Socioeconómico

Indicadores:

Incremento en el comercio local

Reducción de costos de transporte para la población

Incremento en la actividad económica regional

Satisfacción de los Usuarios

Indicadores:

Nivel de satisfacción de los usuarios con la infraestructura

Quejas o reclamos registrados sobre la infraestructura

Variable Independiente: Asociaciones Público-Privadas (APPs)

Dimensiones

Estructura de la Asociación

Indicadores:

Tipos de contratos utilizados

Participación de los actores (gobierno, empresas privadas)

Duración de los contratos de concesión

Financiamiento y Recursos

Indicadores:

Monto de inversión pública y privada

Fuentes de financiamiento (nacionales e internacionales)

Plazos de amortización y retorno de la inversión

Gestión y Ejecución del Proyecto

Indicadores:

Tiempo de ejecución del proyecto (comparación entre planificado y real)

Cumplimiento de los hitos del proyecto

Eficiencia en el uso de los recursos (costos reales vs. presupuestados)

Transparencia y Rendición de Cuentas

Indicadores:

Número de auditorías realizadas y sus resultados

Información pública disponible sobre el proyecto

Participación de la comunidad en el monitoreo del proyecto

Innovación y Tecnología

Indicadores:

Uso de tecnologías avanzadas en la construcción y mantenimiento

Implementación de prácticas sostenibles y ecoeficientes

Capacitación y transferencia de tecnología al personal local

CAPÍTULO III – MARCO METODOLÓGICO

3.1. Tipo de investigación

El tipo de investigación de este estudio será básica, pues tal como indican Escudero y Cortez (2018) las investigaciones de tipología básica son aquellas que se centran y orientan a la obtención de nuevas comprensiones o entendimientos respecto a determinados fenómenos objeto de estudio dentro de una realidad, asimismo, dirigen sus esfuerzos a profundizar o ahondar en los conocimientos pre existentes, partiendo de datos o informaciones de carácter netamente teórico.

a) Por el enfoque

El enfoque de este estudio será cuantitativo, pues tal como señala Hernández y Mendoza (2018), como aquel que emplea información de carácter numérico, el cual debe ser analizado desde un ámbito cuantificable, identificando las características, causas, efectos y demás aspectos de una problemática de estudio, desarrollando un análisis más complejo y sistemático.

b) Por el nivel

La presente investigación tendrá un nivel descriptivo, pues tal como menciona Hernández y Mendoza (2018), este tipo de alcance se orienta a analizar y verificar las características vinculadas a una problemática o una realidad determinada.

c) Diseño

El diseño de investigación del presente estudio será no experimental, pues tal como indica Ñaupas et al. (2018) En los estudios de diseño no experimental, las situaciones son reales, se observa partiendo de situaciones existentes, es decir no existirá ningún tipo de manipulación de los fenómenos objetos de estudio por parte del investigador.

d) Métodos

El método de investigación que se empleará en este estudio será el inductivo-deductivo, ello en función a lo dicho por Rodríguez et al. (2017) es aquel método de investigación que parte desde lo más específico o más particular hasta llegar a lo más general o universal, asimismo, se empleará el método deductivo para aquellos apartados que requieran iniciar desde aquel conocimiento o razonamiento más general y alcanzar una cuestión específica.

3.2. Población y muestra

a) Población

La población de un estudio, señalada por Robles (2019), como el conjunto total de elementos que comparten características comunes y sobre la cual se puede desarrollar el estudio de una realidad o problema en específico, así, para el desarrollo de la presente indagación se considera como población a 20 servidores públicos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la Dirección de Disponibilidad de Predios.

b) Muestra

La muestra del análisis, por su parte, definida por Mucha et al. (2021), como el subconjunto de elementos representativo de la población total, siendo que sobre esta se puede desarrollar inferencias lógicas y estadísticas que abordan un tema en específico, y que son válidas para la población total del estudio. Así, la muestra considerada en el análisis se compone por 20 servidores públicos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la Dirección de Disponibilidad de Predios.

3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica para la compilación y el acopio de datos que se empleará en este estudio será el encuesta, pues tal como manifiesta Gallardo (2018) la encuesta es aquella técnica mediante la cual se obtienen informaciones requeridas para el desarrollo de los trabajos investigativos permitiendo a su vez obtener información amplia a través de interrogantes abiertas.

Asimismo, como instrumento de recopilación de información será el cuestionario, pues tal como refiere Gallardo (2018) este es instrumento que le corresponde a la técnica de la encuesta que posibilita llevar a cabo el procedimiento a través de la presentación de interrogantes o preguntas cerradas a los participantes.

3.4. Descripción y procedimiento de análisis

El procedimiento para la recopilación de datos de esta investigación se llevará a cabo a través de la aplicación del instrumento del cuestionario a quienes serán considerados como participantes del presente estudio, dicha aplicación será a través de formularios físicos e impresos, los cuales serán entregados a los participantes para su correspondiente llenado, previa indicación de que el fin de los instrumentos es netamente académico y se les requiere brindar información de manera objetiva, asimismo, es menester indicar que, ante la imposibilidad de entregar el formulario de forma física a algún entrevistado, se emplearán plataformas digitales para cumplir con dicho fin.

3.5. Técnicas de procesamiento y análisis de datos

El procedimiento para el procesamiento y análisis de las informaciones se efectuará de la siguiente forma:

- Se trasladará la información y los datos obtenidos a un documento Word.
- Se procederá a analizar tanto la información como los datos conseguidos en función a las categorías de estudio contempladas en la investigación.
- Se efectuará una disgregación y un examen de las motivaciones o fundamentos expuestos por parte de los participantes a fin de organizar los contenidos.
- Se revisarán y contrastarán los fundamentos esgrimidos por los participantes respecto a la documentación jurídico legal obtenida para el estudio.
- Se llevará a cabo la interpretación de los datos e informaciones recabadas para el estudio.

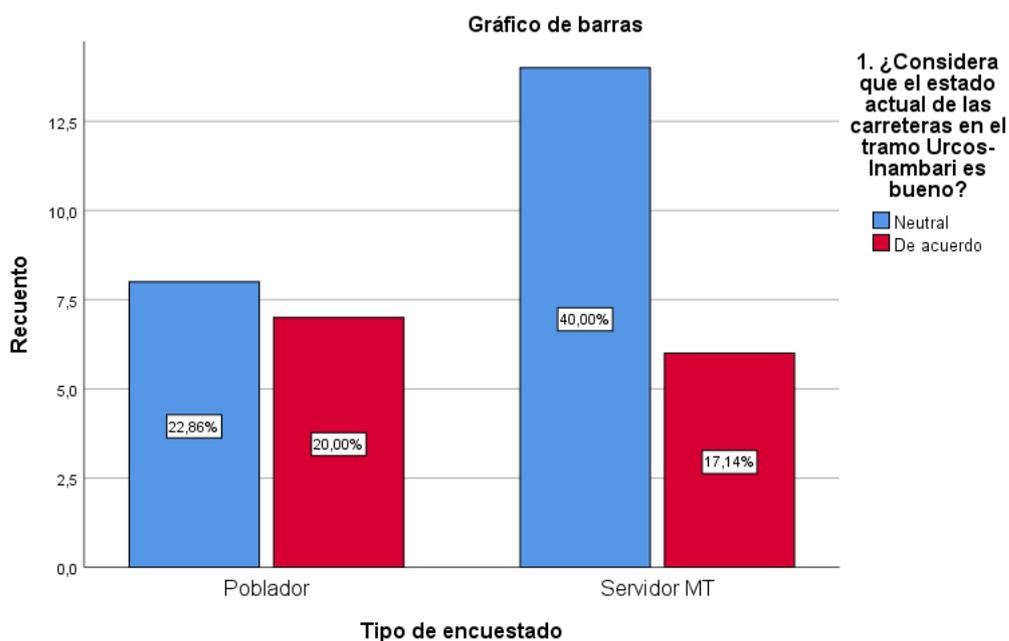
IV. ANÁLISIS Y RESULTADOS

4.1 Análisis

1. ¿Considera que el estado actual de las carreteras en el tramo Urcos-Inambari es bueno?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*1. ¿Considera que el estado actual de las carreteras en el tramo Urcos-Inambari es bueno?

		1. ¿Considera que el estado actual de las carreteras en el tramo Urcos-Inambari es bueno?		Total	
		Neutral	De acuerdo		
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	8	7	15
		% dentro de Tipo de encuestado	53,3%	46,7%	100,0%
		% del total	22,9%	20,0%	42,9%
Servidor MTC	Servidor MTC	Recuento	14	6	20
		% dentro de Tipo de encuestado	70,0%	30,0%	100,0%
		% del total	40,0%	17,1%	57,1%
Total	Total	Recuento	22	13	35
		% dentro de Tipo de encuestado	62,9%	37,1%	100,0%
		% del total	62,9%	37,1%	100,0%

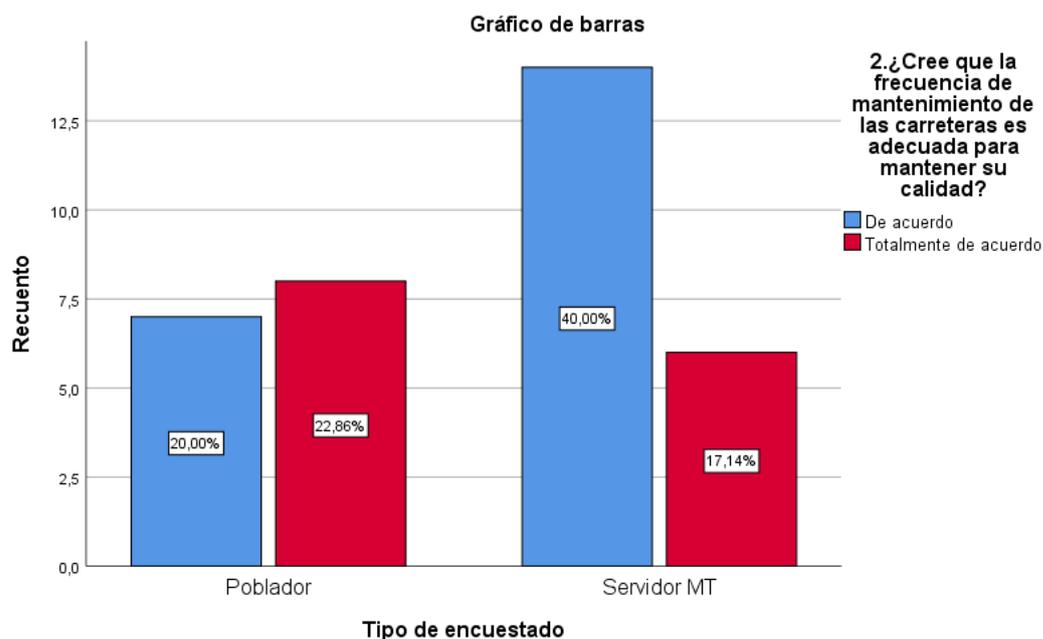


INTERPRETACIÓN: Según los datos obtenidos, los pobladores respecto al estado actual de las carreteras en el tramo Urcos-Inambari, muestran resultados con un 22.86% en posición neutral y un 20% de acuerdo. Por su parte, los servidores del MTC se inclinan mayormente hacia una posición neutral con un 40%, mientras que un 17.14% está de acuerdo. Estos resultados sugieren que ambos grupos de encuestados tienen percepciones variadas sobre la calidad de las carreteras, pero predominan las posturas neutrales, indicando una cierta incertidumbre o falta de consenso sobre la condición de las mismas. Esto podría reflejar una necesidad de evaluaciones más detalladas o una mejora perceptible en ciertos aspectos para alcanzar un acuerdo mayoritario sobre la calidad de las carreteras.

2. ¿Cree que la frecuencia de mantenimiento de las carreteras es adecuada para mantener su calidad?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*2.¿Cree que la frecuencia de mantenimiento de las carreteras es adecuada para mantener su calidad?

		2. ¿Cree que la frecuencia de mantenimiento de las carreteras es adecuada para mantener su calidad?			
		Totalmente de acuerdo		Total	
		De acuerdo			
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	7	8	15
		% dentro de Tipo de encuestado	46,7%	53,3%	100,0%
		% del total	20,0%	22,9%	42,9%
	Servidor MTC	Recuento	14	6	20
		% dentro de Tipo de encuestado	70,0%	30,0%	100,0%
		% del total	40,0%	17,1%	57,1%
Total	Recuento	21	14	35	
	% dentro de Tipo de encuestado	60,0%	40,0%	100,0%	
	% del total	60,0%	40,0%	100,0%	

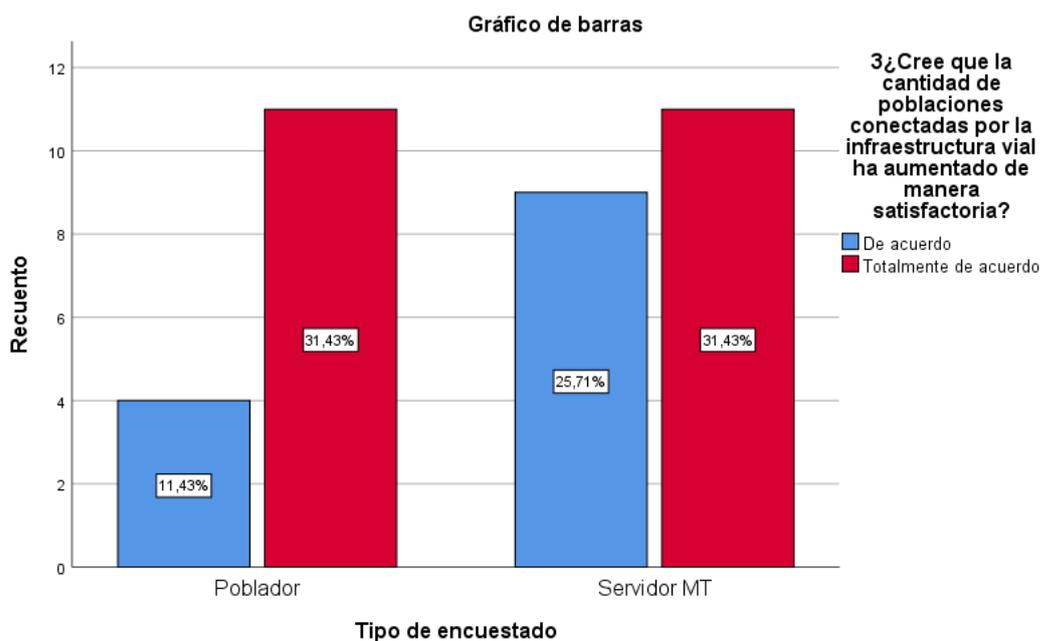


INTERPRETACIÓN: Según los datos obtenidos para la pregunta sobre si la frecuencia de mantenimiento de las carreteras es adecuada para mantener su calidad, se observa que los pobladores tienen una opinión similar, con un 20% que está de acuerdo y un 22.66% que está totalmente de acuerdo. En cuanto a los servidores del MTC, una mayoría del 40% está de acuerdo y un 17.14% está totalmente de acuerdo. Estos resultados indican que ambos grupos consideran en general que la frecuencia de mantenimiento es adecuada, con un mayor grado de acuerdo entre los servidores del MTC. Esto sugiere que, en general, la percepción es positiva en cuanto a la frecuencia de mantenimiento, aunque podría haber margen para mejoras adicionales.

3 ¿Cree que la cantidad de poblaciones conectadas por la infraestructura vial ha aumentado de manera satisfactoria?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*3¿Cree que la cantidad de poblaciones conectadas por la infraestructura vial ha aumentado de manera satisfactoria?

		3¿Cree que la cantidad de poblaciones conectadas por la infraestructura vial ha aumentado de manera satisfactoria?		
			Totalmente de acuerdo	Total
Tipo de encuestado			De acuerdo	
Poblador	Recuento		4	11
	% dentro de Tipo de encuestado		26,7%	73,3%
	% del total		11,4%	31,4%
Servidor MTC	Recuento		9	11
	% dentro de Tipo de encuestado		45,0%	55,0%
	% del total		25,7%	31,4%
Total	Recuento		13	22
	% dentro de Tipo de encuestado		37,1%	62,9%
	% del total		37,1%	62,9%



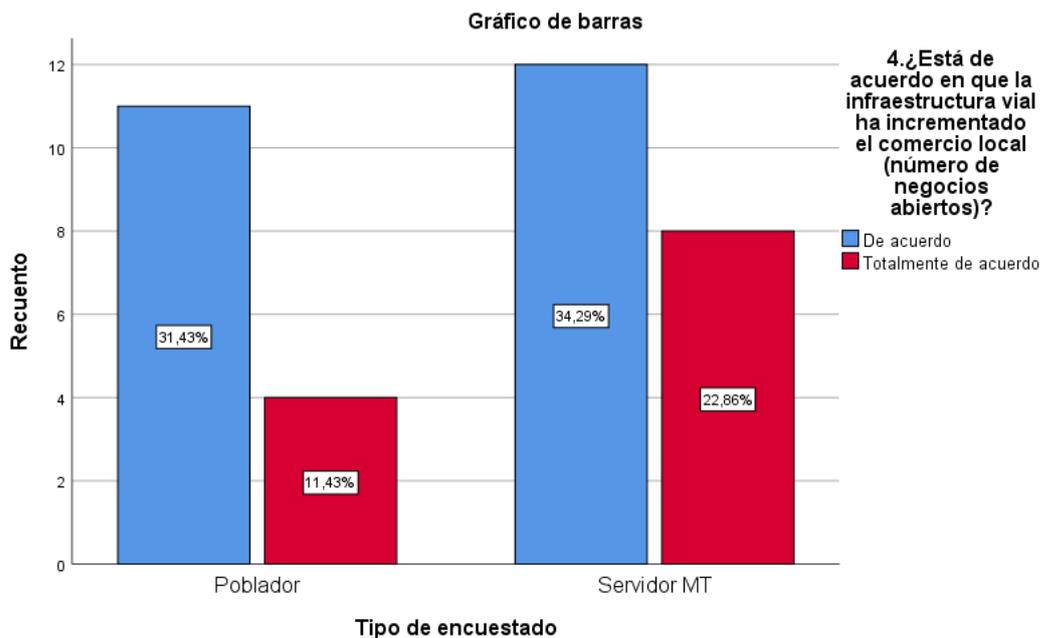
INTERPRETACIÓN: En relación a si la cantidad de poblaciones conectadas por la infraestructura vial ha aumentado de manera satisfactoria, los datos muestran que los pobladores se sienten mayoritariamente satisfechos, con un 11.43% de acuerdo y un 31.43% totalmente de acuerdo. Por otro lado, los servidores del MTC también muestran una evaluación positiva, con un 25.71% de acuerdo y un 31.43% totalmente de acuerdo. Estos resultados reflejan una percepción general de que la infraestructura vial ha

efectivamente mejorado la conectividad entre las poblaciones, contribuyendo a un desarrollo regional más inclusivo y accesible.

4 ¿Está de acuerdo en que la infraestructura vial ha incrementado el comercio local (número de negocios abiertos)?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*4.¿Está de acuerdo en que la infraestructura vial ha incrementado el comercio local (número de negocios abiertos)?

			4.¿Está de acuerdo en que la infraestructura vial ha incrementado el comercio local (número de negocios abiertos)?		
			De acuerdo	Totalmente de acuerdo	Total
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	11	4	15
		% dentro de Tipo de encuestado	73,3%	26,7%	100,0%
		% del total	31,4%	11,4%	42,9%
Servidor MTC	Servidor MTC	Recuento	12	8	20
		% dentro de Tipo de encuestado	60,0%	40,0%	100,0%
		% del total	34,3%	22,9%	57,1%
Total	Total	Recuento	23	12	35
		% dentro de Tipo de encuestado	65,7%	34,3%	100,0%
		% del total	65,7%	34,3%	100,0%

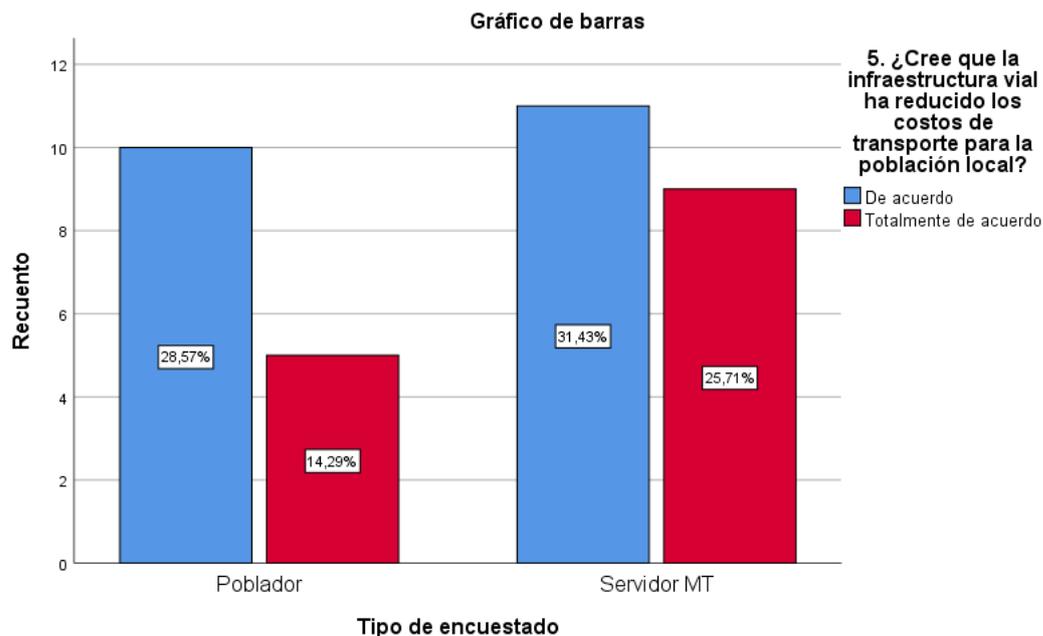


INTERPRETACIÓN: Respecto a si la infraestructura vial ha incrementado el comercio local mediante el aumento del número de negocios abiertos, los pobladores muestran una percepción positiva con un 31.43% de acuerdo y un 11.43% totalmente de acuerdo. De manera similar, los servidores del MTC expresan una opinión favorable, con un 34.29% de acuerdo y un 22.86% totalmente de acuerdo. Estos resultados sugieren que tanto los pobladores como los servidores del MTC reconocen un impacto positivo de la infraestructura vial en el crecimiento del comercio local, evidenciado por el incremento en el número de negocios abiertos.

5 ¿Cree que la infraestructura vial ha reducido los costos de transporte para la población local?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*5. ¿Cree que la infraestructura vial ha reducido los costos de transporte para la población local?

			5. ¿Cree que la infraestructura vial ha reducido los costos de transporte para la población local?		
			De acuerdo	Totalmente de acuerdo	Total
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	10	5	15
		% dentro de Tipo de encuestado	66,7%	33,3%	100,0%
		% del total	28,6%	14,3%	42,9%
	Servidor MTC	Recuento	11	9	20
		% dentro de Tipo de encuestado	55,0%	45,0%	100,0%
		% del total	31,4%	25,7%	57,1%
Total	Recuento	21	14	35	
	% dentro de Tipo de encuestado	60,0%	40,0%	100,0%	
	% del total	60,0%	40,0%	100,0%	

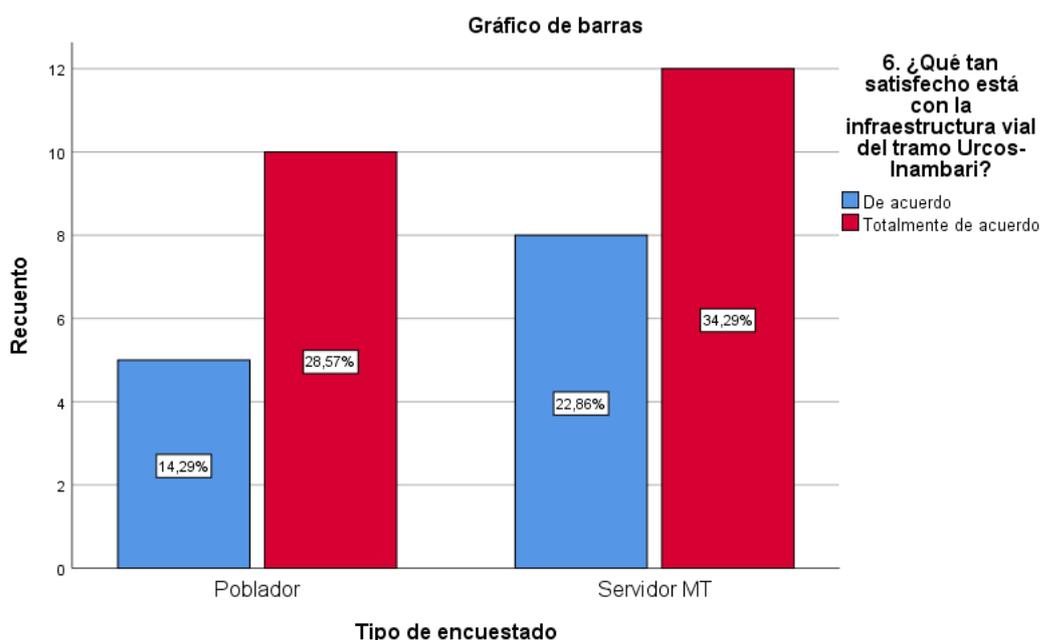


INTERPRETACIÓN: En relación a si la infraestructura vial ha reducido los costos de transporte para la población local, los datos muestran que un 28.57% de los pobladores está de acuerdo y un 14.29% está totalmente de acuerdo. Entre los servidores del MTC, un 31.43% está de acuerdo y un 25.71% está totalmente de acuerdo. Estos resultados indican que tanto los pobladores como los servidores del MTC perciben una reducción en los costos de transporte gracias a la infraestructura vial, con una mayor concordancia en los servidores del MTC. Esto sugiere que la infraestructura vial ha tenido un impacto positivo en la economía local al reducir los costos de transporte.

6¿Qué tan satisfecho está con la infraestructura vial del tramo Urcos-Inambari?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*6. ¿Qué tan satisfecho está con la infraestructura vial del tramo Urcos-Inambari?

		6. ¿Qué tan satisfecho está con la infraestructura vial del tramo Urcos-Inambari?			
			Totalmente de acuerdo	Total	
			De acuerdo		
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	5	10	15
		% dentro de Tipo de encuestado	33,3%	66,7%	100,0%
		% del total	14,3%	28,6%	42,9%
Servidor MTC	Servidor MTC	Recuento	8	12	20
		% dentro de Tipo de encuestado	40,0%	60,0%	100,0%
		% del total	22,9%	34,3%	57,1%
Total	Total	Recuento	13	22	35
		% dentro de Tipo de encuestado	37,1%	62,9%	100,0%
		% del total	37,1%	62,9%	100,0%



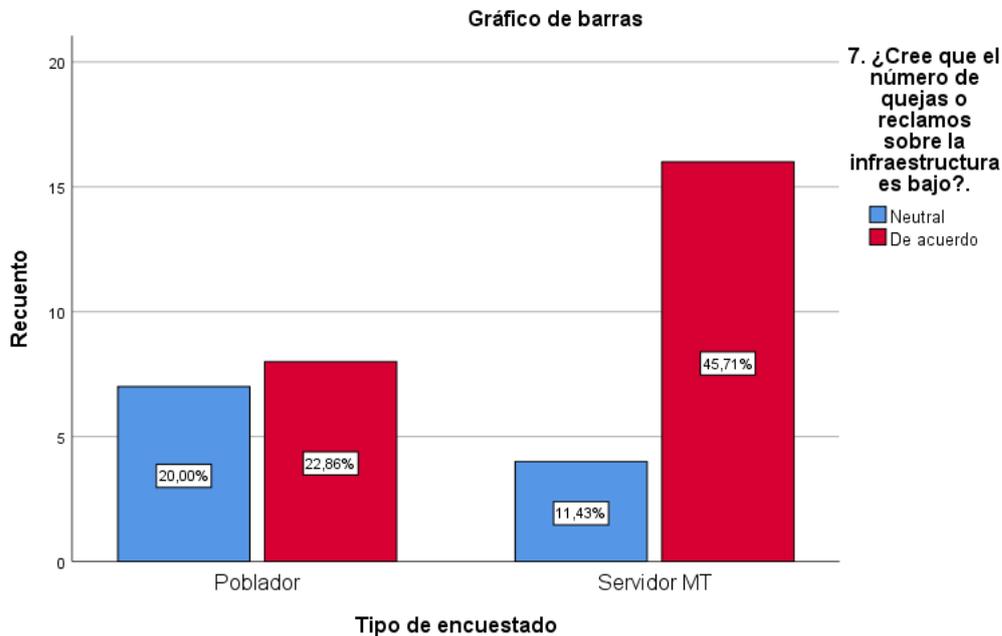
INTERPRETACIÓN: Según los datos obtenidos sobre la satisfacción con la infraestructura vial del tramo Urcos-Inambari, los pobladores muestran una opinión positiva, con un 14.29% de acuerdo y un 28.57% totalmente de acuerdo. Los servidores del MTC también reflejan una satisfacción notable, con un 22.86% de acuerdo y un 34.29% totalmente de acuerdo. Estos resultados demuestran que la mayoría de los encuestados, tanto pobladores como servidores del MTC, están satisfechos con la

infraestructura vial, lo que indica que las mejoras realizadas han sido bien recibidas por la comunidad.

7 ¿Cree que el número de quejas o reclamos sobre la infraestructura es bajo?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*7. ¿Cree que el número de quejas o reclamos sobre la infraestructura es bajo?.

		7. ¿Cree que el número de quejas o reclamos sobre la infraestructura es bajo?.		Total	
		Neutral	De acuerdo		
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	7	8	15
		% dentro de Tipo de encuestado	46,7%	53,3%	100,0%
		% del total	20,0%	22,9%	42,9%
Servidor MTC	Servidor MTC	Recuento	4	16	20
		% dentro de Tipo de encuestado	20,0%	80,0%	100,0%
		% del total	11,4%	45,7%	57,1%
Total	Total	Recuento	11	24	35
		% dentro de Tipo de encuestado	31,4%	68,6%	100,0%
		% del total	31,4%	68,6%	100,0%



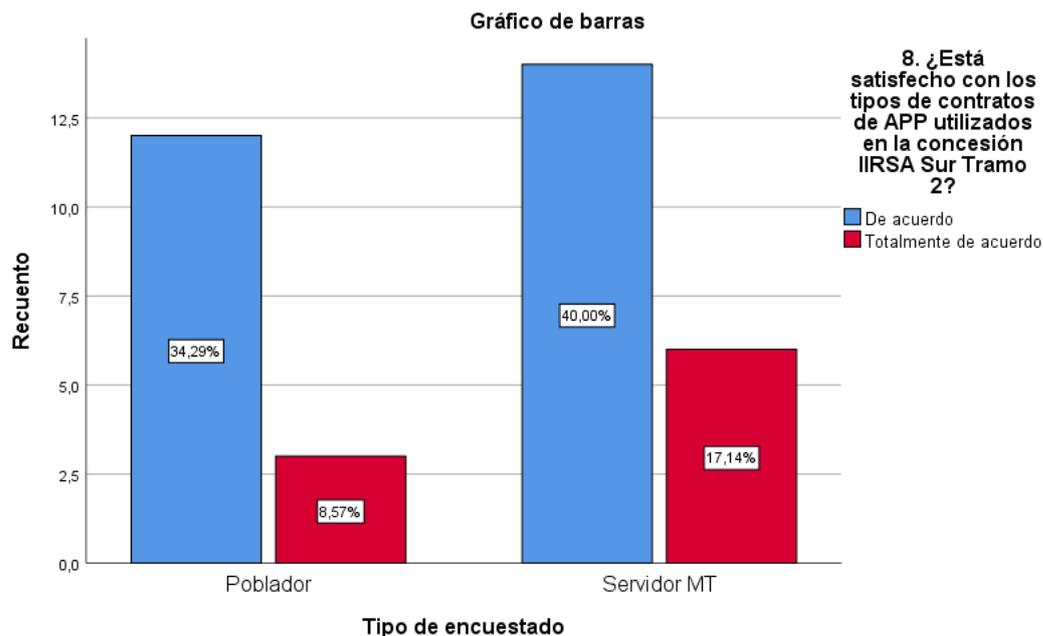
INTERPRETACIÓN: En cuanto a si el número de quejas o reclamos sobre la infraestructura es bajo, los datos revelan que un 20% de los pobladores se mantienen

neutrales y un 22.86% está de acuerdo. Por parte de los servidores del MTC, un 11.43% se mantiene neutral y un 45.71% está de acuerdo. Estos resultados sugieren que los servidores del MTC tienen una percepción más positiva sobre la disminución de quejas o reclamos, mientras que los pobladores presentan una opinión más dividida. Esto podría indicar que, aunque ha habido mejoras, aún existen áreas que requieren atención para reducir aún más las quejas relacionadas con la infraestructura.

8 ¿Está satisfecho con los tipos de contratos de APPs utilizados en la concesión IIRSA Sur Tramo 2?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*8. ¿Está satisfecho con los tipos de contratos de APPs utilizados en la concesión IIRSA Sur Tramo 2?

		8. ¿Está satisfecho con los tipos de contratos de APP utilizados en la concesión IIRSA Sur Tramo 2?			
			Totalmente de acuerdo	Total	
			De acuerdo		
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	12	3	15
		% dentro de Tipo de encuestado	80,0%	20,0%	100,0%
		% del total	34,3%	8,6%	42,9%
	Servidor MTC	Recuento	14	6	20
		% dentro de Tipo de encuestado	70,0%	30,0%	100,0%
		% del total	40,0%	17,1%	57,1%
Total	Recuento	26	9	35	
	% dentro de Tipo de encuestado	74,3%	25,7%	100,0%	
	% del total	74,3%	25,7%	100,0%	

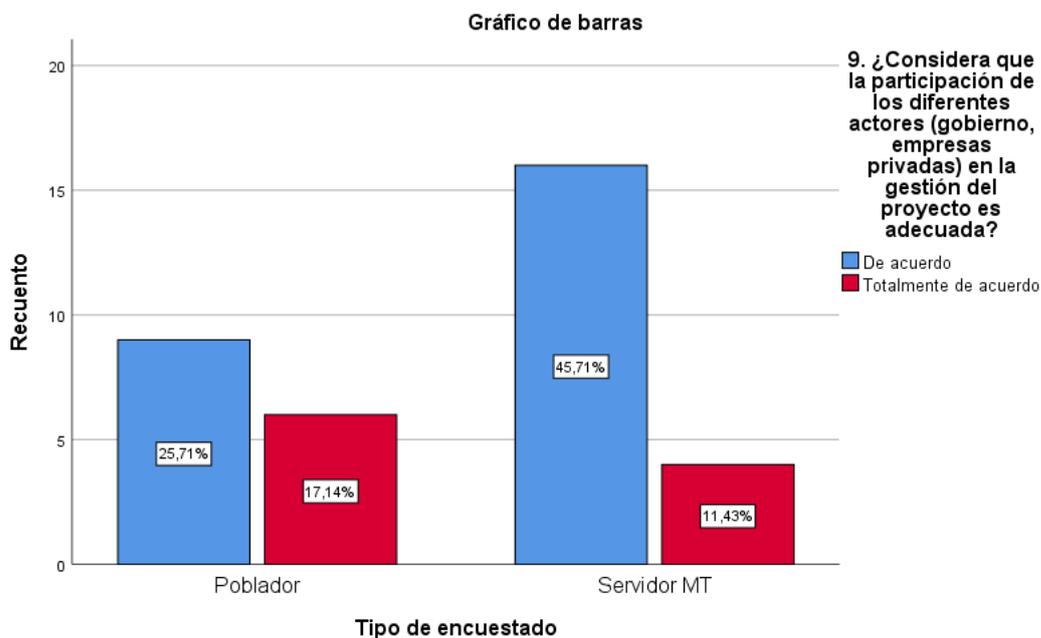


INTERPRETACIÓN: En relación a la satisfacción con los tipos de contratos de APPs utilizados en la concesión IIRSA Sur Tramo 2, los datos indican que un 34.29% de los pobladores está de acuerdo y un 8.57% está totalmente de acuerdo. Entre los servidores del MTC, un 40% está de acuerdo y un 17.14% está totalmente de acuerdo. Estos resultados reflejan una mayor satisfacción entre los servidores del MTC en comparación con los pobladores, aunque ambos grupos muestran un nivel de acuerdo significativo. Esto sugiere que los contratos de APPs son generalmente bien recibidos por ambos grupos, aunque hay espacio para mejorar la percepción de los pobladores.

9. ¿Considera que la participación de los diferentes actores (gobierno, empresas privadas) en la gestión del proyecto es adecuada?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*9. ¿Considera que la participación de los diferentes actores (gobierno, empresas privadas) en la gestión del proyecto es adecuada?

		9. ¿Considera que la participación de los diferentes actores (gobierno, empresas privadas) en la gestión del proyecto es adecuada?			
			Totalmente de acuerdo	Total	
Tipo de encuestado		De acuerdo			
Poblador	Recuento	9	6	15	
	% dentro de Tipo de encuestado	60,0%	40,0%	100,0%	
	% del total	25,7%	17,1%	42,9%	
	Servidor MTC	Recuento	16	4	20
		% dentro de Tipo de encuestado	80,0%	20,0%	100,0%
		% del total	45,7%	11,4%	57,1%
Total	Recuento	25	10	35	
	% dentro de Tipo de encuestado	71,4%	28,6%	100,0%	
	% del total	71,4%	28,6%	100,0%	



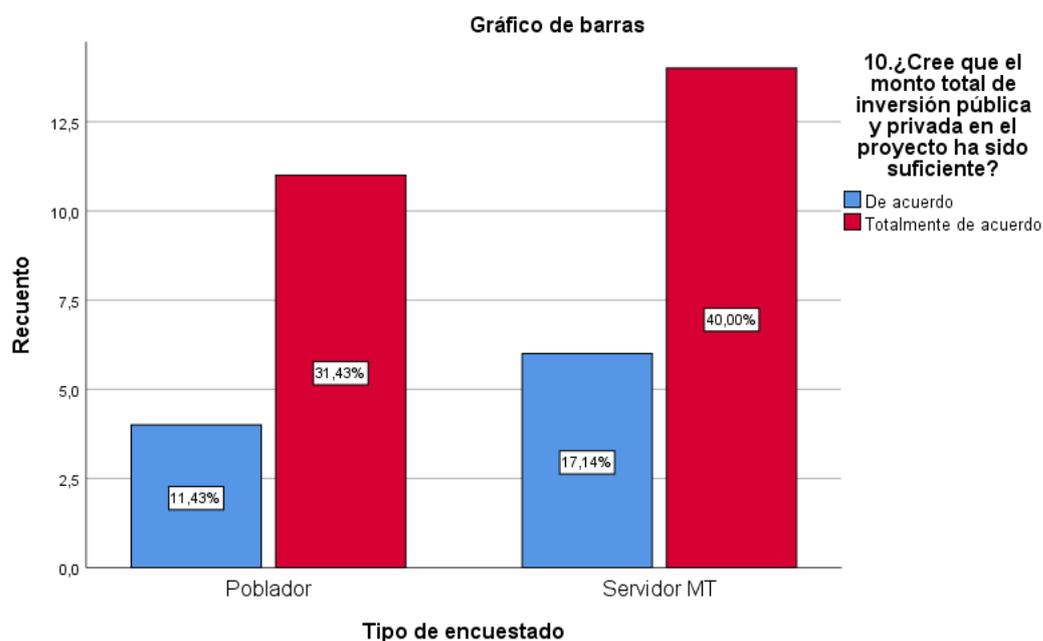
INTERPRETACIÓN: Sobre la adecuación de la participación de diferentes actores (gobierno, empresas privadas) en la gestión del proyecto, un 25.71% de los pobladores está de acuerdo y un 17.14% está totalmente de acuerdo. En comparación, un 45.71% de los servidores del MTC está de acuerdo y un 11.43% está totalmente de acuerdo. Estos resultados muestran que los servidores del MTC tienen una percepción más favorable de la participación de los actores en la gestión del proyecto en comparación con los

pobladores. Esto indica que, aunque se reconoce un esfuerzo adecuado, hay diferencias en la percepción de la efectividad de la gestión entre los dos grupos.

10. ¿Cree que el monto total de inversión pública y privada en el proyecto ha sido suficiente?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*10.¿Cree que el monto total de inversión pública y privada en el proyecto ha sido suficiente?

		10.¿Cree que el monto total de inversión pública y privada en el proyecto ha sido suficiente?			
		De acuerdo	Totalmente de acuerdo	Total	
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	4	11	15
		% dentro de Tipo de encuestado	26,7%	73,3%	100,0%
		% del total	11,4%	31,4%	42,9%
	Servidor MTC	Recuento	6	14	20
		% dentro de Tipo de encuestado	30,0%	70,0%	100,0%
		% del total	17,1%	40,0%	57,1%
Total	Recuento	10	25	35	
	% dentro de Tipo de encuestado	28,6%	71,4%	100,0%	
	% del total	28,6%	71,4%	100,0%	



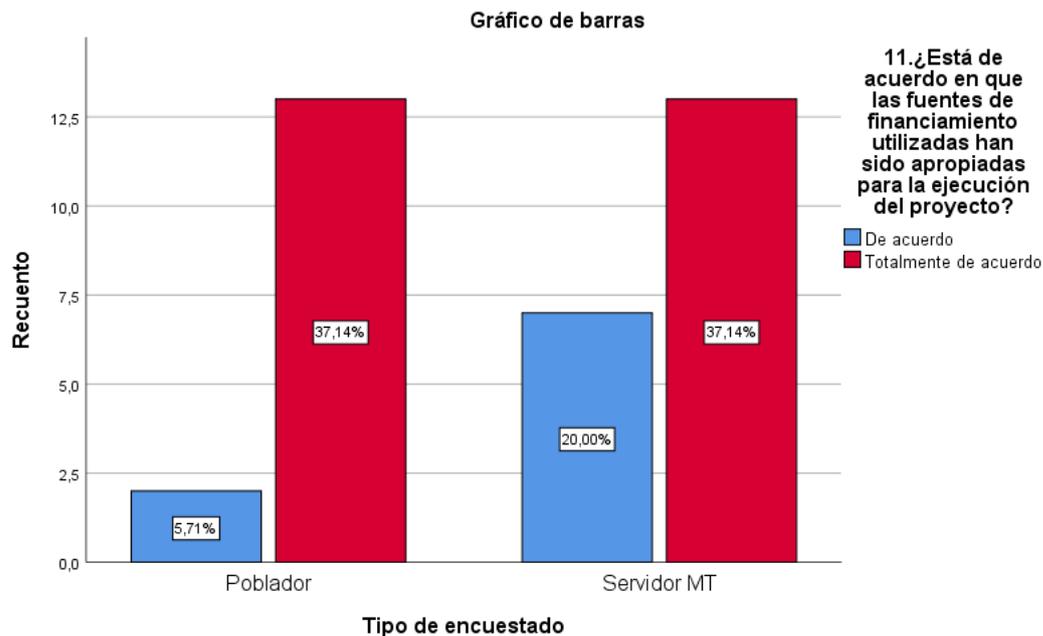
INTERPRETACIÓN: Para la satisfacción general con el proyecto, los datos muestran que un 11.43% de los pobladores está de acuerdo y un 31.43% está totalmente de acuerdo. Por otro lado, un 17.14% de los servidores del MTC está de acuerdo y un 40% está

totalmente de acuerdo. Estos resultados indican una mayor satisfacción entre los servidores del MTC en comparación con los pobladores. Esto sugiere que el proyecto ha sido visto de manera positiva por ambos grupos, aunque los servidores del MTC tienden a tener una percepción más favorable de los resultados del proyecto.

11 ¿Está de acuerdo en que las fuentes de financiamiento utilizadas han sido apropiadas para la ejecución del proyecto?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*11.¿Está de acuerdo en que las fuentes de financiamiento utilizadas han sido apropiadas para la ejecución del proyecto?

		11. ¿Está de acuerdo en que las fuentes de financiamiento utilizadas han sido apropiadas para la ejecución del proyecto?			
		Totalmente de acuerdo		Total	
		De acuerdo	Totalmente de acuerdo		
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	2	13	15
		% dentro de Tipo de encuestado	13,3%	86,7%	100,0%
		% del total	5,7%	37,1%	42,9%
	Servidor MTC	Recuento	7	13	20
		% dentro de Tipo de encuestado	35,0%	65,0%	100,0%
		% del total	20,0%	37,1%	57,1%
Total	Recuento	9	26	35	
	% dentro de Tipo de encuestado	25,7%	74,3%	100,0%	
	% del total	25,7%	74,3%	100,0%	

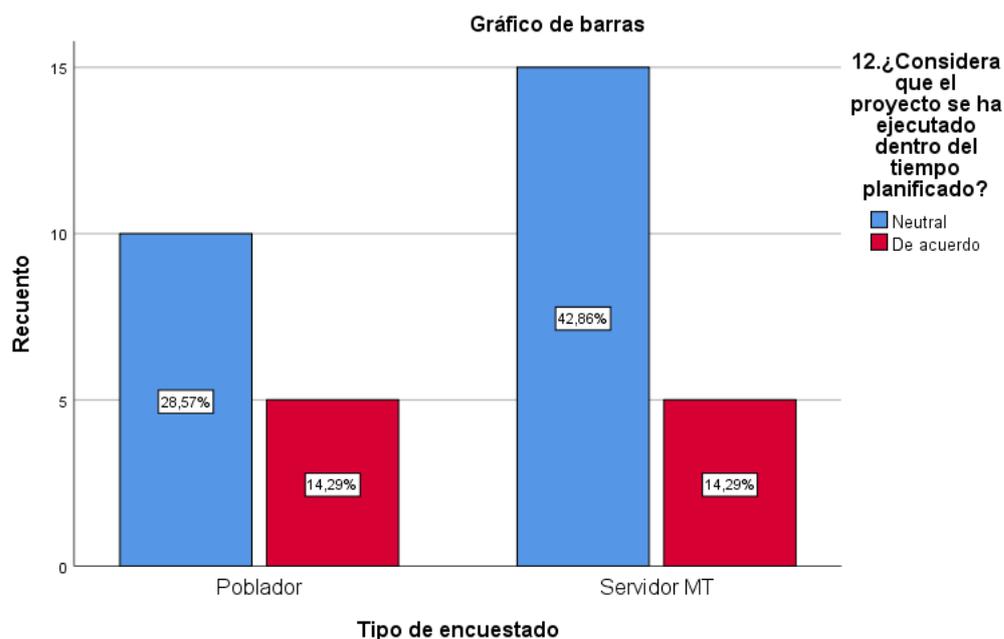


INTERPRETACIÓN: En cuanto a la adecuación de las fuentes de financiamiento utilizadas para la ejecución del proyecto, un 5.71% de los pobladores está de acuerdo y un 37.14% está totalmente de acuerdo. Entre los servidores del MTC, un 20% está de acuerdo y un 37.14% está totalmente de acuerdo. Estos resultados indican que tanto los pobladores como los servidores del MTC consideran que las fuentes de financiamiento han sido apropiadas, aunque los servidores del MTC muestran un mayor nivel de acuerdo. Esto sugiere que las estrategias de financiamiento han sido efectivas y bien recibidas por ambas partes.

12 ¿Considera que el proyecto se ha ejecutado dentro del tiempo planificado?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*12.¿Considera que el proyecto se ha ejecutado dentro del tiempo planificado?

		12.¿Considera que el proyecto se ha ejecutado dentro del tiempo planificado?		Total	
		Neutral	De acuerdo		
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	10	5	15
		% dentro de Tipo de encuestado	66,7%	33,3%	100,0%
		% del total	28,6%	14,3%	42,9%
Servidor MTC	Servidor MTC	Recuento	15	5	20
		% dentro de Tipo de encuestado	75,0%	25,0%	100,0%
		% del total	42,9%	14,3%	57,1%
Total	Total	Recuento	25	10	35
		% dentro de Tipo de encuestado	71,4%	28,6%	100,0%
		% del total	71,4%	28,6%	100,0%

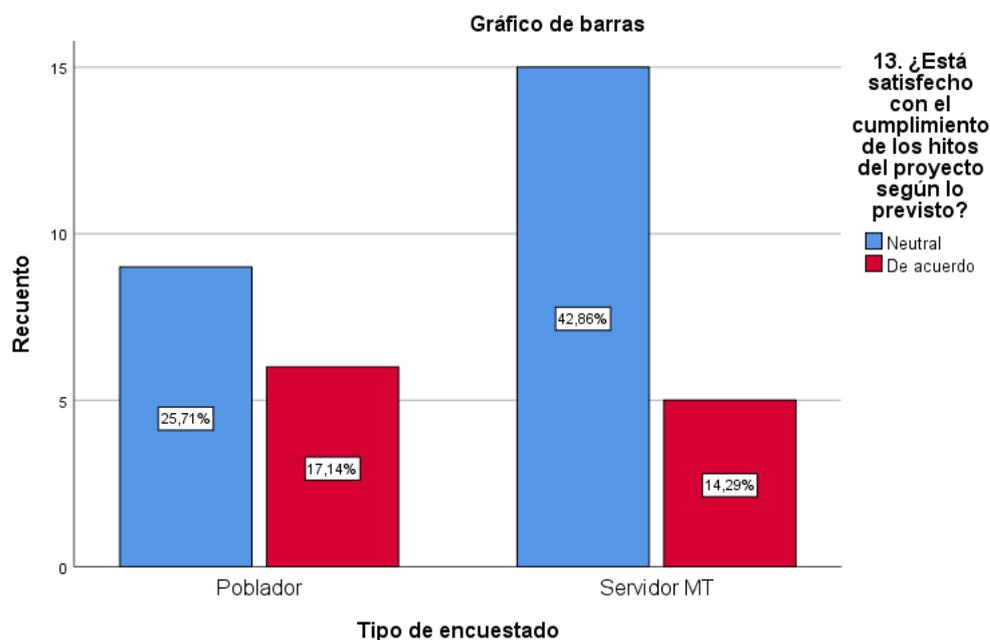


INTERPRETACIÓN: Respecto a la ejecución del proyecto dentro del tiempo planificado, los resultados muestran que un 28.57% de los pobladores se mantiene neutral y un 14.29% está de acuerdo. Entre los servidores del MTC, un 42.86% está neutral y un 14.29% está de acuerdo. Estos resultados reflejan una percepción más crítica sobre el cumplimiento de los plazos, especialmente entre los servidores del MTC. Esto indica que hay una percepción general de que el proyecto podría no haberse ejecutado completamente dentro del tiempo previsto.

13 ¿Está satisfecho con el cumplimiento de los hitos del proyecto según lo previsto?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*13. ¿Está satisfecho con el cumplimiento de los hitos del proyecto según lo previsto?

		13. ¿Está satisfecho con el cumplimiento de los hitos del proyecto según lo previsto?			
			Neutral	De acuerdo	Total
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	9	6	15
		% dentro de Tipo de encuestado	60,0%	40,0%	100,0%
		% del total	25,7%	17,1%	42,9%
Servidor MTC	Servidor MTC	Recuento	15	5	20
		% dentro de Tipo de encuestado	75,0%	25,0%	100,0%
		% del total	42,9%	14,3%	57,1%
Total	Total	Recuento	24	11	35
		% dentro de Tipo de encuestado	68,6%	31,4%	100,0%
		% del total	68,6%	31,4%	100,0%

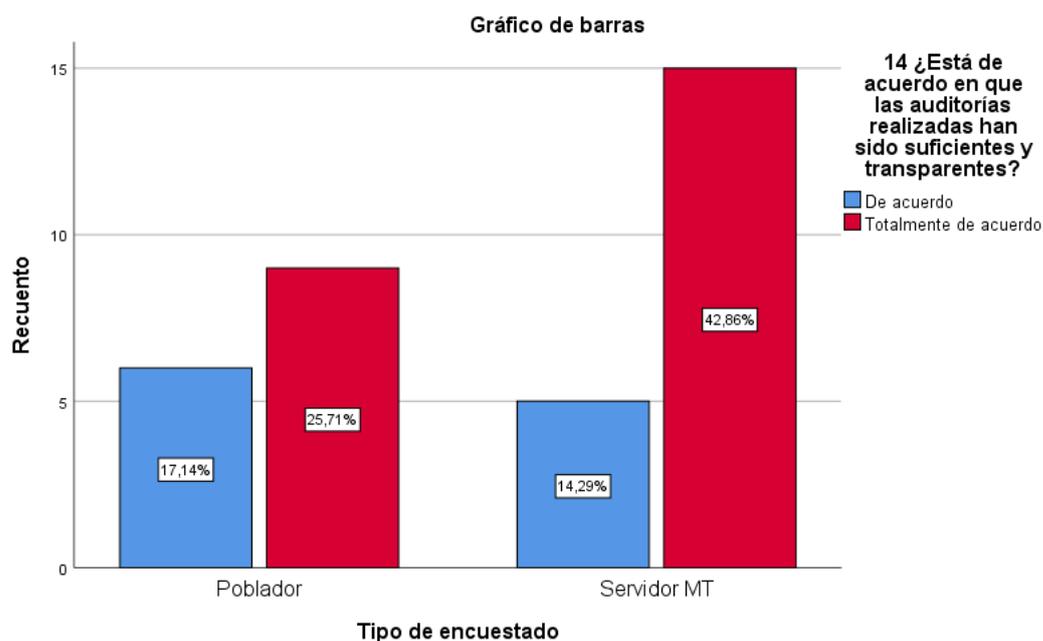


INTERPRETACIÓN: Sobre la satisfacción con el cumplimiento de los hitos del proyecto según lo previsto, un 25.71% de los pobladores se mantiene neutral y un 17.14% está de acuerdo. Por otro lado, un 42.86% de los servidores del MTC está neutral y un 14.29% está de acuerdo. Estos resultados sugieren que ambos grupos tienen dudas respecto al cumplimiento de los hitos del proyecto, con una mayor neutralidad y menor acuerdo, especialmente entre los servidores del MTC. Esto implica que existe una percepción de que el proyecto no ha cumplido completamente con los hitos establecidos en los plazos previstos.

14 ¿Está de acuerdo en que las auditorías realizadas han sido suficientes y transparentes?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*14 ¿Está de acuerdo en que las auditorías realizadas han sido suficientes y transparentes?

		14 ¿Está de acuerdo en que las auditorías realizadas han sido suficientes y transparentes?			
			De acuerdo	Totalmente de acuerdo	Total
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	6	9	15
		% dentro de Tipo de encuestado	40,0%	60,0%	100,0%
		% del total	17,1%	25,7%	42,9%
Servidor MTC	Servidor MTC	Recuento	5	15	20
		% dentro de Tipo de encuestado	25,0%	75,0%	100,0%
		% del total	14,3%	42,9%	57,1%
Total	Total	Recuento	11	24	35
		% dentro de Tipo de encuestado	31,4%	68,6%	100,0%
		% del total	31,4%	68,6%	100,0%



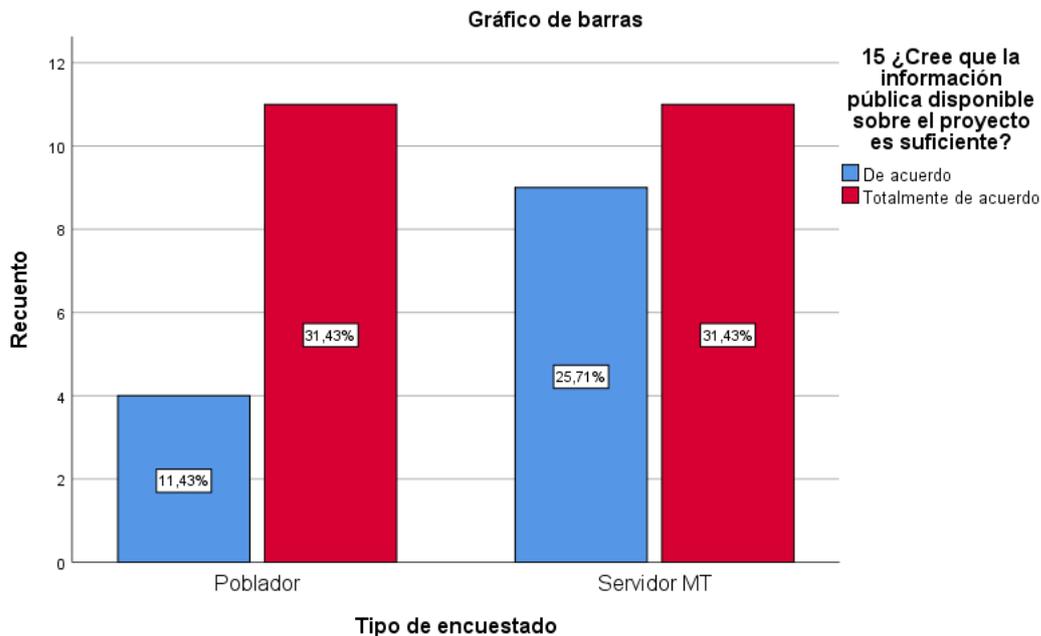
INTERPRETACIÓN: En relación con la suficiencia y transparencia de las auditorías realizadas, un 17.14% de los pobladores está de acuerdo y un 25.71% está totalmente de acuerdo. Por otro lado, un 14.29% de los servidores del MTC está de acuerdo y un 42.86% está totalmente de acuerdo. Esto indica que ambos grupos consideran que las auditorías

han sido suficientes y transparentes, con una mayor convicción entre los servidores del MTC. Los resultados sugieren una percepción positiva sobre la integridad del proceso de auditoría.

15 ¿Cree que la información pública disponible sobre el proyecto es suficiente?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*15 ¿Cree que la información pública disponible sobre el proyecto es suficiente?

		15 ¿Cree que la información pública disponible sobre el proyecto es suficiente?			
		Totalmente de acuerdo		Total	
		De acuerdo			
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	4	11	15
		% dentro de Tipo de encuestado	26,7%	73,3%	100,0%
		% del total	11,4%	31,4%	42,9%
	Servidor MTC	Recuento	9	11	20
		% dentro de Tipo de encuestado	45,0%	55,0%	100,0%
		% del total	25,7%	31,4%	57,1%
Total	Recuento	13	22	35	
	% dentro de Tipo de encuestado	37,1%	62,9%	100,0%	
	% del total	37,1%	62,9%	100,0%	

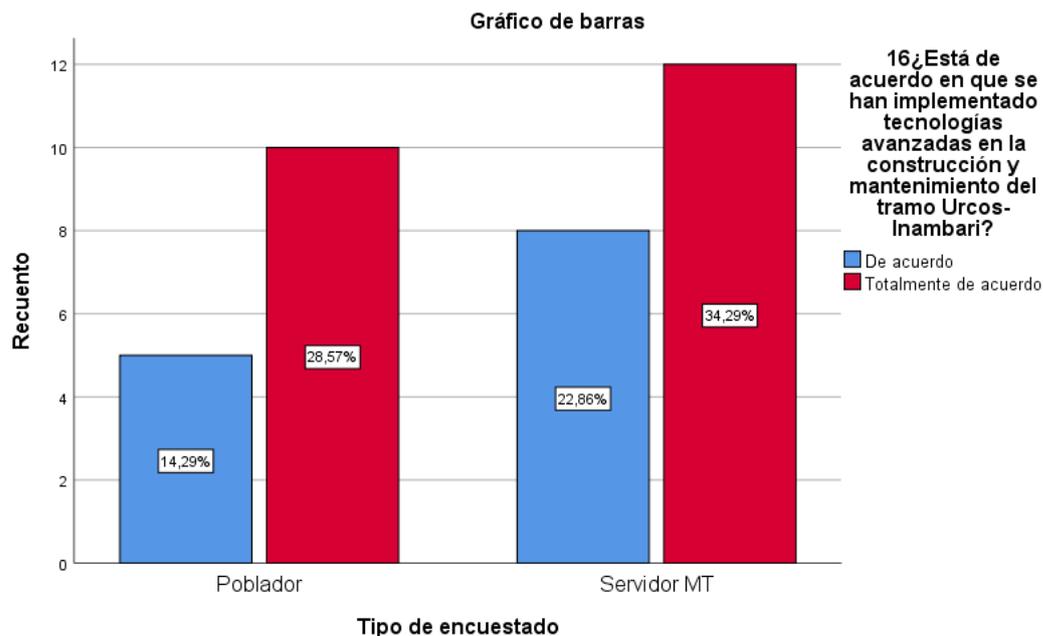


INTERPRETACIÓN: En cuanto a la suficiencia de la información pública disponible sobre el proyecto, un 11.43% de los pobladores está de acuerdo y un 31.43% está totalmente de acuerdo. Entre los servidores del MTC, un 25.71% está de acuerdo y un 31.43% está totalmente de acuerdo. Esto muestra que ambos grupos encuentran que la información pública es suficiente, aunque los servidores del MTC presentan una mayor proporción de acuerdo. Esto sugiere que la comunicación y transparencia del proyecto han sido efectivas para la mayoría de los encuestados.

16¿Está de acuerdo en que se han implementado tecnologías avanzadas en la construcción y mantenimiento del tramo Urcos-Inambari?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*16¿Está de acuerdo en que se han implementado tecnologías avanzadas en la construcción y mantenimiento del tramo Urcos-Inambari?

		16¿Está de acuerdo en que se han implementado tecnologías avanzadas en la construcción y mantenimiento del tramo Urcos-Inambari?			
		De acuerdo	Totalmente de acuerdo	Total	
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	5	10	15
		% dentro de Tipo de encuestado	33,3%	66,7%	100,0%
		% del total	14,3%	28,6%	42,9%
Servidor MTC	Servidor MTC	Recuento	8	12	20
		% dentro de Tipo de encuestado	40,0%	60,0%	100,0%
		% del total	22,9%	34,3%	57,1%
Total	Total	Recuento	13	22	35
		% dentro de Tipo de encuestado	37,1%	62,9%	100,0%
		% del total	37,1%	62,9%	100,0%

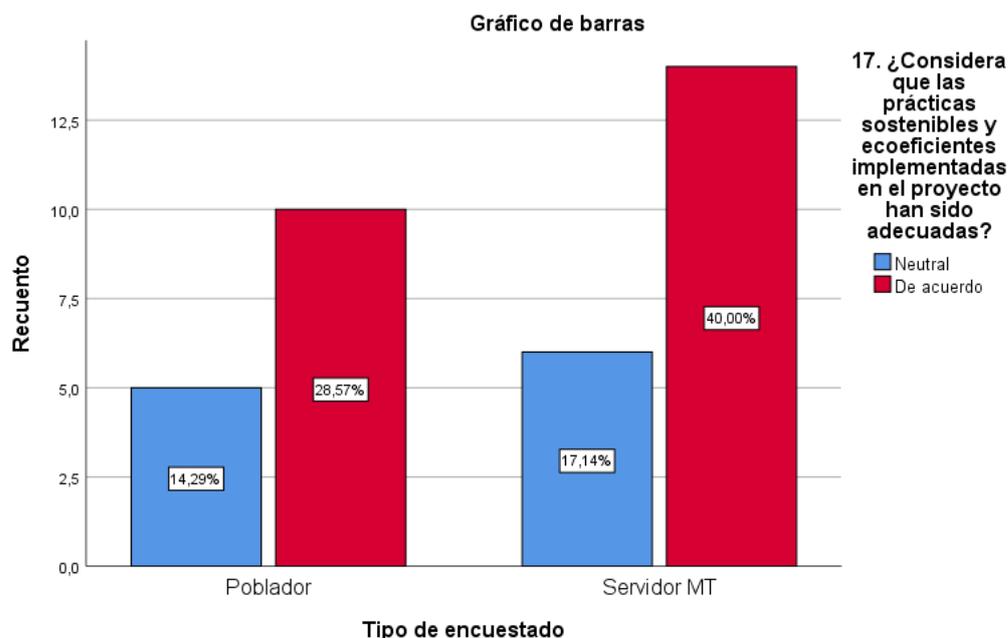


INTERPRETACIÓN: Respecto a la implementación de tecnologías avanzadas en la construcción y mantenimiento del tramo Urcos-Inambari, un 14.29% de los pobladores está de acuerdo y un 28.57% está totalmente de acuerdo. Entre los servidores del MTC, un 22.86% está de acuerdo y un 34.29% está totalmente de acuerdo. Esto indica que ambos grupos reconocen la utilización de tecnologías avanzadas, con una percepción más positiva entre los servidores del MTC. Estos resultados sugieren que las tecnologías implementadas han sido visibles y apreciadas por los involucrados en el proyecto.

17. ¿Considera que las prácticas sostenibles y ecoeficientes implementadas en el proyecto han sido adecuadas?

Tabla cruzada Tipo de encuestado*17. ¿Considera que las prácticas sostenibles y ecoeficientes implementadas en el proyecto han sido adecuadas?

		17. ¿Considera que las prácticas sostenibles y ecoeficientes implementadas en el proyecto han sido adecuadas?			
			Neutral	De acuerdo	Total
Tipo de encuestado	Poblador	Recuento	5	10	15
		% dentro de Tipo de encuestado	33,3%	66,7%	100,0%
		% del total	14,3%	28,6%	42,9%
	Servidor MTC	Recuento	6	14	20
		% dentro de Tipo de encuestado	30,0%	70,0%	100,0%
		% del total	17,1%	40,0%	57,1%
Total	Recuento	11	24	35	
	% dentro de Tipo de encuestado	31,4%	68,6%	100,0%	
	% del total	31,4%	68,6%	100,0%	



PREGUNTA 17

INTERPRETACIÓN: sobre las prácticas sostenibles y ecoeficientes implementadas en el proyecto muestra que tanto los pobladores como el servidor MTC están mayormente de acuerdo con la adecuación de estas prácticas. La mayoría de los pobladores están de acuerdo en un 28.57%, mientras que un 14.29% se muestra neutral. Por otro lado, el servidor MTC muestra un mayor grado de acuerdo, con un 40%, y un 17.14% de

neutralidad. Estos resultados sugieren que, en general, las prácticas sostenibles y ecoeficientes implementadas en el proyecto son consideradas adecuadas por ambas partes, con una percepción ligeramente más positiva por parte del servidor MTC.

4.2 Resultados

4.2.1 Comprobación de la Hipótesis General

Las Asociaciones Público-Privadas si resultan ser mecanismos de cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura, pues como se logra avizorar a través de la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari se explica cómo estas asociaciones contribuyen al acceso a estos servicios:

Colaboración entre sectores: Las APPs implican una colaboración significativa entre el Estado y el sector privado, donde cada parte aporta recursos, capacidades y conocimientos específicos. El sector privado, con su experiencia en gestión y eficiencia operativa, complementa las capacidades del sector público, que puede enfocarse en la regulación y supervisión.

Financiamiento y cofinanciamiento: Estos acuerdos suelen incluir mecanismos de financiamiento que permiten al sector privado aportar recursos financieros significativos, lo cual puede ser crucial en contextos donde los fondos públicos son limitados. El cofinanciamiento reduce la carga fiscal directa sobre el estado, permitiendo una mayor disponibilidad de recursos públicos para otros fines.

Sostenibilidad y eficiencia en la ejecución: Las APPs a menudo fomentan una gestión más eficiente de los proyectos debido a la necesidad de rentabilidad y efectividad que tiene el sector privado. Esto puede resultar en una mejor calidad y un mantenimiento más adecuado de la infraestructura, lo que beneficia a los usuarios finales.

Reducción de la burocracia y aceleración de proyectos: Al involucrar al sector privado, las APPs pueden acelerar el proceso de diseño, desarrollo e implementación de proyectos, minimizando la burocracia asociada con los proyectos públicos tradicionales. Esto es esencial para cumplir con plazos y estándares de calidad en la construcción de infraestructuras.

Cumplimiento de derechos y normativas: Al garantizar el acceso a infraestructuras, como carreteras, las APPs contribuyen a cumplir con los derechos fundamentales de las personas, como el derecho a la movilidad y el acceso a servicios básicos. Esto está en línea con las normativas y regulaciones establecidas por el estado para proteger y promover los derechos de sus ciudadanos.

Según lo analizado en las preguntas 1, 3,5,6, y 10 demuestran que las APPs son un modelo eficaz para garantizar el acceso a los servicios públicos de infraestructura, especialmente en la construcción y mantenimiento de carreteras. Estas asociaciones no solo facilitan el cofinanciamiento y la optimización de recursos, sino que también impulsan la participación del sector privado, mejorando la eficiencia y calidad de los proyectos. La colaboración entre el sector público y privado en estas APPs asegura una

ejecución más ágil y conforme a los estándares requeridos, apoyando el desarrollo regional y asegurando los derechos fundamentales de la población, conforme a las normativas del Estado peruano. Este enfoque integral no solo mejora la infraestructura, sino que también beneficia directamente a la comunidad, promoviendo el crecimiento económico y social a través de una mayor conectividad y reducción de costos de transporte.

4.2.2 Comprobación de la Hipótesis Específica 1

Las deficiencias en las condiciones al acceso a los servicios de carácter público de infraestructura son: La falta de presupuesto destinado a cubrir la ejecución de obras y proyectos que permitan el acceso a los servicios públicos de infraestructura; la falta de voluntad política para el desarrollo de planes y proyectos orientados al servicio público de infraestructura; el mal de la corrupción enquistado en la administración pública.

A continuación, se analiza cómo estos problemas pueden manifestarse en las respuestas a las preguntas sobre la suficiencia de la información pública, la transparencia de las auditorías, la adecuación de las fuentes de financiamiento y la percepción de las quejas o reclamos sobre la infraestructura.

La falta de presupuesto adecuado para la ejecución de obras y proyectos puede limitar significativamente la capacidad de desarrollar infraestructura necesaria para el acceso a servicios públicos. Esto puede reflejarse en una percepción de insuficiencia en la capacidad del gobierno para financiar proyectos de infraestructura, lo cual puede ser evidente en la evaluación de las fuentes de financiamiento y la frecuencia de quejas sobre la infraestructura.

La voluntad política es crucial para la implementación de proyectos de infraestructura. Si falta voluntad política, puede que no se prioricen los proyectos necesarios o que estos no avancen adecuadamente. Esta falta de impulso político podría estar reflejada en una percepción de que los proyectos no están bien planificados o ejecutados, lo que podría verse en la información pública disponible y en la percepción de los tipos de contratos y la participación en la gestión del proyecto.

La corrupción puede afectar gravemente la calidad y eficacia de los proyectos de infraestructura. Puede llevar a desviación de fondos, falta de transparencia en la asignación de recursos y en la ejecución de proyectos, y desconfianza en las instituciones. Esto podría reflejarse en la percepción de las auditorías y en la transparencia de la información pública. Las auditorías que no son vistas como suficientes o transparentes podrían ser indicativos de problemas de corrupción.

Las respuestas a estas preguntas 7, 11, 14 y 15, indican que existen serias preocupaciones respecto a las deficiencias en el acceso a los servicios públicos de infraestructura. La falta de presupuesto adecuado, la falta de voluntad política y la corrupción parecen ser factores clave que afectan la calidad y disponibilidad de estos servicios. Estos problemas subrayan la necesidad de mejorar la gestión de los proyectos de infraestructura, aumentar la transparencia y responsabilidad, y asegurar un financiamiento adecuado y sostenido para el desarrollo de infraestructura pública.

4.2.3 Comprobación de la Hipótesis Específica 2

Las características de las de las APPs como mecanismo para dar cumplimiento al acceso a los servicios de carácter público de infraestructura son: La participación activa

del sector privado en obras públicas, el reparto de riesgos entre la empresa privada y el Estado, el cofinanciamiento de las obras y proyectos públicos, la duración de largo plazo de los acuerdos entre las APPs y el ente Estatal.

La comprobación de la Hipótesis Específica 2 examina cómo las características de las Asociaciones Público-Privadas (APPs) facilitan el acceso a servicios públicos de infraestructura. Esta hipótesis destaca varias características clave de las APPs:

Participación activa del sector privado en obras públicas: En el contexto de las APPs, el sector privado no solo financia y gestiona proyectos, sino que también contribuye con su experiencia técnica y eficiencia en la implementación de obras públicas. Esto permite una mejor calidad y eficiencia en los proyectos de infraestructura.

Reparto de riesgos entre la empresa privada y el Estado: Una de las ventajas de las APPs es la distribución de los riesgos asociados con los proyectos de infraestructura. Al compartir estos riesgos, se aligera la carga sobre el sector público y se incentiva al sector privado a involucrarse, ya que sus intereses están alineados con el éxito del proyecto.

Cofinanciamiento de las obras y proyectos públicos: Las APPs facilitan el cofinanciamiento, lo que significa que el sector privado contribuye con recursos financieros adicionales, reduciendo así la dependencia del financiamiento público. Esto permite a los gobiernos llevar a cabo más proyectos sin comprometer significativamente su presupuesto.

Duración de largo plazo de los acuerdos entre las APPs y el ente estatal: Los acuerdos de APPs suelen ser de largo plazo, lo que proporciona la estabilidad necesaria para la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura a gran escala. Esta

duración permite una gestión a largo plazo y un retorno sobre la inversión que beneficia tanto al sector privado como al público.

Las características de las APPs como se evidencian en las respuestas a las preguntas 2, 8, 9 y 16, demuestran que este modelo es efectivo para asegurar el acceso a servicios públicos de infraestructura. Facilita la colaboración entre el sector público y privado, optimizando la gestión de riesgos, recursos y tecnología, y promoviendo el desarrollo de proyectos de infraestructura de alta calidad y sostenibilidad.

4.2.4 Comprobación de la Hipótesis Específica 3

Los beneficios que acarrea las APPs como mecanismo de cumplimiento para el al acceso a los servicios públicos de infraestructura son: El cofinanciamiento de las obras y proyectos públicos, lo cual permite que el suministro de recursos de carácter público no sea afectado en gran medida con el desarrollo de una determinada obra o proyecto; Se impulsa la participación del sector privado y se diversifica la economía en aras de un incremento de la competitividad empresarial; Se reparten los riesgos y se solventan las restricciones que presenta el sector público.

Según esta hipótesis, las APPs presentan varios beneficios clave:

Cofinanciamiento de obras y proyectos públicos: Las APPs permiten que el financiamiento de infraestructuras y proyectos públicos no dependa exclusivamente de los recursos estatales. Esto es crucial porque ayuda a minimizar el impacto financiero sobre el presupuesto público, permitiendo la realización de más proyectos sin afectar significativamente los fondos disponibles para otros servicios esenciales.

Impulso a la participación del sector privado y diversificación económica: Al involucrar al sector privado, las APPs pueden aportar innovación, eficiencia y conocimientos especializados en la gestión de proyectos de infraestructura. Esto también puede llevar a una diversificación económica, ya que se fomenta el desarrollo de diversas áreas de negocios relacionados con la infraestructura.

Reparto de riesgos y solución a restricciones del sector público: Las APPs permiten un reparto de riesgos entre el sector público y el privado, lo que puede hacer más factible la ejecución de proyectos que, de otro modo, podrían ser demasiado arriesgados o costosos para el gobierno solo. Además, ayudan a solventar las restricciones que enfrenta el sector público, como la falta de recursos financieros o la capacidad técnica para gestionar grandes proyectos de infraestructura.

Al analizar las respuestas a las preguntas 4, 12, 13 y 17, se evidencia que las APPs no solo facilitan el cofinanciamiento de proyectos, aliviando la presión sobre los recursos públicos, sino que también promueven una mayor participación del sector privado. Esto contribuye a la diversificación económica y mejora la competitividad empresarial, al involucrar a actores externos con experiencia y recursos.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

1. Las Asociaciones Público-Privadas (APPs) han demostrado ser efectivas para el acceso a servicios públicos de infraestructura, como se evidencia en la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari. Estas asociaciones permiten una colaboración eficiente entre el sector público y privado, facilitando el financiamiento, la ejecución ágil de proyectos y el cumplimiento de estándares de calidad. Además, garantizan el acceso a derechos fundamentales como la movilidad y acceso a servicios esenciales.
2. Las deficiencias en el acceso a servicios públicos de infraestructura se deben a la falta de presupuesto, voluntad política y problemas de corrupción. Estas barreras impiden el desarrollo efectivo de proyectos necesarios para mejorar la infraestructura pública.
3. Las características de las APPs, como la participación del sector privado, el reparto de riesgos, el cofinanciamiento y los acuerdos a largo plazo, facilitan el acceso a infraestructura pública. Estas características permiten una gestión más eficiente y sostenible de los proyectos.

4. Las APPs aportan beneficios significativos, como el cofinanciamiento de proyectos, la participación del sector privado y el reparto de riesgos. Estos beneficios ayudan a solventar las restricciones del sector público y a diversificar la economía.

5.2 Recomendaciones

1. Es crucial continuar promoviendo el modelo de APPs, asegurando que los acuerdos incluyan mecanismos de supervisión y evaluación para mantener la transparencia y eficiencia en la gestión de los proyectos.
2. Se debe mejorar la asignación de recursos y la planificación estratégica para proyectos de infraestructura, acompañado de medidas robustas contra la corrupción y un compromiso claro con la transparencia y la rendición de cuentas.
3. Se debe mejorar la asignación de recursos y la planificación estratégica para proyectos de infraestructura, acompañado de medidas robustas contra la corrupción y un compromiso claro con la transparencia y la rendición de cuentas.
4. Expandir el uso de APPs para incluir más sectores de infraestructura, optimizando el uso de recursos públicos y privados para mejorar la competitividad económica y la calidad de los servicios públicos.

Referencias bibliográficas y anexos

- Alcívar, L. (2020). *La asociación público-privada en el gobierno autónomo descentralizado del Cantón Portoviejo-Provincia de Manabí como alternativa en la ejecución de obra pública y/o prestación de servicios*. Universidad de Guayaquil. <https://bitly.ws/37Lgm>
- Arispe, C., Yangali, J., Guerrero, M., Lozada, O., Acuña, L., & Arellano, C. (2020). *La investigación científica*. Universidad Internacional del Ecuador. <https://bitly.ws/364J5>
- Benites, G. (2014). *Las asociaciones público privadas como mecanismos para el desarrollo de proyectos de infraestructura en el ámbito de los gobiernos regionales*. Pontificia Universidad Católica del Perú. <https://bitly.ws/38swW>
- Betalleluz, J. (2020). *Las asociaciones público-privadas como modalidad de inversión para el cumplimiento normativo de las condiciones de acceso a los servicios públicos de saneamiento en el ámbito rural de la provincia de Huancayo*. Universidad Continental. <https://bitly.ws/38Fpi>
- Carrera, L. (2019). *Limitaciones en la normativa de las asociaciones público-privadas en el Ecuador*. Universidad Andina Simón Bolívar. <https://bitly.ws/38rvT>
- Chaverri, D. (2017). Delimitación y justificación de problemas de investigación en ciencias sociales. *Revista de Ciencias Sociales*, III(157), 185-193. <https://bitly.ws/364Ic>
- Congreso Constituyente. (30 de 12 de 1993). Constitución Política del Perú. *Constitución Política del Perú*. Lima, Lima, Perú: El Peruano. <https://bitly.ws/sivN>
- De los Heros, J. (2009). Asociaciones Público Privadas: Una mirada de cara al futuro. *Revista PUCP*, I(1), 388-396. <https://bitly.ws/364Xk>
- Díaz-Montenegro. (2009). *Metodología de decisión de procesos*. Universidad Politécnica de Madrid. <https://n9.cl/6pmiq>

- Escobar, D. (2017). *Asociaciones Público-Privadas como alternativa eficaz para la construcción de infraestructura social en el Ecuador*. Universidad de las Américas. <https://bitly.ws/37GJg>
- Escudero, C., & Cortez, L. (2018). *Técnicas y métodos cualitativos para la investigación científica*. Ecuador: UTMACH.
- Fernández, V. (2020). Tipos de justificación en la investigación científica. *Artículo de Revisión Bibliográfica, IV(3)*, 65-76. <https://bit.ly/43RKMm1>
- Gallardo, E. (2017). *Metodología de la investigación*. Universidad Continental. <https://bitly.ws/qvYP>
- Gallardo, E. (2018). *Técnicas e instrumentos de recolección de datos: presentaciones animadas*. Perú: Universidad Continental. <https://bit.ly/43tIM4l>
- García, D. (2014). La provisión de bienes y servicios públicos en los gobiernos progresistas del Cono Sur. *Revista Estado y Políticas Públicas, I(2)*, 20-46. <https://bitly.ws/3dYbG>
- Gitman, L., & Joehnk, M. (2009). *Fundamentos de inversiones*. Pearson Educación. <https://bitly.ws/XDz2>
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta* (7ma ed.). C.D México: Mcgraw-Hill. http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales_de_consulta/Drogas_de_Abuso/Articulos/SampieriLasRutas.pdf
- Linares, A. (2016). Acceso y participación ciudadana. Una actualización de indicadores para la democratización de las comunicaciones. *Intercom-RBCC, XXXIX(1)*, 37-54. <https://bitly.ws/38LCH>
- López, C. E., Cadena, S., Montenegro, D. C., & Plata, J. A. (2022). Incidencia de la banca multilateral en las asociaciones público-privadas: una perspectiva en Colombia. *Revista Equidad y Desarrollo, I(33)*, 235 - 253. https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?params=/context/eq/article/1297/&path_info=uc.pdf

- Luna, C. (2017). *Análisis de la Evolución Normativa de las Asociaciones Público Privadas en el Sector Infraestructura en el Perú*. Universidad Nacional de San Agustín. <https://bitly.ws/38GT9>
- Mancebo, E. (2021). El estado de bienestar y la nueva gestión de los servicios públicos en España y Latinoamérica: Innovación en los servicios sociales y sanitarios tras el COVID - 19. *Saber Servir*, I(6), 95-121. <https://doi.org/https://doi.org/10.54774/ss.2021.06.06>
- Mora, C. (2023). *Alianzas Público Privadas, una alternativa de cofinanciamiento y gestión en el sector estratégico del agua en la provincia de Guayas*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador. <https://bitly.ws/37PJf>
- Moscoso, F. (2019). *¿Son las alianzas público privadas un modelo de gestión de proyectos de obras y servicios públicos inclusivo y sostenible?* Universidad de Especialidades Espíritu Santo. <https://bitly.ws/37GTw>
- Mucha, L., Chamorro, R., Oseda, M., & Alania, R. (2021). Evaluación de procedimientos empleados para determinar la población y muestra en trabajos de investigación de posgrado. *Desafíos*, vol. 12, no 1, 44-51.
- Nalvarte, P. (2017). Conceptos y alcances básicos de las Asociaciones Público-privadas. *Derecho & Sociedad*, I(49), 321-337. <https://bitly.ws/39bfR>
- Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J., & Romero, H. (2018). *Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis*. Bogotá: Ediciones de la U. <https://bitly.ws/W4Ip>
- Pizzaro, W., & Alatrística, L. (2016). *Efectividad de las asociaciones público privadas como mecanismo de competitividad en el ámbito de mayor incidencia regional 2010-2015*. Universidad San Ignacio de Loyola. <https://bitly.ws/38sES>
- Polack, A., Martínez, S., & Ramírez, C. (2019). Las asociaciones público - privadas como instrumento de gobernanza colaborativa: apuntes para el debate y retos para la gestión. *Reflexión Política*, XXI(43), 171-183. <https://bitly.ws/3dY3t>

- Reinhold, M. (2016). The urban apparatus mediapolitics and the city. *ARQ99*, I(1), 1-16.
<https://bitly.ws/398Px>
- Reyna, L., & Ventura, K. (2013). Los servicios públicos en el Perú: Una visión preliminar. *Instituto de investigaciones jurídicas unam*, I(1), 589-600. <https://bitly.ws/ZXK3>
- Robles, B. F. (2019). Población y muestra. *Pueblo continente*, 30(1), 245-247.
<http://journal.upao.edu.pe/PuebloContinente/article/download/1269/1099>
- Rodríguez, A., & Pérez, A. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, I(82), 1-26.
<https://bitly.ws/nAiY>
- Rojas, P. (2021). De la concesión a la autorización: una reforma necesaria al régimen de acceso a la prestación del servicio público postal en el Perú. *Revista Euro latinoamericana de Derecho Administrativo*, VIII(2), 185-218.
<https://doi.org/https://doi.org/10.14409/redoeda.v8i2.10302>
- Sánchez, R. (2023). El Cierre de Brechas de Servicios Básicos de Infraestructura Como Parte Activa de la Defensa Nacional. *Revista de Ciencia e Investigación en Defensa - CAEN*, IV(2), 73-99.
<https://doi.org/https://doi.org/10.58211/recide.v4i2.118>
- Sosa, M. (2020). *Apuntes sobre la naturaleza jurídica de las concesiones y las Asociaciones Público-Privadas a la luz de la colaboración público-privada*. Universidad de Piura. <https://bitly.ws/39b43>
- Torres, M. (2020). *Asociaciones público privadas (APP) y su relación con el servicio eficiente en el seguro social de salud en el distrito de Villa María del Triunfo, Lima, Periodo 2017: Caso Hospital Guillermo Kaelin de la Fuente*. Universidad Nacional Federico Villareal. <https://bitly.ws/38Gup>
- Vidal, Á. (2007). Cumplimiento e incumplimiento contractual en el Código Civil. Una perspectiva más realista. *Revista Chilena de Derecho*, XXXIV(1), 41-59.
<https://bitly.ws/38Lwv>

Villafranqui, G. (2020). El desarrollo de Infraestructura Pública y los acuerdos de Estado a Estado: Alcances y Oportunidades. *Derecho & Sociedad*, I(55), 433-443.
<https://bitly.ws/3dYkR>

Zegarra, D. (2019). Los servicios públicos locales en el Perú: una aproximación a su caracterización jurídica. *Documentación administrativa*, I(6), 149-160.
<https://doi.org/10.24965/da.i6.10769>

Anexo 1: Matriz de consistencia

Problemas de la investigación	Objetivos de la investigación	Hipótesis de la investigación	Metodología de la investigación	Variables
<p>Problema general ¿Cuál es la relación entre la inversión mediante las asociaciones público-privadas y el cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos-Inambari?</p> <p>Problemas específicos ¿Cuál es la relación entre capacidad de gestión de la ejecución de proyectos mediante las asociaciones públicas y privadas para el cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la en la concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos- Inambari? ¿Cómo es la contratación de proyectos mediante las asociaciones públicas y privadas para el cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la en la concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos- Inambari?</p>	<p>Objetivo general Determinar cuál es la relación entre la inversión mediante las asociaciones público-privadas y el cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos-Inambari.</p> <p>Objetivos específicos Determinar cuál es la relación entre capacidad de gestión de la ejecución de proyectos mediante las asociaciones públicas y privadas para el cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la en la concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos-Inambari. Determinar cómo es la contratación de proyectos mediante las asociaciones públicas y privadas para el cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la en la concesión IIRSA Sur Tramo2: Urcos-Inambari.</p>	<p>Hipótesis general Las Asociaciones Público Privadas si resultan ser mecanismos de cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura, pues como se logra avizorar a través de la Concesión IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, estos acuerdos o contratos a largo plazo de concesión, permiten y garantizan el acceso de las personas al servicio de infraestructura (carreteras) que de otra manera hubiera resultado imposible con la sola intervención del ente estatal para su diseño, desarrollo, implementación y ejecución, lo cual tutela y asegura diversos derechos de carácter fundamental de las personas reconocidos a través de la Norma Suprema del Estado Peruano.</p> <p>Hipótesis específicas Las deficiencias en las condiciones al acceso a los servicios de carácter público de infraestructura son: La falta de presupuesto destinado a cubrir la ejecución de obras y proyectos que permitan el acceso a los servicios públicos de infraestructura; la falta de voluntad política para el desarrollo de planes y proyectos orientados al</p>	<p>Tipo de investigación Básica</p> <p>Enfoque Cuantitativo</p> <p>Nivel descriptivo</p>	<p>Variable Dependiente: Acceso a los Servicios Públicos de Infraestructura</p> <p>Variable Independiente: Asociaciones Público-Privadas (APP)</p>

		<p>servicio público de infraestructura; el mal de la corrupción enquistado en la administración pública.</p> <p>Las características de las de las APP como mecanismo para dar cumplimiento al acceso a los servicios de carácter público de infraestructura son: La participación activa del sector privado en obras públicas, el reparto de riesgos entre la empresa privada y el Estado, el cofinanciamiento de las obras y proyectos públicos, la duración de largo plazo de los acuerdos entre las APP y el ente Estatal.</p> <p>Los beneficios que acarren las APP como mecanismo de cumplimiento para el al acceso a los servicios públicos de infraestructura son: El cofinanciamiento de las obras y proyectos públicos, lo cual permite que el suministro de recursos de carácter público no sea afectado en gran medida con el desarrollo de una determinada obra o proyecto; Se impulsa la participación del sector privado y se diversifica la economía en aras de un incremento de la competitividad empresarial; Se reparten los riesgos y se solventan las restricciones que presenta el sector público.</p>		
--	--	---	--	--

Anexo 2: Operacionalidad de las variables

Variables	Dimensiones	Indicadores	Items	Técnica
Variable Dependiente: Acceso a los Servicios Públicos de Infraestructura	<u>Calidad de la Infraestructura Vial</u>	- Estado de las carreteras	1	Encuesta
		- Frecuencia de mantenimiento de carreteras	2	
		- Seguridad vial	3	
	<u>Accesibilidad</u>	- Tiempo de viaje entre Urcos e Inambari	3	
		- Número de poblaciones conectadas por la infraestructura vial	4	
		- Disponibilidad de servicios de transporte público		
		- Incremento en el comercio local	5	
	<u>Impacto Socioeconómico</u>	- Reducción de costos de transporte para la población	6	
		- Incremento en la actividad económica regional	7	
	<u>Satisfacción de los Usuarios</u>	- Nivel de satisfacción de los usuarios con la infraestructura	7	
		- Quejas o reclamos registrados sobre la infraestructura	8	
Variable Independiente: Asociaciones Público-Privadas (APP)	<u>Estructura de la Asociación</u>	- Tipos de contratos utilizados	9	
		- Participación de los actores (gobierno, empresas privadas)	10	
		- Duración de los contratos de concesión	11	
		- Monto de inversión pública y privada	11	

	<u>Financiamiento y Recursos</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Fuentes de financiamiento (nacionales e internacionales) - Plazos de amortización y retorno de la inversión 	12	
	<u>Gestión y Ejecución del Proyecto</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Tiempo de ejecución del proyecto (comparación entre planificado y real) - Cmplimiento de los hitos del proyecto - Eficiencia en el uso de los recursos (costos reales vs. presupuestados) 	13	
	<u>Transparencia y Rendición de Cuentas</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Número de auditorías realizadas y sus resultados - Información pública disponible sobre el proyecto - Participación de la comunidad en el monitoreo del proyecto 	14	
	<u>Innovación y Tecnología</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Uso de tecnologías avanzadas en la construcción y mantenimiento - Implementación de prácticas sostenibles y ecoeficientes - Capacitación y transferencia de tecnología al personal local 	15	
			16	
			17	

Anexo 3: Técnica empleada - ENCUESTA



	Nº
<u>CUESTIONARIO GUÍA DE ENCUESTA ESTRUCTURADA.</u>	
Fecha: _____.	

La presente encuesta contiene 12 preguntas que de diversa manera contribuyen a determinar cuál es la relación entre la inversión mediante las asociaciones público privados y el cumplimiento para el acceso a los servicios públicos de infraestructura en la concesión IIRSA Sur Tramo2: Urcos- Inambari.

Donde los indicadores de respuesta son:

- A. Totalmente de acuerdo
- B. De acuerdo
- C. Parcialmente de acuerdo
- D. En desacuerdo
- E. Totalmente en desacuerdo

¡Muchas gracias por su valiosa colaboración!

Preguntas	A	B	C	D	E
1. ¿Considera que el estado actual de las carreteras en el tramo Urcos-Inambari es bueno?					
2. ¿Cree que la frecuencia de mantenimiento de las carreteras es adecuada para mantener su calidad?					
3. ¿Cree que la cantidad de poblaciones conectadas por la infraestructura vial ha aumentado de manera satisfactoria?					
4. ¿Está de acuerdo en que la infraestructura vial ha incrementado el comercio local (número de negocios abiertos)?					
5. ¿Cree que la infraestructura vial ha reducido los costos de transporte para la población local?					

<p>6 ¿Qué tan satisfecho está con la infraestructura vial del tramo Urcos-Inambari?</p>				
<p>7 ¿Cree que el número de quejas o reclamos sobre la infraestructura es bajo?</p>				
<p>8 ¿Está satisfecho con los tipos de contratos de APP utilizados en la concesión IIRSA Sur Tramo 2? 9. ¿Considera que la participación de los diferentes actores (gobierno, empresas privadas) en la gestión del proyecto es adecuada?</p>				
<p>10. ¿Cree que el monto total de inversión pública y privada en el proyecto ha sido suficiente?</p>				
<p>11 ¿Está de acuerdo en que las fuentes de financiamiento utilizadas han sido apropiadas para la ejecución del proyecto?</p>				
<p>12 ¿Considera que el proyecto se ha ejecutado dentro del tiempo planificado?</p>				
<p>13 ¿Está satisfecho con el cumplimiento de los hitos del proyecto según lo previsto?</p>				
<p>14 ¿Está de acuerdo en que las auditorías realizadas han sido suficientes y transparentes?</p>				
<p>15 ¿Cree que la información pública disponible sobre el proyecto es suficiente?</p>				

<p>16 ¿Está de acuerdo en que se han implementado tecnologías avanzadas en la construcción y mantenimiento del tramo Urcos-Inambari?</p>					
<p>17. ¿Considera que las prácticas sostenibles y ecoeficientes implementadas en el proyecto han sido adecuadas?</p>					