

ACADEMIA DIPLOMÁTICA DEL PERÚ JAVIER PÉREZ DE CUÉLLAR



MAESTRÍA EN DIPLOMACIA Y RELACIONES INTERNACIONALES

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRA EN DIPLOMACIA Y
RELACIONES INTERNACIONALES**

TEMA DE TESIS

“La inversión extranjera en infraestructura (2015-2020): sectores de transporte, saneamiento y salud. Propuestas para fortalecer la política exterior peruana”

PRESENTADO POR:

Susana Jacqueline Ojeda Huerta

ASESORES:

Asesor Temático: Ministra SDR Ana Cecilia Gervasi Díaz

Asesor Metodológico: Milagros Aurora Revilla Izquierdo, Ph.D

Lima, 08 de noviembre de 2021

Resumen ejecutivo

La República del Perú ha sido receptor de inversión extranjera directa en los últimos años, la cual ha contribuido con la mejora de sus indicadores económicos. Sin embargo, todavía existen retos pendientes, como la brecha en infraestructura a nivel nacional; con especial énfasis, en la brecha de infraestructura de los sectores de transporte, saneamiento y salud.

El presente trabajo analiza la inversión extranjera en infraestructura en dichos sectores desde 2015 hasta 2020 y su relación con la política exterior peruana. La elección de este periodo responde a que la actuación del Ministerio de Relaciones Exteriores se encuentra delimitado en el Plan Estratégico Sectorial Multianual para estos años (2015 – 2021).

El análisis realizado incluye un diagnóstico de las funciones, acciones y objetivos estratégicos establecidos a nivel institucional en materia de promoción de las inversiones. Asimismo, se ha considerado la información respecto de los compromisos asumidos por inversionistas extranjeros en la ejecución de proyectos públicos. De esta manera, se observa que la inversión extranjera en infraestructura registrada en el último quinquenio ha ido acorde con los objetivos y acciones del Ministerio de Relaciones Exteriores. Esta situación no solo ha permitido avanzar con el cierre de brechas de infraestructura en el país, sino también ha contribuido a posicionar la imagen del Perú como un Estado receptor de inversiones en el ámbito internacional.

No obstante, todavía existe un espacio de mejora para orientar eficientemente la inversión. Por ello, hacia el final de la investigación, se presentan lineamientos para mejorar la acción desde el Ministerio de Relaciones Exteriores, con miras a fortalecer la política exterior en materia de inversión extranjera en infraestructura.

Palabras clave: Inversión Extranjera Directa, infraestructura, saneamiento, salud, Perú, inversiones, política exterior peruana

Abstract

The Republic of Peru has been a receiving country of foreign direct investment in recent years, which has contributed to the improvement of its economic indicators. However, there are still pending challenges, such as the infrastructure gap at a national level, with special emphasis on the infrastructure gap in the sectors of transport, sanitation, and health.

This paper analyzes foreign investment in infrastructure in these sectors between 2015 and 2020 and its relationship with the Peruvian foreign policy. This period responds to the fact that the action of the Ministry of Foreign Affairs is delimited in the Plan Estratégico Sectorial Multianual for these years (2015 to 2021).

The analysis includes a diagnosis of the functions, actions and strategic objectives established at the institutional level, in terms of investment promotion. Likewise, the information regarding the commitments assumed by foreign investors in the execution of public projects has been considered. In this way, it is observed that foreign investment in infrastructure registered in the last five years has been in accordance with the objectives and actions of the Ministry of Foreign Affairs. This has not only made possible to close the infrastructure gaps in the country but has also contributed to the positioning of the Peruvian image in the international arena as a country that receives investment.

However, there is still room for improvement to efficiently guide foreign investment. For this reason, towards the end of the investigation, some guidelines are presented to improve action from the Ministry of Foreign Affairs to strengthen foreign policy regarding foreign investment in infrastructure.

Keywords: Foreign Direct Investment, infrastructure, sanitation, health, Peru, investments, Peruvian foreign policy

Acrónimos

APP	Asociaciones Público-Privadas
ARCC	Autoridad para la Reconstrucción con Cambios
BIT	Tratado Bilateral de Inversión
CCL	Cámara de Comercio de Lima
CEEEP	Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y El Caribe
CEPLAN	Centro Nacional de Planeamiento Estratégico
CIADI	Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones
CIPRL	Certificado “Inversión Pública Regional y Local – Tesoro Público”
COPRI	Comisión de Promoción de la Inversión Privada
DAE	Dirección General para Asuntos Económicos
DEE	Dirección de Estudios y Estrategias
DL	Decreto Legislativo
DPE	Dirección General de Promoción Económica
DS	Decreto Supremo
FEM	Foro Económico Mundial
G2G	Gobierno a Gobierno
GOI	Índice de Oportunidad Global
IED	Inversión Extranjera Directa
MAPRO	Manual de Procedimientos
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MINCETUR	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo
MINSA	Ministerio de Salud
MMM	Marco Macroeconómico Multianual
MRE	Ministerio de Relaciones Exteriores
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
MVCS	Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
ODM	Objetivos de Desarrollo del Milenio

OMGI	Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones
OPIC	Corporación de Inversiones Privadas en el Extranjero
OxI	Obras por Impuestos
PBI	Producto Bruto Interno
PCM	Presidencia del Consejo de Ministros
PEA	Población Económicamente Activa
PEI	Plan Estratégico Institucional
PESEM	Plan Estratégico Sectorial Multianual
PESLP	Plan Estratégico Sectorial de Largo Plazo
PIN	Dirección de Promoción de Inversiones
PIRCC	Plan Integral de Reconstrucción con Cambios
PNIC	Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad
POI	Plan Operativo Institucional
Proinversión	Agencia de Promoción de la Inversión Privada
PromPerú	Comisión de promoción del Perú para la exportación y el turismo
RAE	Real Academia Española
RNP	Registro Nacional de Proveedores
ROF	Reglamento de Organización y Funciones
TLC	Tratado de Libre Comercio
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura

Tabla de contenido

Resumen ejecutivo.....	1
Abstract.....	2
Acrónimos.....	3
Introducción.....	9
Capítulo I: La inversión extranjera en infraestructura en el Perú.....	13
1. La política exterior en materia de inversiones según enfoques teóricos.....	13
1.1. Realismo	13
1.2. Liberalismo	14
1.3. Teoría de la dependencia	16
2. La inversión extranjera en infraestructura	17
2.1. Definición de sectores estratégicos.....	18
2.2. En transporte	19
2.3. En saneamiento	22
2.4. En salud	24
3. Marco legal para la inversión extranjera en el Perú.....	26
3.1. Ley de promoción de la inversión privada en las empresas del Estado. 26	
3.1.1. Ley marco para el crecimiento de la inversión privada	27
3.2. Ley para la promoción de inversiones privada en infraestructura de servicios públicos.....	28
3.3. Ley General de contrataciones.....	29
3.4. Modalidades de contratación y ejecución.....	31
3.4.1. Contrataciones públicas	31
3.4.2. Asociaciones Público-Privadas (APP).....	32
3.4.3. Obras por Impuestos (OxI)	34
3.4.4. Contratos de Gobierno a Gobierno (G2G).....	35
Capítulo II: La política exterior peruana y las inversiones extranjeras en infraestructura en el periodo 2015 a 2020.....	37
1. La política exterior en materia de inversiones	37
1.1. Objetivos nacionales en materia de inversiones e infraestructura	37
1.1.1. Plan Bicentenario, el Perú hacia el 2021	37
1.1.2. Marco Macroeconómico Multianual 2015-2020	42
1.1.3. Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad – PNIC (2019)....	45
1.2. Objetivos institucionales en materia de inversiones del Ministerio de Relaciones Exteriores	52
1.2.1. Plan Estratégico Sectorial de Largo Plazo 2012 – 2021	52

1.2.2.	Plan Estratégico Sectorial Multianual 2015 – 2021.....	56
1.2.3.	Plan Estratégico Institucional desde 2016	57
1.2.4.	Plan Operativo Institucional desde 2015	59
1.3.	Actuación de Cancillería en el proceso de atracción de inversiones	61
1.3.1.	Acuerdos de Promoción de Inversiones suscritos por el Perú desde el 2015.....	61
1.3.2.	Actuación de la Dirección General de Promoción Económica y Dirección de Promoción de Inversiones en el proceso de atracción de inversiones	64
2.	La inversión extranjera en infraestructura en el periodo 2015 a 2020 en transporte, saneamiento y salud	69
3.	Brechas existentes en la inversión en infraestructura	83
3.1.	Comparación de brechas y ejecución de inversiones en infraestructura en el periodo 2015 a 2020	83
3.2.	Comparación de objetivos institucionales del MRE y ejecución de inversiones en infraestructura	86
3.3.	Promoción de las inversiones peruanas como <i>soft power</i>	89
Capítulo III: Elementos para fortalecer un plan estratégico del Ministerio de Relaciones Exteriores en materia de inversión extranjera en infraestructura en el Perú		92
1.	Identificación de países inversores estratégicos	92
2.	Identificación de sectores nacionales estratégicos.....	98
3.	Propuesta de lineamientos para fortalecer el rol del Ministerio de Relaciones Exteriores en materia de inversión extranjera en infraestructura en el Perú en transporte, salud y saneamiento	103
Conclusiones.....		116
Bibliografía.....		118

Índice de Tablas

Tabla 1. Principios que rigen las contrataciones.....	30
Tabla 2. Ejes estratégicos establecidos en el Plan Bicentenario.....	37
Tabla 3. Lineamientos de política en materia de salud y aseguramiento	38
Tabla 4. Índices del Eje Estratégico 2 relevantes	38
Tabla 5. Lineamientos de política en materia de economía, competitividad y empleo	39
Tabla 6. Índice del Eje estratégico 4 relevantes.....	40
Tabla 7. Lineamientos de política en materia de desarrollo regional e infraestructura	40
Tabla 8. Índices del Eje estratégico 5 relevantes	41
Tabla 9. Proyecciones de crecimiento de la ejecución de megaproyectos de infraestructura y flujos de la IED.....	42
Tabla 10. Promedio de la inversión privada estimada (2015 a 2019).....	42
Tabla 11. Estimaciones del crecimiento de la inversión privada.....	44
Tabla 12. Detalle y valor de los indicadores de agua, saneamiento y transporte al 2018	47
Tabla 13. Proyectos priorizados en el PNIC, según ubicación.....	48
Tabla 14. Proyectos priorizados en el PNIC, según sector.....	49
Tabla 15. Proyectos priorizados en el PNIC, sector de transporte y saneamiento	49
Tabla 16. Proyectos priorizados del sector salud en el PNIC.....	52
Tabla 17. Objetivos Estratégicos Generales para el Sector de Relaciones Exteriores 2012 a 2021.....	53
Tabla 18. Metas e indicadores del sector de relaciones exteriores relacionados a las inversiones extranjeras en el Perú (2012 – 2021).....	55
Tabla 19. Objetivos Estratégicos en el PESEM (2015 – 2021).....	56
Tabla 20. Programación presupuestal de la AEI.02.02 Promover la identificación de fuentes de inversión productiva que contribuyan al desarrollo nacional (2018 – 2020)	61
Tabla 21. Tratados Bilaterales de Inversión vigentes y terminados del Perú	62
Tabla 22. Tratados internacionales con disposiciones de inversiones.....	63
Tabla 23. Ingresos de inversión extranjera directa en América del Sur (millones de dólares)	69
Tabla 24. Inversión Extranjera Directa en el Perú (en millones de dólares)	70
Tabla 25. Principales proyectos de inversión en infraestructura - 2018 (S/ millones)	70
Tabla 26. Principales proyectos de infraestructura al 2021	72
Tabla 27. Proyectos de transporte y saneamiento bajo la modalidad APP, empresas de origen extranjero (2002 a 2020).....	74

Tabla 28. Proyectos de transporte y saneamiento bajo la modalidad APP, empresas de origen extranjero (2015 a 2020).....	77
Tabla 29. OxI con empresas de procedencia extranjera, sectores transporte, salud y saneamiento, 2015 a 2020.....	78
Tabla 30. Proyectos de inversión firmados y ejecutados bajo la modalidad G2G (2015-2020).....	82
Tabla 31. Brecha en infraestructura, 2015-2016 y 2021-2025, en millones de dólares	85
Tabla 32. Saldo de IED en el Perú, como aporte al capital, por país de domicilio, en millones de dólares (2015-2020)	92
Tabla 33. Instituciones financieras extranjeras que financian proyectos de infraestructura en el Perú	96
Tabla 34. Número de instituciones financieras extranjeras que financian proyectos de infraestructura en el Perú, según país de origen	97
Tabla 35. Número de proyectos priorizados por sector, previo a la elaboración de la cartera de 52 proyectos priorizados en el PNIC	99
Tabla 36. Cartera de proyectos estimada, modalidad G2G	102
Tabla 37. Salidas y entradas de Inversión Extranjera Directa en el Perú (2010 – 2019), % PBI y dólares a precios actuales.	105

Introducción

El interés por la promoción de la inversión extranjera en el Perú se sustenta no solo por mi formación universitaria en Economía, sino también por mi experiencia profesional. Respecto de la relevancia del estudio de la inversión extranjera directa para el Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), esta se evidencia en las variables y objetivos establecidos en el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2015 – 2021. En este documento, se define la Variable Estratégica 14 “Promoción económica en el exterior”, que implica la captación de potenciales inversionistas para proyectos de inversión. Asimismo, se define como Objetivo Estratégico 2 “Contribuir al fortalecimiento de la competitividad e imagen del país en el exterior a través de la promoción económica y cultural, y de la protección del patrimonio cultural”.

Para lograrlo, se establecieron acciones estratégicas, a cargo de la Dirección General de Promoción Económica (DPE) y de la Dirección General de Asuntos Económicos (DAE), con un nivel de relevancia de “muy importante”:

- Articular las actividades de promoción del comercio, las inversiones, la gastronomía, las industrias culturales y el turismo en el exterior, a través de mecanismos público – privados con especial énfasis en las MYPES y PYMES.
- Participar en los procesos de negociación de acuerdos comerciales.

Además, en el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2020 – 2022 del MRE, se describe que uno de sus lineamientos de acción institucional es fortalecer las relaciones con países estratégicos y contribuir al crecimiento económico del país a través de la promoción económica. En la misma línea con el PESEM, se detalla el Objetivo Estratégico Institucional 2 “Promover oportunidades de comercio, inversión y turismo para el Perú en el ámbito internacional”. Para ello, se determinó como Acción Estratégica 02.02 “Promover la identificación de fuentes de inversión productiva que contribuyan al desarrollo nacional”. Asimismo, en el Plan Operativo Institucional (POI) 2021, se programó una ejecución de S/ 502,594 para este año.

A nivel internacional, existen posturas divergentes respecto de los efectos que la inversión extranjera directa (IED) tiene en los países receptores de esta. Para Morales (2010), existe escasa o nula correlación entre el crecimiento de la IED y la economía de la región latinoamericana. Asimismo, se describe a la IED como una ofensiva imperialista que solo incrementa la dependencia de los países en vías de desarrollo con los mercados internacionales y la economía estadounidense; además, menciona que los más favorecidos en este proceso han sido las grandes multinacionales. Por el contrario, Ramos y Rodrigo (2015), evidencian el impacto positivo que la IED puede tener en el crecimiento económico, empleo y exportaciones: desarrolla el caso del Perú desde 1993 hasta 2013. Ambas partes representan las diferencias y contradicciones que hay en las interpretaciones respecto de los efectos de la IED en un país.

Si bien Ramos y Rodrigo (2015) muestran una primera aproximación del efecto de la IED en indicadores económicos, su impacto en el desarrollo y su contribución con el cumplimiento de las políticas nacionales en el Perú no es tan evidente. Por un lado, en el ámbito del desarrollo económico, todavía existe una brecha de infraestructura de S/ 117,183 millones y se identifica que los sectores de transporte, saneamiento y salud registran las brechas más grandes, tanto en el corto como en el largo plazo. Asimismo, a nivel internacional, el Perú se ubica en el puesto 85 de 137 países en el Indicador de calidad de Infraestructura del Índice de Competitividad Global 2017 – 2018 (Ministerio de Economía y Finanzas [MEF], 2019a).

Por otro lado, en el ámbito del cumplimiento de políticas nacionales, el MRE es uno de los principales canalizadores para atraer IED al país (Ministerio de Relaciones Exteriores [MRE], 2015, 2018), por lo que la relación entre la IED y la política exterior también debe ser evaluada. No obstante, aún no se ha analizado la vinculación existente entre la inversión extranjera en infraestructura que se ha atraído hasta el momento y la política exterior peruana. Entonces, debido a la disyuntiva sobre los efectos que la inversión extranjera tiene sobre un Estado receptor, y en específico, en la política exterior de ese país, se plantea la siguiente interrogante: ¿Cuál ha sido la

relación entre la inversión extranjera en infraestructura de los últimos cinco años y la política exterior peruana?

Frente a esta interrogante, la hipótesis preliminar indica que, en el plano interno, la inversión extranjera en infraestructura canalizada mediante el MRE en los últimos cinco años ha permitido avanzar con el cierre de brechas económicas de infraestructura. En ese sentido, se ha podido cumplir con los objetivos de política exterior orientados al crecimiento económico del país. No obstante, a nivel institucional, todavía no se cuenta con una definición de socios estratégicos como parte de una política exterior que orienta eficientemente dicha inversión.

Asimismo, en el plano externo, las inversiones extranjeras en infraestructura han sido relevantes para la política exterior, pues se ha logrado posicionar la imagen del Perú en el ámbito internacional como un Estado receptor de inversiones. No obstante, esto todavía puede ser aprovechado como una herramienta para reafirmar el poder blando del país.

Respecto del estado de la cuestión, es cierto que las inversiones extranjeras directas han sido abordadas en algunos estudios académicos de esta casa de estudios; sin embargo, estas se han concentrado en delimitarlas a un país en específico (principalmente, China), han adoptado un enfoque legal o se encuentran desfasadas por haber sido elaboradas hace más de una década, en un entorno político diferente. Por lo tanto, la presente investigación representa un aporte en la vinculación de las inversiones extranjeras –en específico, las inversiones en infraestructura– con la política exterior peruana. Asimismo, proporciona un análisis y propuesta de actuación del MRE respecto de este tipo de inversiones, considerando el actual contexto económico y político a nivel nacional e internacional.

Adicionalmente, se han consultado documentos institucionales y reportes de entidades nacionales, con objetivos y estadística relevante respecto de la planificación y ejecución de las inversiones: especialmente de entidades relacionadas no solo al MRE, sino también al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), como la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión). Además, se han considerado artículos académicos que abordan elementos teóricos de las inversiones y su vinculación con las relaciones internacionales. También, artículos periodísticos y reportes que analizan el desempeño del Perú en materia de inversiones.

Teniendo en cuenta el método deductivo, analítico y cualitativo, la tesis se divide en tres capítulos. El primer capítulo tiene como objetivo dar a conocer el marco conceptual de inversiones y el marco normativo en el Perú, de modo que se pueda entender los procedimientos legales que se siguen actualmente al ejecutar las inversiones (especialmente, las inversiones en infraestructura). El segundo capítulo tiene como objetivo describir la política exterior en materia de inversiones durante el periodo 2015 a 2020, además de demostrar las brechas existentes entre los objetivos establecidos y las inversiones finalmente programadas y ejecutadas. El periodo elegido se explica por dos razones; la primera corresponde a las actuaciones del MRE delimitadas en el PESEM de ese mismo periodo. La segunda razón es por el cambio en la tendencia de ejecución de inversión en infraestructura mediante Asociaciones público-privadas (APP), pues el Perú registró la caída más pronunciada en América Latina: en el periodo 2011 a 2015 se invirtieron US\$ 21.2 millones, mientras que en el periodo 2016 a 2020 únicamente US\$ 2.6 millones (Vega, 2021).

En el tercer capítulo se plantean los lineamientos para fortalecer la política exterior en materia de inversión extranjera en infraestructura. Se realiza una descripción de los socios inversores estratégicos, los sectores económicos que requieren un mayor enfoque hacia futuro y se desarrollan sugerencias para optimizar la actuación del Ministerio de Relaciones Exteriores en materia de inversiones.

Capítulo I: La inversión extranjera en infraestructura en el Perú

1. La política exterior en materia de inversiones según enfoques teóricos

1.1. Realismo

El realismo en las relaciones internacionales parte de una visión en la que los individuos se constituyen como Estados en un sistema internacional anárquico (sin autoridad) y su interés nacional se centra en obtener el poder. Debido a la ausencia de una autoridad jerárquica, los Estados se preocupan por controlar su inseguridad a través de la disuasión y del equilibrio de poder (Mingst, 2007, p. 401).

Kahhat (2019, p. 29) detalla que la clave para entender la concepción realista es el concepto del balance de poder, que explica que todo Estado se encuentra permanentemente en la búsqueda de poder, por lo que toda nación debe temer de estar en situación de inferioridad frente a otras. Asimismo, el Estado es caracterizado como un ente racional unificado (jerarquizado y que actúa de manera coordinada).

Desde una perspectiva económica, el realismo es interpretado como estatismo o mercantilismo, en el que el objetivo es incrementar el poder del Estado a través de la regulación de la economía y subordinándola a los intereses estatales. La política económica está determinada por el Estado, y se requiere un buen desempeño económico para proteger el interés nacional; por ejemplo, a través de la prolongación de un superávit en la balanza de pagos o al privilegiar y fomentar ciertos sectores económicos. Esta es la manera de fortalecer el poderío estatal, y limitar la agresividad o anarquía natural que existe en el sistema internacional (Mingst, 2007, p. 401).

El principal desafío que enfrentan los Estados es la competencia económica, como por ejemplo las guerras comerciales o cuestionamientos a su política estatista. Asimismo, estos países se encuentran a la defensiva de modo permanente, como un símil al dilema de seguridad en el realismo político. De acuerdo con Mingst (2007, p. 402), los

ejemplos por excelencia de países con estas características son Japón, Corea del Sur, Taiwán, Tailandia y Singapur.

1.2. Liberalismo

El liberalismo económico es una teoría de las relaciones internacionales que establece que los individuos son racionales y buscan maximizar sus propios intereses. Sin embargo, a diferencia del realismo económico, el Estado no es el ente principal en definir la política económica del país, sino esta se establece a partir de la competencia del mercado. La racionalidad de los individuos define su comportamiento y transacciones en el mercado, los cuales fomentarán la producción y el consumo de bienes y servicios.

De esta manera, la competencia fija los precios a niveles más bajos posibles, maximiza los réditos y consecuentemente, se estimula el crecimiento económico de los individuos. Para fomentar la eficiencia, el intercambio en el mercado debe ser libre, es decir, no debe haber intervención estatal. El enfoque liberal es opuesto al enfoque realista, pues detalla que la economía define a la política (Mingst, 2007, p. 403).

En el ámbito internacional, el libre intercambio hace alusión al libre flujo comercial entre países, los cuales no interfieren en esta asignación de recursos, pues esta se dará de manera eficiente en los mercados. Como consecuencia, la interdependencia entre las economías crece, por lo que el máximo desarrollo solo se puede alcanzar en conjunto, logrando eventualmente la paz mundial. Mingst (2007, p. 403) detalla que este enfoque teórico considera que la competencia internacional es lo más adecuado para las economías.

Como aspecto adicional, la teoría liberal resalta el rol de las instituciones en el manejo del poder. Mingst (2007, p. 403) divide a las instituciones en tres grupos: organizaciones intergubernamentales, las corporaciones multinacionales y los organismos no gubernamentales.

Es importante mencionar que el liberalismo explica que la reducción de conflictos entre Estados se debe a que viven en una paz democrática, lo cual quiere decir que las democracias representativas no van a la guerra entre sí. Asimismo, la creciente interdependencia entre Estados y el rol de las instituciones internacionales incrementan los costos de resolver conflictos de interés usando la fuerza, y por el contrario, existen mayores canales para propagar la cooperación entre Estados (Kahhat, 2019, p.51).

El proceso de liberalización en el ámbito económico se refuerza a través de acuerdos multilaterales, como el ingreso de un país a la Organización Mundial de Comercio (OMC), o en los ámbitos bilaterales, a través de Tratados de Libre Comercio (TLC), (De la Mora, 2017, p. 7). Asimismo, actualmente existen foros económicos internacionales y reuniones de alto nivel en los cuales los mandatarios de los países refuerzan los compromisos de liberalización económica.

En el caso específico de las inversiones, De la Mora (2017, p. 7) señala que la aplicación de políticas económicas liberales permite la entrada de flujos de capital desde el extranjero, hacia la economía nacional. Estas políticas están orientadas a atraer la inversión extranjera, especialmente para complementar el capital requerido en un país. Como consecuencia, se impulsa el crecimiento económico, y la mano de obra empleada. Además, una mayor participación de los capitales o inversión extranjera significa un mercado más competitivo, puesto que más postores generan una mayor cantidad de ofertas para ejecutar los proyectos de inversión. Como consecuencia, tener un mercado abierto y no discriminatorio de inversores y empresas nacionales y extranjeras generan beneficios para las economías.

Finalmente, Ramos y Rodrigo (2015) demuestran que en el caso particular del Perú, entre los años 1993 a 2013, la inversión extranjera directa (IED) tuvo un impacto positivo en el crecimiento económico, empleo y exportaciones del Perú. Este estudio significa una primera aproximación del efecto que puede tener la IED en los indicadores económicos.

1.3. Teoría de la dependencia

La teoría de la dependencia emerge como crítica a la teoría liberal, en la que se detalla que un país se beneficia del libre comercio. Sin embargo, esta teoría indica que el beneficio se da siempre y cuando el país tenga independencia de sus condiciones iniciales, de su estructura de producción y posea cierta dotación de recursos. Por el contrario, si una economía tiene la categoría de país en vías de desarrollo, estos beneficios no son aplicables (Pérez y otros, 2012, p. 15).

La teoría fue expuesta por Raúl Prebisch, quien catalogó a los países desarrollados como el centro, y a los países en desarrollo como la periferia. Entonces, en el ámbito internacional, el centro es quien exporta bienes industriales y posee ventajas en los saltos tecnológicos, mientras que la periferia se limita a exportar materias primas y productos agrícolas. Pérez y otros (2012, p. 15) señalan que, debido a que estas últimas exportaciones no poseen un componente de progreso tecnológico, entonces las diferencias entre el centro y la periferia se agudizan, en detrimento de los países de la periferia.

Mingst (2007) también detalla que la teoría de la dependencia surgió como una vertiente del marxismo en Latinoamérica, a finales de la década de 1950. Se detalla que los países en vías de desarrollo se encuentran en un estado permanente de dependencia económica respecto de los países desarrollados. Existe una mayor inequidad entre los países, y las instituciones (como corporaciones o empresas multinacionales) contribuyen con la explotación de los recursos de los países pobres. Finalmente, la dependencia de quienes tienen menos recursos se agudiza.

Autores como Morales (2010) describen su postura respecto de IED en línea con la teoría de la dependencia. Este autor detalla que no existe una verdadera correlación entre el crecimiento de la IED y la economía, especialmente en la región latinoamericana. Por el contrario, la IED es considerada una ofensiva imperialista, que únicamente incrementa la dependencia de los países en vías de desarrollo con los

mercados internacionales. Además, los principales beneficiados terminan siendo las empresas multinacionales.

2. La inversión extranjera en infraestructura

Las interpretaciones respecto del efecto de la inversión extranjera en el país receptor suelen ser divergentes. Por un lado, las disonancias giran en torno a los riesgos, las garantías o los plazos de ejecución que se establecen para las inversiones (Jaguaribe, 1966, p. 273). Asimismo, Jaguaribe (1966, p. 274) desarrolla algunos argumentos en contra de la inversión extranjera; por ejemplo, se menciona que se suele sobreestimar o exagerar el valor del capital contribuido por el extranjero, especialmente cuando el valor real de la inversión es difícil de estimar. También, critica que los beneficios provenientes de la inversión extranjera son enviados total o parcialmente a su centro de origen (es decir, al extranjero y no al territorio nacional receptor de dicha inversión). Además, se tiene la percepción de que los sectores o procesos productivos en los que se invierten son controlados por los extranjeros y que se priva al país receptor de recibir los beneficios (Jaguaribe, 1966, p. 278).

Sin embargo, existen argumentos a favor de la inversión extranjera. Primero, la inversión extranjera incrementa la capacidad para la formación de capital nacional, especialmente en los países en vías de desarrollo, pues tienen una menor capacidad propia para generar inversión de capital. Segundo, la inversión extranjera es un importante impulsor de la productividad de la economía. Permite introducir nueva tecnología al país receptor, pues se emplean otras técnicas de producción. Tercero, la inversión extranjera tiene un efecto denominado germinativo. Jaguaribe (1966, p. 280) describe a este efecto como uno que acelera y multiplica la economía, ya que se tiende a invertir en nuevos sectores económicos que contribuyen al desarrollo del país. A su vez, se generan nuevas posibilidades de inversión en actividades económicas relacionadas a los sectores en los que se invirtió inicialmente.

En este sentido, Jaguaribe (1966, p. 274) afirma que la inversión extranjera es capaz de promover un desarrollo nacional, con un crecimiento económico a nivel país que permite tener control sobre los medios y recursos nacionales. Ya en específico, la inversión extranjera en infraestructura impulsa el desarrollo social, especialmente cuando esta infraestructura promueve la conectividad e inclusión social en una nación (Perrotti y Sánchez, 2011, p. 13). Asimismo, se ha demostrado que existe una relación positiva entre el Producto Bruto Interno (PBI) per cápita y la calidad de la infraestructura que posee un país (MEF, 2019, p. 4).

En el caso peruano, en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) se estimó que la brecha de acceso básico de infraestructura en el corto plazo (un periodo de cinco años, desde 2019 a 2024) asciende a S/ 117.183 millones. Asimismo, la brecha para el largo plazo (un periodo de veinte años, desde 2019 a 2038) se estima en S/ 363.452 millones. (MEF, 2019, p. 9). Esto quiere decir que se requiere de tales montos de inversión para alcanzar un nivel de acceso básico de infraestructura, dadas las condiciones socioeconómicas y características geográficas del país. La gran dificultad identificada en el PNIC para el avance de las inversiones en infraestructura es que estas son dispersas; es decir, no han sido desarrolladas de acuerdo con una planificación que articule y potencie dicha inversión (MEF, 2019, p. 5).

2.1. Definición de sectores estratégicos

De acuerdo con la Real Academia Española (RAE), la definición de lo estratégico gira en torno de un asunto que es “de importancia decisiva para el desarrollo de algo” (2021). Por su parte, el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), ha empleado este término como un adjetivo que describe un mayor grado de especificidad de un asunto y que guía la toma de decisiones a nivel público y privado. De este modo, se busca lograr una gestión estatal más eficaz (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico [CEPLAN], 2011, pp. 5-6).

Si bien, la definición de sectores estratégicos para la inversión en infraestructura depende de las características particulares y necesidades de cada país, en el PNIC se han articulado esfuerzos para definir este tipo de sectores para el Perú. Se siguió una metodología en la cual se identificó a los sectores que invierten más en infraestructura, especialmente la infraestructura de uso público. Para ello, se seleccionó los sectores que, en los últimos cinco años, han destinado recursos de al menos el 0.1 % del PBI en proyectos de infraestructura o que han adjudicado al menos 0.1% del PBI en proyectos bajo la modalidad de APP.

Posteriormente, se seleccionaron los sectores con un mayor impacto en la competitividad del país (necesaria para la actividad económica) o un mayor impacto en el ámbito social (necesaria para la sociedad), y se descartó a aquellos que no tenían un impacto tan relevante (MEF, 2019a, p. 17). Finalmente, se identificó que, de los sectores estratégicos priorizados, los sectores de transporte, saneamiento y salud no solo cumplen con estos requisitos, sino que también presentan las brechas de infraestructura más grandes (MEF, 2019a, p. 9).

2.2. En transporte

Los beneficios socioeconómicos de la inversión en infraestructura de transporte provienen desde siglos atrás. Thomson (2001, p. 7) detalla cómo es que la construcción de ferrocarriles en Chile, a mediados del siglo XIX, benefició no solo a los pasajeros, sino también a los dueños de cargamento que debían trasladar sus mercancías. De la misma manera, miles de años antes, los puentes, las calles pavimentadas y los caminos delimitados en el actual Irak, Tama, Reino Unido o lo que fue el Tahuantinsuyo, fueron los que trajeron beneficios y progreso para la comunidad en general (Thomson, 2001, p. 11).

De acuerdo con el Foro Económico Mundial (FEM), la infraestructura de transporte comprende las estructuras empleadas para el transporte terrestre, aéreo y marítimo. Para la elaboración del Ranking Global de Competitividad, dicha organización evalúa

el transporte terrestre tomando en cuenta las carreteras (conectividad y calidad de la red vial) y la red ferroviaria para ferrocarriles (densidad de la red y eficiencia de los servicios ferroviarios). En el caso del transporte aéreo, se considera la conectividad aeroportuaria y la eficiencia de los servicios aéreos. Finalmente, en el caso del transporte marítimo, se realiza la evaluación de la conectividad de la red marítima global y la eficiencia de los servicios portuarios (Schwab, 2018).

Gwilliam (2002, p. 1) explica que, desde la perspectiva económica, el transporte permite la fluidez en las ciudades. El transporte es el medio por el cual las personas tienen acceso a sus empleos, las instituciones educativas y las diversas entidades que ofrecen los servicios sociales esenciales para el bienestar de la población. Por ello, una mala estrategia de desarrollo del transporte urbano puede impactar negativamente en la economía y crecimiento económico.

Los beneficios de la infraestructura de transporte giran en torno al fomento del desarrollo urbano y la reducción de la pobreza. Como se explicó recientemente, este instrumento urbano posibilita que la economía funcione eficientemente, por lo que la mano de obra (incluyendo las personas con menores recursos) pueden incrementar sus ingresos al cumplir con su actividad económica (Gwilliam, 2002, p. 3).

En específico, una mejor infraestructura significa un menor tiempo empleado al transportarse, además de una mejora en la capacidad productiva. Como consecuencia, se emplean de mejor manera los recursos utilizados en la producción y venta de bienes y servicios; lo que, a su vez, reduce los costos y el precio ofrecido de aquellos bienes y servicios. Asimismo, al ejecutar de manera correcta las construcciones en carreteras, se prevé que los vehículos que circulan por esas vías se deprecien en menor medida, ahorren combustible y emitan menor cantidad de dióxido de carbono.

En todos los casos (transporte marítimo, terrestre o aéreo) se incrementa la capacidad de transporte de pasajeros y de número de productos a ser exportados. Este incremento de capacidad dinamiza la actividad económica. Como se observa, los beneficios no

son únicamente para los usuarios de este transporte o los directamente implicados, sino también se generan externalidades positivas para toda la sociedad.

Es importante considerar el espacio y tierra en el que se construye, la forma de la construcción e intrusión visual que generará en el lugar, los cambios culturales, e incluso los efectos sociales. La nueva infraestructura promueve reasentamientos habitacionales y movilidad social (generalmente, de la zona rural a la urbana). Además, se han identificado problemas comunes como los ruidos y contaminación al momento de construir. En este sentido, se requiere de una adecuada planificación e implementación de la infraestructura de transporte que permita la inclusión de mejores tecnologías y la toma de diversas medidas menos dañinas para el medio ambiente.

De la misma manera, Gwilliam (2002, p. XVI) detalla que el sector privado puede desempeñar un rol importante en el impulso de la infraestructura de transporte, no solo como financista, sino también en la etapa de planificación. Por un lado, tener el financiamiento privado supone disminuir la presión sobre el presupuesto público. Por otro lado, contar con el sector privado en la planificación de los proyectos de transporte permite coordinar tarifas, prevenir daños ambientales y cualquier contingencia.

En el caso peruano, se ha identificado la necesidad de establecer una mejor conectividad en las distintas regiones del país. De esta manera se promueve la circulación de las mercancías y se fomenta el flujo de factores productivos entre diferentes ciudades. Una mejor infraestructura básica, como lo es la inversión en infraestructura de transporte, facilita la articulación del territorio nacional. En específico, se ha estimado que un incremento del 1% en la infraestructura vial, aumentaría en 0.218% el PBI peruano, pues permitiría incorporar nuevos sectores productivos (CEPLAN, 2011, pp. 196-200).

En específico, la inversión en infraestructura de transporte marítimo (los puertos del Perú), permite no solo el flujo de inversión directa, sino también incrementa la productividad e impulsa el comercio exterior. Debido a que se mejora y amplía los

puertos, de manera colateral, se dinamiza el crecimiento económico de diferentes productos de alta demanda internacional (diversificación productiva), logrando un efecto multiplicador. Se mejora la capacidad instalada, se reducen los costos y tiempos de producción y envío, lo cual multiplica las exportaciones y mejora la eficiencia de estas.

2.3. En saneamiento

La presente sección comprende la inversión en infraestructura para la provisión de acceso de agua y saneamiento mejorado. La definición de este concepto depende de la zona en la que uno se encuentra. En la zona urbana, este sector considera la provisión y tratamiento del agua potable e industrial; mientras que en la zona interurbana, también se considera a los acueductos (Perrotti y Sánchez, 2011, p. 30).

De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura - UNESCO (2019, p. 20), el saneamiento gestionado de forma segura es cuando las instalaciones permiten eliminar de forma segura las excretas. Se debe emplear un apropiado sistema de alcantarillado para el arrastre de los desperdicios. Asimismo, debe incluir un sistema entubado, tanques, letrinas de pozo o, incluso, inodoros de compostaje.

Es importante resaltar que no basta con la sola existencia de este tipo de instalaciones del sistema de saneamiento, sino, además, se debe tener la cantidad requerida y disponibilidad durante el tiempo requerido. Estas necesidades son específicas a cada hogar, instituciones públicas (como colegios u hospitales), trabajo y distintos lugares públicos. Solamente de esta manera se garantiza la satisfacción de las necesidades de saneamiento de cada persona para su uso personal o doméstico (UNESCO, 2019, p. 41).

Desafortunadamente, para el año 2015, únicamente el 39% de la población mundial tuvo acceso a estos servicios de saneamiento de manera apropiada. Afortunadamente,

con el consenso e implementación de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), se logró incrementar la cobertura de saneamiento a nivel global. En ese mismo año, aproximadamente 150 países marcaron una cobertura de 75% a más de la prestación del servicio de saneamiento básico (UNESCO, 2019, p. 22).

El acceso al agua potable y saneamiento aportan el desarrollo económico. Según la UNESCO (2019, p. 39), es un derecho humano básico, pues permite que las personas tengan un medio de vida saludable. Forma parte de la dignidad del ser humano y también es un pilar importante para el desarrollo sostenible. Quienes no tienen el acceso a un apropiado sistema de saneamiento, afrontan malas condiciones de vida, de salud y probablemente de desnutrición.

Por estos motivos, es necesario garantizar el suficiente acceso a los servicios de agua y saneamiento. Invirtiendo en su infraestructura y expansión se logrará un mayor alcance de este servicio. Además, en su calidad de derecho humano, absolutamente todos los pobladores deben estar en la capacidad de adquirirlo (UNESCO, 2019, p. 41).

A nivel regional, en América Latina y el Caribe, el acceso a agua y saneamiento mejorado ha incrementado desde 1990. En el caso peruano, para el 2003, el costo per cápita de provisión de acceso a agua potable y saneamiento era de \$ 89 y \$ 102 en el área urbana, respectivamente. En el área rural, estos costos ascendían a \$ 93 y \$ 97, respectivamente (Perrotti y Sánchez, 2011, p. 37).

En el caso nacional, para el 2009, el Perú registraba menores porcentajes de acceso a agua y desagüe, en comparación con Argentina, Chile, Ecuador, México, Colombia y Brasil (CEPLAN, 2011, p. 79). Sin embargo, desde el 2008, la inversión en agua y saneamiento en el país ha incrementado. A nivel regional, el Perú y Nicaragua fueron los países que más invirtieron en este sector. No obstante, las inversiones en los sectores de energía, telecomunicaciones y transporte la superan notablemente, en términos de porcentajes del PBI (Lardé, 2016, p. 9).

2.4. En salud

Respecto de la inversión en infraestructura de salud, es importante señalar que este sector es uno de los servicios básicos y vitales para una adecuada calidad de vida del ser humano. Según Gwilliam (2002, p. 26), dado que los servicios de salud son responsabilidad del Estado, es este quien debe decidir sobre el tamaño y ubicación de los hospitales, clínicas y otros establecimientos de salud, de tal manera que se minimicen los costos para los usuarios del servicio. Asimismo, el objetivo es alcanzar un alto nivel de calidad del servicio de salud.

La inversión extranjera en el sector salud es capaz de promover el desarrollo nacional, con un crecimiento económico a nivel país que permite al Estado tener control sobre los medios y recursos nacionales. En específico, la inversión extranjera en infraestructura impulsa el desarrollo social, especialmente cuando esta infraestructura promueve la conectividad e inclusión social en una nación, tal y como sucede cuando se invierte en el sector de salud (Perrotti y Sánchez, 2011, p. 13).

De acuerdo con el Banco Mundial (1993, p.3), la inversión en el sector de salud y en la mejora de los servicios proporcionados en este sector protege las vidas de las personas, al otorgarles una adecuada calidad de vida. Este tipo de inversión permite implementar herramientas para afrontar ciertas enfermedades (infecciosas, traumatismos y otros), que en el largo plazo han logrado reducir la mortalidad prematura y la discapacidad. Sin embargo, el sector salud también afronta algunos problemas de implementación y amenazas.

Al igual que otro tipo de inversiones, en muchos Estados se presentan problemas de asignación de recursos. Debido a la escasez de recursos, la inversión a nivel nacional es reducida e insuficiente para cubrir las necesidades. Además, parte del dinero no se gasta eficientemente, pues no se realiza una adecuada planificación. Asimismo, los beneficios proporcionados para los pobladores obtenidos de esta inversión son desiguales, siendo los pobres los más perjudicados (Banco Mundial, 1993, p. 4).

Es importante mencionar que los países de ingreso bajo y de ingreso medio afrontan problemas adicionales. Por un lado, los servicios prestados en los hospitales, clínicas o centros de salud de los países de ingreso bajo suelen ser ineficientes y los procesos de toma de decisiones están centralizados, con lo cual, las zonas más alejadas están abandonadas. De acuerdo con el Banco Mundial (1993, p. 4), estos países suelen afrontar grandes fluctuaciones en el presupuesto asignado y los servicios públicos compiten con un mejor, pero excesivamente costoso servicio privado de salud, lo cual exacerba las desigualdades para quienes tienen menos recursos.

Por otro lado, los gobiernos de los países de ingreso mediano suelen subvencionar seguros médicos para proteger a su población. Sin embargo, al igual que en el caso detallado anteriormente, el servicio que proporcionan es ineficiente, por lo que, quienes pueden acceder al sistema de salud privado resultan adquiriendo un mejor servicio. Asimismo, no se cuenta con suficientes medicamentos, los médicos no están realmente capacitados y los pacientes deben cumplir con tiempos de espera prolongados para acceder a los servicios (Banco Mundial, 1993, p. 4).

En el caso peruano, entre las principales causas de las elevadas tasas de mortalidad infantil o de los bajos niveles de atención entre los adultos, se encuentra la falta de acceso a servicios de salud y la falta de disponibilidad de las herramientas médicas. Asimismo, se detalla que aún existe una reducida capacidad de los establecimientos de salud. Además, la cobertura de los seguros de salud entre la Población Económicamente Activa (PEA) ocupada al 2009 era solo de 22 % (CEPLAN, 2011, p. 71-73).

Combatir tales deficiencias en el sector salud es crucial, pues se trata de la protección del capital humano del Perú. Proveer y fortalecer los servicios de este sector implica impulsar la participación de la población en la economía, además de promover el desarrollo económico del país.

3. Marco legal para la inversión extranjera en el Perú

A partir de la década de 1990, el Perú implementó reformas económicas de estabilización y liberalización de los mercados, entre las cuales se fomentó la promoción de la inversión privada. Se buscó que el sector privado pueda gestionar sectores económicos que antes habían sido gestionados por el Estado (MEF, 2021). Es importante recalcar que, en la Constitución Política del Perú de 1993, norma fundamental para el país que rige en la actualidad, se establece que tanto la inversión nacional como la inversión extranjera están sujetas a las mismas condiciones, y que la producción de bienes, servicios y el comercio exterior son libres (art. 63).

3.1. Ley de promoción de la inversión privada en las empresas del Estado

A través del Decreto Legislativo (DL) 674 (1991), en el que se aprueba la Ley de promoción de la inversión privada de las empresas del Estado, se declaró interés nacional a la promoción de la inversión privada en el ámbito de las empresas estatales. Se definió como inversión privada toda inversión que proviene de actores distintos al Estado Peruano, del sector público nacional o de las empresas estatales.

Se estableció que la inversión privada puede provenir de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, y nacionales o extranjeras. Asimismo, las modalidades para atraer la inversión privada se dan a través de la transferencia de las acciones o activos, del aumento del capital de las empresas estatales, de la celebración de contratos de asociación o similares entre el ente privado y público, o a través de la disposición o venta de los activos de las empresas en Actividad Empresarial del Estado.

Los órganos habilitados para la promoción de inversiones en el ámbito de empresas en Actividad Empresarial del Estado que se establecieron fueron la Comisión de Promoción de la Inversión Privada (COPRI) y los Comités Especiales. Por un lado, la COPRI debía establecer las empresas conformantes de la Actividad Empresarial del Estado en que se aplicaría alguna de las modalidades de promoción de la inversión privada. Por otro lado, los Comités Especiales eran los encargados de elaborar el

diseño para la implementación de la modalidad de inversión privada acordada. Asimismo, promovían y supervisaban la ejecución de la inversión. (DL 674, 1991).

Además, en esta norma se estableció que las empresas del Estado podrían fusionarse, dividirse o reorganizarse (incluyendo la disolución o liquidación de estas) para facilitar la promoción de la inversión privada. También es importante mencionar que se creó el Fondo de Promoción de la Inversión Privada, el cual contenía los fondos para financiar las actividades establecidas en el presente DL¹.

El MEF (2021) señala que esta fue la primera vez en que se definió la inversión privada. En la actualidad, la participación del sector privado en el Perú ha adoptado diversas modalidades. De este modo, el concepto se puede tomar como referencia, pero al mismo tiempo, considerando los distintos matices y cada caso particular.

3.1.1. Ley marco para el crecimiento de la inversión privada

Mediante el DL 757 (1991), se aprobó la Ley marco para el crecimiento de la inversión privada. A través de esta, se buscó promover el libre mercado y fomentar las inversiones en todos los sectores de la actividad económica. Asimismo, se reconoció que todas las formas empresariales y contractuales (conforme con la Constitución y leyes peruanas) puedan ser inversionistas en el país.

El DL señala los derechos y obligaciones para los titulares de inversiones en el país, y todos los organismos del Estado, independientemente de su nivel de gobierno, deben reconocerlos. Asimismo, se hizo énfasis en que el régimen peruano era de una Economía Social de Mercado, por lo que los inversionistas tienen garantizada la libre competencia y el libre acceso a la actividad económica. Además, se señala que todas las personas o empresas tienen la libertad de dedicarse a la actividad económica que más sea de su preferencia.

¹ En la actualidad, conforme con el art. 40 del DL 1224 (2015), Proinversión es la entidad encargada de administrar este fondo.

El DL 757 proporciona el marco legal para garantizar la seguridad y estabilidad jurídica de las inversiones, tanto en materia tributaria como administrativa. Todo esto, en concordancia con lo establecido por la Constitución, los tratados internacionales suscritos por el Perú y las leyes a nivel nacional. De acuerdo con el MEF (2021), el presente decreto, junto con la posterior Constitución Política del Perú de 1993, definieron las bases para un modelo económico en el que el Estado orienta el desarrollo nacional a través de la promoción de los servicios públicos e infraestructura; de modo que el rol del sector privado se enfoca en la inversión y actividad empresarial.

3.2. Ley para la promoción de inversiones privada en infraestructura de servicios públicos

En el mismo año, mediante el DL 758 (1991), se especificaron las normas para la promoción de las inversiones privadas en infraestructura de servicios públicos. El objetivo de este decreto es promover la inversión privada en las obras de infraestructura y servicios públicos, así como regular la explotación de los recursos naturales del país. Se estableció que el Estado puede brindar concesiones y otras formas de otorgamiento a personas jurídicas, ya sean nacionales o extranjeras.

El ámbito de la norma considera la construcción, reparación, conservación y explotación de obras de servicios públicos. Además, en el art. 2 se define que las obras públicas son las obras de infraestructura de transporte, saneamiento ambiental, energía, salud, educación, pesquería, telecomunicaciones, turismo, recreación e infraestructura urbana. Por ello, se define que el concepto de servicios públicos comprende los mismos sectores recientemente mencionados.

Para conceder las obras de servicios públicos, en el art. 4 se define que se debe seguir los procedimientos de licitación pública o concurso de proyectos integrales, regulados en este decreto. Es importante señalar que la concesión es el acto administrativo por el cual el Estado concede que un concesionario realice obras para la prestación de un servicio público, en un determinado plazo (art. 5).

En el art. 7 se establece que el otorgamiento de una concesión debe seguir dos etapas. Primero, la etapa de aprobación de las bases de la licitación pública o concurso de proyectos integrales. La segunda etapa comprende la selección del adjudicatario de esta licitación o concurso, según corresponda. Asimismo, se establece que la concesión se otorga a través de un título oneroso, título gratuito, cofinanciada por el organismo concedente (es decir, el Estado) o a través de una modalidad mixta (más de una de las modalidades señaladas), conforme con el art. 9. Para determinar la modalidad de esta concesión, se debe considerar la necesidad de la obra y del servicio, así como consideraciones de rentabilidad, amortización de sus costos y gastos en conservación y explotación.

Finalmente, en el art. 32 se señala que el plazo de vigencia de la concesión debe estar estipulado en la Resolución de adjudicación; en ningún caso se debe exceder de los 60 años. Asimismo, la concesión podrá suspenderse por causales de guerra externa, destrucción parcial de la obra o de sus elementos, o las causales que se estipulen en el contrato. De la misma manera, la concesión puede caducar una vez que vence el plazo otorgado, cuando se violan las obligaciones, por acuerdo entre el Estado y el concesionario, cuando se destruye totalmente la obra u otras causales estipuladas en el contrato.

3.3. Ley General de contrataciones

En este marco, es importante detallar la Ley de Contrataciones del Estado (Ley N.º 30225), como marco legal para gestionar la infraestructura pública. Mediante el Decreto Supremo (DS) 082-2019-EF que contiene el Texto Único Ordenado de esta ley, se desarrolla la normativa requerida para maximizar el valor de los recursos públicos invertidos. Se pretende que el abastecimiento de bienes, las contrataciones de servicios y la ejecución de las obras se realicen de manera oportuna, eficiente y eficaz (Ley 30225, 2019, art. 1).

Se han desarrollado principios que deben ser seguidos a lo largo de todo el proceso de contratación. En el art. 2 de esta norma se detallan los siguientes principios:

Tabla 1. Principios que rigen las contrataciones

Principio	Detalle
Libertad de concurrencia	Para el libre acceso y participación de proveedores que participan en el proceso de contratación.
Igualdad de trato	Para que los proveedores dispongan de las mismas oportunidades de formular sus ofertas, sin privilegios o ventajas.
Transparencia	Las entidades públicas deben proporcionar información clara y coherente respecto de sus requerimientos en la contratación.
Publicidad	El proceso de contratación debe ser difundido para fomentar la libre concurrencia y competencia.
Eficacia y eficiencia	Las decisiones de contratación y ejecución del bien o servicio se orientan al cumplimiento de metas de la Entidad.
Vigencia tecnológica	Los bienes o servicios prestados deben cumplir con condiciones de calidad y modernidad.
Sostenibilidad ambiental y social	Se debe cumplir con prácticas que contribuyan a la protección medioambiental, social y al desarrollo humano.
Equidad	Las prestaciones (también entendidas como obligaciones) y los derechos de las partes deben tener una razonable proporcionalidad.
Integridad	Las partes reflejan una conducta guiada por la honestidad y veracidad.

Nota. Adaptado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, Art. 2.

De acuerdo con el art. 3, el ámbito de aplicación de la norma comprende a los Ministerios, sus organismos públicos, programas, proyectos adscritos, el Poder Legislativo, Judicial y Organismos Constitucionalmente Autónomos. Además, tanto los Gobiernos Regionales como los Locales están sometidos a esta norma. Las universidades públicas, las juntas de participación social, las empresas del Estado y los fondos constituidos total o parcialmente con recursos públicos también.

Esta norma excluye a ciertos tipos de contrataciones, como las contrataciones que se efectúan en los órganos del Servicio Exterior de la República en un territorio distinto al nacional. Sin embargo, para fines de la presente investigación, se debe mencionar

que el ámbito más relevante en el cual no se aplica la presente norma es en el caso de las APP (inciso i del art. 3).

3.4. Modalidades de contratación y ejecución

Las modalidades de contratación y ejecución de obras públicas se pueden llevar a cabo a través de las contrataciones públicas; sin embargo, desde la primera década del nuevo milenio, el Estado peruano ha buscado otras modalidades de inversión, como las APP, las Obras por Impuestos (OxI) y más recientemente, la modalidad de Gobierno a Gobierno (G2G). (MEF, 2021)

3.4.1. Contrataciones públicas

Si bien, en el art. 21 de la Ley 30225 se establecen distintos métodos de contratación de las entidades públicas. Para los casos de ejecución de obras, se emplea el procedimiento de licitación pública, mientras que, para la contratación de servicios de consultoría de obras, se suele emplear el concurso público.

De acuerdo con el Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado (2018), detallado en el DS 344-2018-EF, se establece que, para que una entidad pueda contratar bienes y obras mediante la licitación pública, debe seguir las etapas de lanzar una convocatoria, registrar a los participantes, formular y absolver consultas. Posteriormente, evalúa y califica las ofertas que le presentan para otorgarle la buena pro a alguno de los postores. Como mínimo, se debe esperar 22 días para presentar las ofertas (Reglamento de la Ley 30225, 2018, art. 70). En el caso del concurso público para contratar las consultorías de obras, se siguen las mismas etapas y plazos detallados en la licitación pública.

En el art. 175 del Reglamento se establecen algunos requisitos respecto de los postores dispuestos a ser contratados para la ejecución de obra. Ellos deben presentar la constancia de Capacidad Libre de Contratación, remitida por el Registro Nacional de Proveedores (RNP), el programa para ejecutar la obra, el calendario para adquirir

materiales y utilizar equipo. Asimismo, deben realizar un análisis desagregado de los costos y gastos relacionados a su oferta. Todo esto, acompañado de una memoria que explique las consideraciones de los documentos presentados.

En caso exista alguna controversia entre las partes respecto de la ejecución, resolución o invalidez del contrato, los medios de solución de controversias que se emplean pueden ser la conciliación, la junta para resolver disputas o el arbitraje. El medio elegido dependerá del acuerdo de las partes (Reglamento de la Ley 30225, 2018, art. 223).

Finalmente, es importante mencionar que, conforme a las diferentes características de la contratación (como su objetivo, el presupuesto designado o condiciones), se podrían seguir otros procedimientos de selección para la contratación. Estas modalidades comprenden la adjudicación simplificada, la subasta inversa electrónica, la selección de consultores individuales, la comparación de precios o la contratación directa (DS 30225, 2019, art. 21).

3.4.2. Asociaciones Público-Privadas (APP)

De acuerdo con el MEF (2021), desde el nuevo milenio, el Estado ha buscado distintas modalidades de inversión para cerrar las grandes brechas de infraestructura y servicios públicos existentes en el Perú. Una de estas opciones fue la implementación de las APP.

A través del DL 1362 (2018) se estableció el marco de promoción de la inversión privada mediante las APP y su aplicación está orientada a las entidades públicas del Sector Público No Financiero. La promoción de la inversión privada mediante APP es de interés nacional, pues se destinan los recursos necesarios para implementar proyectos que incrementan el nivel de servicio ofrecido a los usuarios peruanos. De esta manera, se dinamiza la economía peruana, se generan empleos para la población

y se impulsa la competitividad. En este escenario, el rol del Estado es de ente que sigue y facilita la ejecución de los proyectos de manera oportuna (art. 1 al 3).

En el artículo 4 del presente decreto, se establecieron los principios de competencia, de transparencia, de adoptar un enfoque por resultados, de planificación, de asumir la responsabilidad presupuestal y de integridad. En el caso específico de las APP, también se aplican los principios de valor por dinero (entidades públicas buscan una combinación óptima de costos y calidad del servicio ofrecido) y el principio de una adecuada distribución de riesgos, pues esta distribución debe ser realizada de manera adecuada entre las partes (art. 4). Tal y como se observa, estos principios tienen relación y correspondencia con lo estipulado en la Ley General de Contrataciones.

Respecto de las APP, estas son definidas como modalidades de participación de la inversión privada en el ámbito público, mediante la intervención del Estado o alguna entidad pública (art. 20). Permite integrar las experiencias, los conocimientos y la tecnología de ambas partes, además de distribuir los riesgos y recursos que conlleva la ejecución de una obra entre la parte privada y pública. De esta manera, se logra desarrollar, mejorar o mantener la infraestructura pública existente y proveer servicios públicos de mejor calidad.

De acuerdo con el MEF (2021b), la parte privada está habilitada para participar en el diseño, financiamiento, operación, mantenimiento, entre otras etapas del proyecto de inversión pública. Esto quiere decir que el privado es el responsable de una parte de los riesgos. Además, el sector privado obtiene su remuneración o retorno directamente del cobro a los usuarios del servicio en cuestión o indirectamente a través de los impuestos que pagan los ciudadanos.

Por su parte, el sector público es el responsable de definir los objetivos de interés público, establece la política de precios y supervisa el cumplimiento de los objetivos y compromisos asumidos en la APP. Asimismo, el sector público se beneficia por obtener una fuente de financiamiento adicional (esta fuente sería el privado),

especialmente porque se suele enfrentar limitaciones presupuestarias que limitan la actuación de provisión de servicios públicos. Bajo esta modalidad, se puede comprometer el capital en proyectos a largo plazo.

Finalmente, las APP promueven la participación de diferentes actores involucrados en el proceso de desarrollo regional. Estos son el gobierno nacional, regional y local, Proinversión, los empresarios, universidades y otros agentes que brinden recursos para viabilizar los diferentes proyectos (CEPLAN, 2011, p. 199).

3.4.3. Obras por Impuestos (OxI)

En la misma línea, el MEF (2021c) introdujo el mecanismo de Obras por Impuestos en el 2008, mediante la Ley 29230. Bajo esta modalidad, el sector público y privado también trabajan en conjunto para ejecutar proyectos de inversión pública. De esta manera, los riesgos entre ambas partes se comparten.

La parte privada, es decir, las empresas, financian y ejecutan las obras de infraestructura mediante el adelanto del pago de su impuesto a la renta. Generalmente se trata de obras que los diferentes niveles de gobierno han priorizado. Cuando la empresa privada finaliza la ejecución del proyecto de inversión pública, el MEF le devuelve la inversión realizada en un Certificado de “Inversión Pública Regional y Local – Tesoro Público” (CIPRL). Este certificado es utilizado por la empresa para pagar sus impuestos.

Entre los beneficios obtenidos por uso del mecanismo OxI se describe que este permite adelantar el uso de los recursos financieros, que muchas veces no se encuentran disponibles para las entidades públicas. De esta manera se agiliza la ejecución de los proyectos de inversión pública y se facilitan las contrataciones y ejecución de diferentes obras de infraestructura (MEF, 2021c).

Además, por la parte del ente privado, se suele asociar la imagen de este con la obra que financia. Se tiene la percepción de que es la empresa quien genera este impacto social asociado al proyecto ejecutado, lo cual mejora su imagen y la percepción que tiene la población. Asimismo, es un mecanismo eficiente para conocer en qué se están invirtiendo los impuestos, generando también transparencia del uso de recursos públicos (MEF, 2021c).

3.4.4. Contratos de Gobierno a Gobierno (G2G)

Otra de las más recientes modalidades de contratación en el Perú son los Acuerdos de Gobierno a Gobierno (G2G). De acuerdo con la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM, 2021), este es un mecanismo mediante el cual el gobierno peruano puede contratar bienes, servicios u obras prestados por otro gobierno a través de condiciones acordadas por ambas partes. Se logra armonizar objetivos y beneficios para ambos gobiernos.

Actualmente, los principales objetos de contratación bajo esta modalidad son la transferencia de tecnología, los bienes complejos (intensivos en conocimiento y relacionados a la investigación), el equipamiento de defensa y armas, y la infraestructura. Además, se ha identificado que las cuatro grandes ventajas sobre esta modalidad son: primero, se logra reducir el riesgo de incumplimiento de ejecución de un proyecto. Segundo, se usan esquemas ágiles de procura (adquisición y transporte de materiales o equipos), permitiendo que se reduzcan los costos involucrados. En tercer lugar, se incorporan innovaciones y se transfiere conocimiento entre las partes; además, en cuarto lugar, se incorporan las lecciones aprendidas al Estado peruano en materia de contratación y gestión de contratos.

En la actualidad, uno de los ejemplos más importantes del uso de esta modalidad es para la implementación del Plan Integral de Reconstrucción con Cambios (PIRCC), con el cual se pretende reponer la infraestructura destruida por el Fenómeno del Niño. Se han priorizado 13 regiones, en las cuales se ejecutarán obras de infraestructura del

sector salud y educación, así como infraestructura de drenaje pluvial. Para ello, se ha destinado un presupuesto de S/ 25 mil millones. La mayoría de las intervenciones serán de reconstrucción, mientras que el monto restante será dividido entre las obras de construcción de infraestructura, de soluciones de vivienda para los pobladores y de fortalecimiento de capacidades (PCM, 2021).

El Reino Unido ha sido seleccionado para adjudicarse este convenio. El Perú recibirá asistencia técnica de empresas inglesas, con experiencia en la ejecución de obras de infraestructura, para elaborar los procesos de licitación, supervisar la ejecución de obras, la solución de controversias, y se le transferirá conocimientos y asesorías en asuntos de ingeniería. Además, el Reino Unido provee una estrategia para alinear las actividades de la ARCC, de modo que se puedan entregar oportunamente las obras. También, realizará el seguimiento y monitoreo del cronograma, cambios, riesgos y oportunidades de todo el proceso de ejecución de obras.

Se espera que los trabajadores y entidades públicas del Perú puedan adquirir las capacidades aprendidas del gobierno con el que están trabajando. De esta manera, en el mediano plazo, ellos mismos puedan dirigir los procesos de planificación, selección y ejecución de los grandes proyectos de inversión, sin la necesidad de establecer los acuerdos G2G (Mendoza, 2021).

Capítulo II: La política exterior peruana y las inversiones extranjeras en infraestructura en el periodo 2015 a 2020

1. La política exterior en materia de inversiones

1.1. Objetivos nacionales en materia de inversiones e infraestructura

1.1.1. Plan Bicentenario, el Perú hacia el 2021

En el Plan Bicentenario se detallaron las políticas de Estado y la visión que se tenía del Perú desde que se elaboró el documento, en 2011, hasta el 2021. Se desarrolló un plan estratégico para mejorar la posición económica del país con miras a su bicentenario. Se buscó establecer reflexiones sobre la situación futura y estrategias nacionales para ese periodo de diez años. Se establecieron seis ejes estratégicos, según se muestra a continuación (CEPLAN, 2011, p. 25):

Tabla 2. Ejes estratégicos establecidos en el Plan Bicentenario

Ejes estratégicos	
1	Derechos fundamentales y dignidad de las personas
2	Las oportunidades y acceso a los servicios
3	El Estado y gobernabilidad
4	La economía, competitividad y empleo
5	El desarrollo regional e infraestructura
6	Los recursos naturales y ambiente

Nota. Adaptado del Plan Bicentenario – El Perú hacia el 2021 (p. 25), por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), 2011.

En específico, los ejes estratégicos relevantes para la presente investigación –por estar relacionados a la inversión en infraestructura– son los de acceso a los servicios, economía y desarrollo de la infraestructura (resaltados en la Tabla precedente). Con el Eje Estratégico 2, de oportunidades y acceso a los servicios, se planteó promover el acceso equitativo a servicios de calidad, en específico, los servicios de salud, agua y saneamiento. Se establece que, para alcanzar este acceso equitativo, se requieren

estrategias políticas que convoquen no solo al Estado, sino también a la iniciativa privada (CEPLAN, 2011, p. 55).

Se buscó mejorar la cobertura del seguro de salud y de las redes de alcantarillado. Se establecieron seis lineamientos de política en materia de salud y aseguramiento que se muestra a continuación:

Tabla 3. Lineamientos de política en materia de salud y aseguramiento

Lineamientos de política	
1	Garantizar el financiamiento desde los diferentes niveles de gobierno para el aseguramiento universal en salud.
2	Descentralizar los servicios de salud y garantizar su acceso universal, también de la seguridad social y a los servicios de agua potable y saneamiento básico.
3	Garantizar el acceso a los servicios de salud reproductiva y priorizar las acciones para reducir la mortalidad materna y de niños (0 a 5 años).
4	Fomentar el enfoque preventivo y controlar las enfermedades transmisibles, crónico degenerativas, mentales y de drogadicción.
5	Establecer la normativa para proteger la salud ambiental y fiscalizar su cumplimiento.
6	Promover la ampliación de la cobertura de la seguridad social en materia previsional

Nota. Adaptado del Plan Bicentenario – El Perú hacia el 2021 (p. 93), por el CEPLAN, 2011.

Asimismo, en los lineamientos de servicios básicos de vivienda, se señaló la importancia de promover la inversión pública y privada para ampliar los servicios de agua y desagüe, con especial énfasis en la recolección y disposición final de residuos sólidos. De esta manera, se buscó apoyar el acceso a los servicios públicos de calidad por parte de la población (CEPLAN, 2011, pp. 94-100). Además, se señalan las metas planteadas específicas para el sector de saneamiento:

Tabla 4. Índices del Eje Estratégico 2 relevantes

Índice	2011	Meta al 2021
Cobertura del seguro de salud	35%	100%
Cobertura de alcantarillado	53.30%	79%

Nota. Adaptado del Plan Bicentenario – El Perú hacia el 2021 (p. 100), por el CEPLAN, 2011.

En la misma línea, se considera relevante para la presente investigación el Eje Estratégico 4, sobre economía, competitividad y empleo. Con este eje estratégico, se busca garantizar una economía estable, así como impulsar el crecimiento mediante la inversión privada y pública. En sí, se considera que el fomento de la inversión es una condición crucial para el crecimiento económico. Además, en la primera década del nuevo milenio, la tasa de inversión en el Perú incrementó a un 25% del PBI, en promedio, y se estima que se continuará con una tendencia positiva (CEPLAN, 2011, p. 133).

Es importante mencionar que, en el 2009, la IED se destinaba principalmente a los sectores de Minería, Comunicaciones y Finanzas. Los sectores de transporte, salud y saneamiento, principales sectores en la presente investigación, representaban un porcentaje mínimo (CEPLAN, 2011, pp. 156-169). Los lineamientos de política económica directamente relacionados con la presente investigación son los que se muestran a continuación (especial énfasis en los sombreados):

Tabla 5. Lineamientos de política en materia de economía, competitividad y empleo

Lineamientos de política	
1	Asegurar la credibilidad y predictibilidad de la política económica, garantizando la estabilidad monetaria y de precios, así como de las reglas de juego para la inversión privada.
2	Fortalecer la política y la estrategia de apertura comercial mediante la diversificación hacia los nuevos mercados emergentes y en el marco de los acuerdos comerciales.
3	Promover la inversión pública y privada, nacional y extranjera, asegurando su efecto multiplicador en el país en forma concertada y garantizando su seguridad.
4	Reducir la vulnerabilidad de la economía frente a eventos externos mediante la expansión del mercado interno.
5	Adoptar medidas para ampliar la base tributaria, evitando sobrecargar las actividades económicas formales y su regresividad.
6	Simplificar y controlar permanentemente el marco legal, la estructura y la administración tributaria.
7	Incentivar el desarrollo descentralizado.
8	Facilitar y apoyar los procesos de financiamiento de proyectos de inversión pública.

Nota. Adaptado del Plan Bicentenario – El Perú hacia el 2021 (p. 169), por el CEPLAN, 2011.

Respecto de las metas planteadas, para el 2021, se había considerado al índice de protección al inversionista como un importante indicador. Este está relacionado a la protección que se puede proporcionar al inversionista en el Perú, siguiendo los lineamientos del *Ranking Doing Business* del Banco Mundial. Con este índice se puede verificar la simplicidad o complejidad de las regulaciones para las empresas y el nivel de protección y responsabilidad de los derechos de propiedad o crédito de los inversionistas y acreedores (CEPLAN, 2011, p. 178):

Tabla 6. Índice del Eje estratégico 4 relevantes

<i>Eje estratégico 4</i>	Línea de Base 2010	Meta al 2021
Índice de protección al inversionista	20	15

Nota. Adaptado del Plan Bicentenario – El Perú hacia el 2021 (p. 178), por el CEPLAN, 2011.

Finalmente, también se incluye en el análisis al Eje Estratégico 5, mediante el cual se buscó el desarrollo regional y de la infraestructura. Dada la desigualdad regional y brechas existentes en infraestructura, se vio pertinente considerar como parte de la planificación el impulsar una infraestructura económica y productiva descentralizada y disponible para todo el país. Se resalta la necesidad de mejorar la infraestructura a nivel nacional, no solo de caminos o carreteras, sino también de ferrovías, puertos y aeropuertos (CEPLAN, 2011, p. 206). Las ideas principales de los lineamientos de política establecidos se muestran a continuación (especial énfasis en los sombreados):

Tabla 7. Lineamientos de política en materia de desarrollo regional e infraestructura

Lineamientos de política	
1	Fortalecer en las distintas circunscripciones regionales la configuración de una identidad productiva basadas en sus potencialidades y ventajas comparativas.
2	Establecer en los espacios transversales de planificación macrorregional la red de corredores económicos interoceánicos y vías longitudinales.
3	Revertir las condiciones de exclusión y escaso acceso a los servicios básicos de la población rural mediante programas, proyectos e incentivos.

Lineamientos de política	
4	Identificar los activos productivos y potencialidades de las áreas geográficas en las que se encuentran las poblaciones rurales y establecer mecanismos de inversión público-privada destinada a su desarrollo.
5	Fomentar las alianzas público-privadas para la inversión descentralizada en infraestructura productiva y de servicios básicos.
6	Impulsar la conformación de un sistema de ciudades intermedias con capacidades de retención de la población, asegurando la provisión adecuada de los servicios básicos y el desarrollo diversificado de las actividades económicas.
7	Crear incentivos económicos y financieros para la inversión productiva orientada al mercado interno y externo, así como para la descentralización de la infraestructura y la producción.
8	Fomentar programas y proyectos de desarrollo regional en cada uno de los corredores económicos interoceánicos e impulsar su financiamiento mediante alianzas estratégicas del Perú con Brasil y los países desarrollados.
9	Promover el establecimiento de alianzas entre las compañías mineras y las poblaciones locales para el desarrollo de programas y proyectos productivos.
10	Promover la exploración y explotación de los yacimientos de minerales estratégicos usados en aleaciones ligeras para la microelectrónica y la robótica.
11	Fomentar que los gobiernos regionales promuevan la inversión en infraestructura de transporte, de riego y energía preferentemente hídrica, así como en el desarrollo del capital humano y la innovación tecnológica y productiva.
12	Diversificar la base productiva regional mediante la instalación de conglomerados de cadenas productivas, según la vocación de sus recursos y la infraestructura productiva actual y potencial.

Nota. Adaptado del Plan Bicentenario – El Perú hacia el 2021 (pp. 217-218), por el CEPLAN, 2011.

Asimismo, se proyectó que para el 2021, entre otros indicadores, se lograría lo siguiente en materia de transportes (CEPLAN, 2011, p. 219):

Tabla 8. Índices del Eje estratégico 5 relevantes

<i>Eje estratégico 5</i>	2011	Meta al 2021
Longitud de la red vial nacional y departamental asfaltada	12490 km	25500 km
Inversión en puertos continentales	-	\$4095 millones

Nota. Adaptado del Plan Bicentenario – El Perú hacia el 2021 (pp. 219), por el CEPLAN, 2011.

De este modo, se han resaltado los aspectos más relevantes relacionados a las inversiones públicas y privadas en infraestructura de los sectores de transporte, saneamiento y salud que se estipularon desde el 2011 en el Plan Bicentenario, desde el CEPLAN.

1.1.2. Marco Macroeconómico Multianual 2015-2020

Resulta pertinente hacer una revisión del Marco Macroeconómico Multianual (MMM) por tratarse de uno de los documentos más relevantes relacionados a la economía nacional. En este documento, elaborado y publicado por el MEF, se describen las estimaciones y proyecciones macroeconómicas en un intervalo de cuatro años. De esta manera, se fomenta la responsabilidad, transparencia fiscal y la predictibilidad de la gestión pública de activos y pasivos (MEF, 2021).

Para fines de la presente investigación, se tomará en cuenta los MMM establecidos en trienios, comenzando por el año 2015 hasta las proyecciones realizadas para el 2020 (comprende el periodo de años evaluados en la presente investigación). A continuación, se detallan los indicadores relacionados a la inversión en infraestructura que se estimaron:

Tabla 9. Proyecciones de crecimiento de la ejecución de megaproyectos de infraestructura y flujos de la IED

	MMM 2015-2017	MMM 2016-2018
Crecimiento de ejecución de megaproyectos de infraestructura	6.20%	-
Promedio de flujos de la IED como % PBI	3.9	2.7

Nota. Adaptado de los Marco Macroeconómico Multianual elaborados en los años 2015 a 2017, por el Ministerio de Economía y Finanzas.

Tabla 10. Promedio de la inversión privada estimada (2015 a 2019)

	Prom. 2015-2017	Prom. 2016-2018	Prom. 2017-2019	Prom. 2017-2019
<i>Inversión Privada (variación % real)</i>	6.0	3.5	5.47	6.80
<i>Inversión Privada (% del PBI)</i>	20.6	18.8	18.90	18.13
<i>Inversión Sector Privado (% del PBI)</i>	24.0	19.0	-	-

Nota. Adaptado de los Marco Macroeconómico Multianual elaborados en los años 2015 a 2017, por el Ministerio de Economía y Finanzas.

Tal y como se observa en las Tablas precedentes, en el 2015 se esperaba que se continúe con la ejecución de megaproyectos de infraestructura y que, además, estos crezcan a un promedio de 6.20% en un periodo de tres años. Asimismo, se estimó que los flujos de IED representasen entre 2 y 4% del PBI peruano. Respecto de la inversión privada, durante el periodo de 2015 a 2019, se esperaba que esta también tenga un crecimiento promedio entre 3.5% a 6.8%, y que represente entre el 18% y 21% del PBI nacional. Las estimaciones del Banco Central de Reserva fueron más optimistas, pues plantearon que la inversión del sector privado representaría entre el 19% y 24% del PBI.

Tabla 11. Estimaciones del crecimiento de la inversión privada

	MMM-2015-2017 REVISADO					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inversión Privada (variación % real)	15.6	6.4	1.5	6.0	6.0	6.0
Inversión Privada (% del PBI)	20.4	20.8	20.5	20.6	20.6	20.6
Inversión Sector Privado (% del PBI)	21.3	22.4	24.0	24.0	24.0	24.0
	MMM-2016-2018 REVISADO					
	2014	2015	2016	2017	2018	
Inversión Privada (variación % real)	-1.7	-4.5	2	4	4.5	
Inversión Privada (% del PBI)	20.3	19.1	18.9	18.7	18.7	
Inversión Sector Privado (% del PBI)	20.6	20.3	19.2	18.9	18.9	
	MMM-2017-2019 REVISADO					
	2015	2016	2017	2018	2019	
Inversión Privada (variación % real)	-4.5	-1.7	5	5.5	5.9	
Inversión Privada (% del PBI)	19.3	18.5	18.6	18.9	19.2	
	MMM-2018-2021 REVISADO					
	2017	2018	2019	2020	2021	
Inversión Privada (variación % real)	0.3	4.5	7.2	7.5	8	
Inversión Privada (% del PBI)	17.1	17.2	17.8	18.4	19.1	

Nota. Adaptado de los Marco Macroeconómico Multianual elaborados en los años 2015 a 2017, por el Ministerio de Economía y Finanzas.

Es importante recalcar que, en el año 2016, se esperaba que la inversión en proyectos de infraestructura se intensifique en los años siguientes, siendo la inversión privada el principal motor de crecimiento (MEF, 2016, p. 36). Esta aceleración en la inversión se explicaba por el incremento de la confianza empresarial, por las mejores condiciones de financiamiento global (por política monetaria expansiva de las economías más grandes a nivel mundial) y porque los proyectos de infraestructura generan, a su vez, oportunidades de inversión en otros rubros.

Asimismo, se debe señalar que en el año 2017, la estructura de la IED era principalmente de reinversión (el 81%), mientras que el 19% representó el resto (MEF, 2018, p. 75). Esta tendencia ha persistido en el periodo de evaluación de la presente investigación.

1.1.3. Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad – PNIC (2019)

El Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) busca identificar los principales proyectos que pueden cerrar las grandes brechas de infraestructura existentes en el Perú. De este modo, se brindan mayores oportunidades de acceso a los mercados nacionales e internacionales, puesto que la inversión en infraestructura incrementa la productividad. Como consecuencia, la población es la parte más beneficiada (MEF, 2019a).

El objetivo de este Plan fue cumplir el rol de una agenda para el desarrollo económico peruano. Se busca aprovechar la información recopilada para cerrar las brechas claves de infraestructura que promueven el desarrollo socioeconómico. Se establecen los sectores prioritarios, así como se diferencia entre la estrategia de corto y largo plazo. De esta manera se espera buscar estrategias para contribuir con la productividad del país y la competitividad de los peruanos.

En específico, tener un plan como este genera beneficios para la agenda país, pues es un insumo esencial para establecer una agenda al desarrollo. También, incrementa la predictibilidad para los inversionistas, pues se establece una cartera de proyectos en el corto plazo, y se logra un eficiente uso de los recursos, ya que se tiene una correcta planificación. Además, se desincentiva la corrupción, pues el PNIC también es un mecanismo de institucionalización con una cartera identificada de proyectos, lo que reduce la promoción de proyectos mal dimensionados o que no atienden a las necesidades de los ciudadanos (MEF, 2019a, p. 4).

En el PNIC se establece que las inversiones en el país todavía son dispersas y no siempre han permitido generar sinergias de beneficios, por lo que se estableció como objetivo principal proporcionar una hoja de ruta para incrementar la productividad y competitividad mediante el cierre de brechas estimado; además de permitir el acceso seguro a los mercados locales e internacionales. Asimismo, se establecieron tres objetivos secundarios: i) desarrollar el mercado interno mediante una red de infraestructura, ii) fomentar el acceso al mercado externo, y iii) mejorar la calidad de vida de los ciudadanos (MEF, 2019a, p. 5).

Se identificó que la brecha en infraestructura del Perú para el corto plazo (cinco años) asciende a S/ 117.183 millones. Esta estimación se halló de la comparación del país y otros 214 países, tomando en consideración sus condiciones macroeconómicas, socioeconómicas y geográficas. Esto dio como resultado un “país potencial” que responde a la pregunta de: ¿Cómo debería estar la infraestructura nacional hoy? Los sectores económicos con una mayor deficiencia que se identificaron fueron los de transporte (con una brecha de S/ 36 millones), saneamiento (S/ 29 millones), salud (S/ 27 millones) y telecomunicaciones (S/ 12 millones).

En el largo plazo (veinte años), existe una brecha superior que asciende a S/ 363.452 millones. Esta estimación corresponde a una comparación del Perú con los países pertenecientes a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), la Alianza del Pacífico o referentes en un sector. Esto quiere decir que el

monto estimado corresponde a la inversión requerida para que el Perú llegue a óptimos niveles de infraestructura. En este plazo, los sectores de transporte, saneamiento y salud siguen siendo los más deficientes de infraestructura, con un brecha de S/ 161 millones, S/ 72 millones y S/ 59 millones, respectivamente en el largo plazo (MEF, 2019a, p. 10).

Los indicadores de agua, saneamiento y transporte que se consideraron en el PNIC se muestran a continuación (MEF, 2019a, p. 8):

Tabla 12. Detalle y valor de los indicadores de agua, saneamiento y transporte al 2018

Sector		Indicador	Valor al 2018
Saneamiento	Urbano	% de la población en zonas urbanas con acceso al servicio básico de saneamiento	88.90
	Rural	% de la población en zonas rurales con acceso al servicio básico de saneamiento	48.30
Transportes	Ferrocarriles	Km de vías férreas (por 100 habitantes)	0.01
	Carreteras	Km de vías pavimentadas (por 100 habitantes)	0.09
	Aeropuertos	N.º de vuelos (por 100 habitantes)	0.67
	Puertos	TEU (capacidad de medida de un contenedor) por toneladas de bienes importados y exportados	0.03
Salud		N.º de camas (por 100 habitantes)	0.16

Nota. Adaptado del PNIC (p. 8), por el Ministerio de Economía y Finanzas, 2019.

Por esta razón, resulta pertinente identificar y promover la ejecución de proyectos que cierren las brechas de infraestructura. Por tratarse de infraestructura a nivel nacional, a su vez, se impulsa el acceso a los mercados y dinamiza la economía. Por ello, el Plan ha priorizado 52 proyectos de alto impacto que provienen de la priorización de cada uno de los sectores. Se estima que ejecutando estos proyectos, en un plazo de 10 años, se logrará cubrir el 30% de la brecha en infraestructura estimada para el largo plazo (MEF, 2019, p. 22).

En el Plan se reconoce la relevancia de ejecutar proyectos de inversión en los sectores analizados en la presente investigación: transporte, saneamiento y salud. En el caso de transporte, los proyectos priorizados comprenden la construcción de carreteras,

puertos, aeropuertos, hidrovías, entre otros. Se resalta el gran impacto positivo que tendrá en la productividad de las diferentes áreas económicas y mercados (MEF, 2019, p. 25).

Las consideraciones para determinar estos proyectos consideran las dimensiones territorial, sectorial, modalidad de ejecución (especialmente de rápida ejecución) y la fase en que el proyecto se encuentra. Sin embargo, en esta etapa, resulta importante recalcar uno de los grandes problemas en la priorización y ejecución de proyectos de inversión en el Perú: actualmente, se prefiere la incorporación de nuevos proyectos, en lugar de concluir los proyectos que ya están en cartera. Por ello, se recomienda ejecutar los proyectos antes que continuar añadiendo nuevos.

Los cincuenta y dos proyectos priorizados no están concentrados en una zona específica del país; por el contrario, se encuentran en todas las zonas del Perú, entre el norte, centro y sur (MEF, 2019a, p. 22):

Tabla 13. Proyectos priorizados en el PNIC, según ubicación

Zona	Departamentos	Proyectos	Inversión %
Norte 1	Tumbes - Piura - Cajamarca - Amazonas - Loreto - San Martín	10	5%
Norte 2	Lambayeque - La Libertad - Cajamarca - Ancash - Huánuco - Ucayali	11	9%
Centro 1	Lima - Huánuco - Pasco - Junín - Ucayali	8	9%
Centro 2	Lima Metropolitana	10	50%
Sur 1	Ica - Huancavelica - Ayacucho - Apurímac - Cusco - Madre de Dios	7	16%
Sur 2	Arequipa - Moquegua - Puno - Tacna	6	11%
Total		52	100%

Nota. Adaptado del PNIC (p. 22), por el Ministerio de Economía y Finanzas, 2019.

Asimismo, tomando en cuenta el sector del cual provienen estos proyectos, se observa que el sector de Transportes y Comunicaciones es el que ha priorizado una mayor cantidad de proyectos (treinta y uno), que equivalen a una inversión de

aproximadamente S/ 83 millones. Con una gran diferencia en el número de proyectos, le siguen Energía, Saneamiento y Agricultura, con once, seis y cuatro proyectos, respectivamente (MEF, 2019, p. 22):

Tabla 14. Proyectos priorizados en el PNIC, según sector

Sector	Proyectos	Inversión (S/ millones)
Transportes y Comunicaciones	31	82 677
Agricultura	4	5 648
Saneamiento	6	5 447
Energía	11	5 425
Total	52	99 197

Nota. Adaptado del PNIC (p. 22), por el Ministerio de Economía y Finanzas, 2019.

Se debe mencionar que la mayoría de estos proyectos tienen una modalidad de ejecución mediante APP (en total, veintinueve proyectos de los cincuenta y dos), de los cuales, dieciocho son autofinanciados y once cofinanciados. Del resto de proyectos, diecisiete son obra pública y seis son proyectos en activos. De la lista del total de proyectos priorizados, a continuación se detallan los relativos a los sectores de transportes y saneamiento; no se encontraron proyectos priorizados en el sector salud dentro de los cincuenta y dos priorizados (MEF, 2019, PP. 23-25):

Tabla 15. Proyectos priorizados en el PNIC, sector de transporte y saneamiento

Nombre del proyecto	Monto (S/ millones)	Sector	Entidad	Modalidad
Programa de infraestructura vial para la competitividad regional - Proregión	6 120	Transportes y Comunicaciones	MTC	Obra pública
Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	4 950	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Ampliación del Terminal Multipropósito Muelle Norte - Callao - APM Terminals Callao	3 000	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	905	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Ampliación del Terminal de Contenedores Muelle Sur - Callao - DP World Callao	2 102	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Mejoramiento y ampliación del servicio aeroportuario (Piura y Trujillo)	2 292	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP

Nombre del proyecto	Monto (S/ millones)	Sector	Entidad	Modalidad
Carretera Canta – Huayllay – Unish / Ramal Dv. Yantac - Paccha	562	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambeta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	17 105	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca, Trujillo y Dv. Chilite-Emp. PE-3N	708	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Creación del Antepuerto del Callao y Mejoramiento de vías de Acceso al Puerto y Antepuerto del Callao	43	Transportes y Comunicaciones	MTC	Obra pública
Mejoramiento de la Carretera puente Ricardo Palma - La Oroya: Variante emp. PE-022 km. 101+379 (Río Blanco) - emp. ruta PE-3S km. 21+918 (Huari)	1 481	Transportes y Comunicaciones	MTC	Obra pública
Hidrovía Amazónica: Mejoramiento y Mantenimiento de las condiciones de navegabilidad en los Ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas	338	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Ayacucho-Andahuaylas - Pte. Sahuinto y dv. pisco - Ayacucho	9 862	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Red Vial N° 4: Pativilca-Santa-Trujillo y Puerto Salaverry	475	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Rehabilitación integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica	897	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Mejoramiento de la Carretera Oyón - Ambo	1 248	Transportes y Comunicaciones	MTC	Obra pública
Instalación de Banda Ancha para la conectividad integral y Desarrollo Social de la región Lima	265	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto PA
Instalación de Banda Ancha para la conectividad integral y Desarrollo Social de la región La Libertad	304	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto PA
Autopista del Sol: Trujillo - Sullana	1 333	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Tercer grupo de aeropuertos regionales	1 299	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Instalación de Banda Ancha para la conectividad integral y Desarrollo Social de la región Amazonas	270	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto PA
Instalación de Banda Ancha para la conectividad integral y Desarrollo Social de la región Piura	189	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto PA
Instalación de Banda Ancha para la conectividad integral y Desarrollo Social de la región Cajamarca	330	Transportes y Comunicaciones	MTC	Obra pública
Construcción del anillo vial periférico de la ciudad de Lima y Callao	6 772	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Mejoramiento y ampliación del servicio aeroportuario en la región Cusco mediante el nuevo aeropuerto internacional de Chinchero-Cusco	2 432	Transportes y Comunicaciones	MTC	Obra pública
Terminal portuario General San Martín – Pisco	835	Transportes y Comunicaciones	MTC	Proyecto APP
Construcción del puente Santa Rosa, accesos, rotonda y paso a desnivel, Región Callao	139	Transportes y Comunicaciones	MTC	Obra pública

Nombre del proyecto	Monto (S/ millones)	Sector	Entidad	Modalidad
Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Ruta N PE-8, EMP. PE-1N (Ciudad de Dios) y EMP. PE-3N Cajamarca	1 599	Transportes y Comunicaciones	MTC	Obra pública
Mejoramiento de la Carretera Casma, Huaraz, Huari, Huacaybamba, Jircan, Tingo María, Monzon-EMP. PE-18A (Tingo María)	129	Transportes y Comunicaciones	MTC	Obra pública
Construcción y Mejoramiento de la Carretera Central, Tramo: Autopista puente los Ángeles - Ricardo Palma	2 321	Transportes y Comunicaciones	MTC	Obra pública
Línea 3 Red básica del metro de Lima, provincia de Lima, departamento de Lima	12 373	Transportes y Comunicaciones	MTC	Obra pública
Ampliación y mejoramiento de la gestión Integral de residuos sólidos en la ciudad de Puno, Juliaca y ciudades en la Provincia de Coronel Portillo	95	Saneamiento	MINAM	Obra pública
PTAR Titicaca	863	Saneamiento	MVCS	Proyecto APP
Mejoramiento y ampliación de la gestión integral de los residuos sólidos urbanos en la ciudad de Tumbes y Provincia de Sechura	21	Saneamiento	MINAM	Obra pública
Mejoramiento y ampliación de los servicios de agua potable y alcantarillado en las ciudades de Puno, Juliaca y Pucallpa	1 780	Saneamiento	MVCS	Obra pública
Planta de tratamiento de aguas residuales y emisario submarino La Chira-PTAR La Chira	174	Saneamiento	MVCS y Sedapal	Proyecto APP
Obras de cabecera y conducción para el abastecimiento de agua potable para Lima	2 513	Saneamiento	MVCS y Sedapal	Proyecto APP

Nota. Adaptado del PNIC (p. 23-25), por el Ministerio de Economía y Finanzas, 2019.

Tal y como se observa, se designó que la mayoría de estos proyectos sean ejecutados bajo la modalidad de APP. Con ello se evidencia la relevancia del financiamiento del inversionista privado en la ejecución de obras públicas, especialmente en el sector de transportes. Asimismo, este sector es el que registra los dos proyectos con mayor inversión, que son la Línea 2 y la Línea 3 del metro de Lima; sus inversiones son de S/ 17 y S/ 12 mil millones, respectivamente.

Además de ello, si bien los proyectos del sector salud no fueron considerados en la priorización principal de los cincuenta y dos proyectos, en el informe se consideró la priorización del MINSa:

Tabla 16. Proyectos priorizados del sector salud en el PNIC

Nombre	Inversión (millones de S/)	Modalidad	Fase	Ubicación
Hospitales en Lima Metropolitana: Hospital Nacional Hipólito Unanue y Hospital Cayetano Heredia	1363	Proyecto APP	Formulación	Lima
EsSalud: Hospital II Pasco y Hospital Especializado Cajamarca	761	Obra pública	Expediente técnico	Pasco, Cajamarca
Hospital II Vitarte	436	Obra pública	Expediente técnico	Lima
Torre Trecca	169	Proyecto APP	Ejecución contractual	Lima

Nota. Adaptado del PNIC (p. 38), por el Ministerio de Economía y Finanzas, 2019.

1.2. Objetivos institucionales en materia de inversiones del Ministerio de Relaciones Exteriores

1.2.1. Plan Estratégico Sectorial de Largo Plazo 2012 – 2021

Resulta conveniente analizar el Plan Estratégico Sectorial de Largo Plazo (PESLP) por ser uno de los documentos institucionales que establece el rol, diagnóstico, visión, misión y objetivos estratégicos del sector de relaciones exteriores del Perú. Asimismo, es importante mencionar que en este Plan se estableció como año de cierre el 2021, con miras al Bicentenario del país. El contexto descrito en el que se elaboró este documento consideró un sistema internacional multipolar, con una agenda democrática que integraba prioridades en conjunto, como por ejemplo, la preservación del medio ambiente y la lucha contra el narcotráfico, corrupción, terrorismo y el crimen organizado internacional (MRE, 2012, p. 5).

En ese sentido, la política exterior apuntaba a priorizar la soberanía, desarrollo, inclusión y la superación de la pobreza en el país, además de proteger a los connacionales en el exterior. La visión y misión estaban orientadas a consolidar y desarrollar una política exterior sólida en la promoción de los intereses nacionales; en específico, en los ámbitos de seguridad, desarrollo, inclusión del Estado y la integración regional. No obstante, también se establecieron ejes estratégicos

orientados a la promoción de inversión extranjera en el Perú. De manera general, se establecieron Objetivos Estratégicos Generales, que se presentan a manera de resumen a continuación (MRE, 2012, p. 6):

Tabla 17. Objetivos Estratégicos Generales para el Sector de Relaciones Exteriores 2012 a 2021

Objetivos Estratégicos Generales	
1	Promover y defender en el ámbito regional los intereses del Perú con miras a la afirmación de su soberanía e integridad territorial.
2	Profundizar las relaciones con otras regiones en el ámbito bilateral y multilateral, garantizando la independencia política, a fin de que la política exterior constituya un instrumento para el desarrollo sostenible del país, con énfasis en el apoyo a la superación de la pobreza y la inclusión social, a través de la integración y promoción económica , la industrialización, la adquisición de ciencia y tecnología, y la cooperación.
3	Profundizar la política de protección y atención a las comunidades peruanas en el exterior, facilitando su inserción en los países de destino, el desarrollo de sus vínculos con el Perú y su contribución al desarrollo.
4	Fortalecer la imagen del Perú a través de la defensa de nuestro patrimonio y la promoción en el exterior de nuestro acervo cultural.
5	Fortalecer las capacidades de gestión institucional a través de la formación de recursos humanos en la conducción de las relaciones exteriores del Estado.

Nota. Adaptado del Plan Estratégico Sectorial de Largo Plazo 2012 a 2021 (pp. 6 – 23), por el Ministerio de Relaciones Exteriores, 2012.

Tal y como se observa, el Objetivo Estratégico 2 es el más relacionado con la promoción y expansión de las inversiones extranjeras en el Perú. En particular, se establecieron objetivos estratégicos específicos que buscaban expandir la inversión con Estados Unidos, Canadá, la Unión Europea (Alemania, Francia, Italia y Reino Unido²), la Europa no Comunitaria (Suiza), Rusia, Japón, China, Corea del Sur e India (Objetivos estratégicos específicos 2.1, 2.2 y 2.3). De manera general, también se propuso ampliar los lazos de cooperación comercial y de inversiones con los países del Golfo, Medio Oriente y África.

² Es importante recordar que, en el 2012, año de elaboración del PESLP, el Reino Unido todavía formaba parte de la Unión Europea.

Una mención especial merece el objetivo estratégico específico 2.10, mediante el cual se busca promover las inversiones extranjeras hacia el Perú (MRE, 2012, pp. 17-18). En específico, se buscó obtener como resultado mayores inversiones y la diversificación de estas. Asimismo, se proyectó desarrollar un programa de promoción económica en las misiones peruanas en el exterior (embajadas, consulados y oficinas comerciales). Este programa incluía acciones como atender pedidos de información de inversiones, organizar foros de negocios, participar en ferias internacionales y el apoyo en la solución de diferencias comerciales.

Adicionalmente, dos de los grandes resultados que se tenía como meta a nivel país, era posicionar la imagen del Perú como atractivo y seguro para las inversiones. También se planteó como meta fomentar la inversión descentralizada, especialmente en los sectores que podrían tener un mayor impacto y generar más empleo (MRE, 2012, p. 18).

Finalmente, se establecieron algunos indicadores para medir los avances de los Objetivos Estratégicos Generales planteados. En ese sentido, resulta pertinente mencionar los indicadores relacionados a las inversiones extranjeras en el país, según se muestra a continuación:

Tabla 18. Metas e indicadores del sector de relaciones exteriores relacionados a las inversiones extranjeras en el Perú (2012 – 2021)

Indicador	Unidad de Medida	Metas										Observaciones a la Unidad de Medida del indicador	Oficinas responsables
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		
2.3. Acuerdos de promoción comercial en cuyas negociaciones participa la Cancillería ³	Número de acuerdos de promoción comercial en negociación	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	-	Dirección General para Asuntos Económicos (DAE), Dirección de Negociaciones Económicas Internacionales (DNE), Dirección de Integración (DIN), Dirección General de Promoción Económica (DPE)
2.4. Incremento de apoyo a actividades de promoción económica	Porcentaje de incremento de apoyo a actividades de promoción económica	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	Respecto al año precedente	Dirección General de Promoción Económica (DPE), Dirección de Promoción Comercial (PCO), Dirección de Promoción de Inversiones (PIN), Dirección de Promoción del Turismo (PTU)

Nota. Adaptado del Plan Estratégico Sectorial de Largo Plazo 2012 a 2021 (pp. 30), por el Ministerio de Relaciones Exteriores, 2012.

³ Si bien, este indicador hace referencia a los acuerdos de promoción comercial, se ha considerado prudente incluirlo en el análisis pues, en algunos acuerdos, como el Acuerdo de Promoción Comercial entre el Perú y Estados Unidos, se incluye un capítulo o referencias al trato de las inversiones entre las partes del acuerdo.

De esta manera, se han resaltado los aspectos más importantes respecto de la IED estipulados para la política exterior peruana y para el MRE en el Plan Estratégico Sectorial de Largo Plazo.

1.2.2. Plan Estratégico Sectorial Multianual 2015 – 2021

Es menester analizar lo estipulado en el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) desarrollado para los años 2015 a 2021. En este se plantea un modelo de cuatro componentes principales y veinte subcomponentes. Asimismo, se identificaron cincuenta y dos variables del sector (endógenas y exógenas). Como resultado, se obtuvieron catorce Variables Estratégicas que proporcionalmente poseen una mayor influencia en la política exterior.

La visión establecida para el Perú es ser una potencia regional emergente, cuya política exterior, sustentada en los valores democráticos y en el Derecho Internacional, lo convierta en un actor influyente de América Latina. Su proyección se dirige a la región de la Cuenca del Pacífico en el tratamiento de los principales temas de la Agenda Internacional (MRE, 2015, p. 25). Asimismo, se establecieron cuatro Objetivos Estratégicos, según se muestra a continuación:

Tabla 19. Objetivos Estratégicos en el PESEM (2015 – 2021)

Objetivos Estratégicos	
1	Posicionar al Perú a nivel regional y global, como potencia regional emergente en los ámbitos bilateral y multilateral.
2	Contribuir al fortalecimiento de la competitividad e imagen del país en el exterior a través de la promoción económica y cultural, y de la protección del patrimonio cultural.
3	Proteger los derechos, fomentar la vinculación con el Perú y promover la inserción en el país de destino de los peruanos en el exterior.
4	Crear, ampliar y fortalecer lazos de intercambio, asociación y cooperación internacional a nivel regional y global para el desarrollo sostenible e inclusivo del país.

Nota. Adaptado del Plan Estratégico Sectorial Multianual 2015 a 2021 (pp. 25), por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Resulta pertinente resaltar el Objetivo Estratégico 2 (MRE, 2015, p. 36), por ser el más relacionado con la promoción de inversiones. Desde el MRE, se busca articular la promoción económica con mecanismos público-privados. Se hace hincapié al trabajo con las pequeñas y medianas empresas; de esta manera, se promueve el intercambio comercial a nivel nacional e internacional.

De manera específica, el indicador establecido para medir los alcances y avances de este objetivo son las acciones de promoción económica por órgano de servicio exterior. Este indicador se mide por el ratio entre el número de actividades de promoción económica y el número de órganos en el exterior. Se estableció que para el 2021, la ratio daría un resultado de 2.87.

Adicionalmente, se establecieron las siguientes acciones estratégicas para cumplir con el Objetivo N.º 2. De estas acciones, las tres primeras fueron designadas a la Dirección de Promoción Económica para su cumplimiento, según se muestra a continuación (MRE, 2015, p. 43):

- 2.1. Articular las actividades de promoción del comercio, las inversiones, la gastronomía, las industrias culturales y el turismo en el exterior, a través de mecanismos público-privados con especial énfasis en las MYPES y PYMES.
- 2.2. Participar en los procesos de negociación de acuerdos comerciales.
- 2.3. Promover la integración estratégica de las empresas peruanas en las cadenas regionales y globales de valor, a través de procesos tecnológicos, en particular, con empresas de la Alianza del Pacífico y de otros países de la región.

1.2.3. Plan Estratégico Institucional desde 2016

El Plan Estratégico Institucional (PEI) contiene los objetivos y acciones estratégicas institucionales del MRE para los próximos tres años, los cuales se encuentran articulados al PESEM (2015-2021). De igual manera, el PEI ha tomado como base la información contenida en el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (MRE, 2016, p.

3). De esta manera, constituye un documento de planificación para el sector de relaciones exteriores.

El PEI 2016-2018 contiene siete objetivos estratégicos institucionales, los cuales orientan la gestión del Ministerio de Relaciones Exteriores hacia el logro de los objetivos del PESEM 2015-2021. Cada uno de los objetivos del PEI se desagrega en acciones estratégicas que permitirán su implementación en los próximos tres años. Se establecen los objetivos de fortalecer y ampliar las relaciones bilaterales y multilaterales en regiones estratégicas (objetivo 1.1.), promover oportunidades de comercio, inversión y turismo para el Perú en el ámbito internacional (obj. 2.1.) y contribuir a la proyección cultural del Perú en el ámbito internacional (obj. 2.2.).

Además, fortalecer la atención a los nacionales en el exterior (obj. 3.1.) y la protección y asistencia a los peruanos en el exterior (obj. 3.2.). Asimismo, se ha establecido fortalecer la política de cooperación internacional como instrumento de política exterior para el logro del desarrollo sostenible (obj. 4.1.) y modernizar la gestión del MRE (obj. 5.1.). (MRE, 2016, p. 9)

En materia específica de inversiones, se han identificado las siguientes acciones estratégicas institucionales:

- (2.1.3) Promover la identificación de fuentes de inversión que contribuyan al desarrollo nacional.
- (4.1.3.) Promover la cooperación bilateral en los siguientes temas: Gestión del Riesgo (...), Captación de Inversiones para las pequeñas y medianas empresas, Educación y Deporte.
- (4.1.4.) Promover la cooperación multilateral en los siguientes temas: Gestión del Riesgo (...), Captación de Inversiones para las pequeñas y medianas empresas, Educación y Deporte.

La acción estratégica 2.1.3. se encuentra bajo la responsabilidad de la Dirección General de Promoción Económica (DPE) y el indicador para medir el avance de esta acción se calcula mediante la cantidad de actividades de promoción de inversiones que se realiza. Por otro lado, las acciones estratégicas 4.1.3. y 4.1.4. se encuentran bajo la responsabilidad de la Dirección General para Asuntos Económicos (DAE).

Posteriormente, en los PEI 2017-2019 y 2020-2022, se han establecido 8 objetivos estratégicos institucionales, de los cuales, el objetivo estratégico 2 es el relacionado con la promoción de inversiones. La acción estratégica institucional para cumplir dicho objetivo continúa siendo la promoción de la identificación de fuentes de inversión productiva que contribuyan al desarrollo nacional (AEI.02.02). (MRE, 2017, 2019)

1.2.4. Plan Operativo Institucional desde 2015

Los Planes Operativos Institucionales (POI) del MRE han sido elaborados en concordancia con los PEI, los cuales –como ya se mencionó– a su vez, se encuentran articulados al PESEM. Los POI se realizan en coordinación con el CEPLAN, por lo que son instrumentos de planificación y elaboración de una estrategia para mejorar las operaciones del MRE, los órganos desconcentrados y los órganos de servicio en el exterior. En estos planes se especifican y asignan los recursos financieros necesarios para cada una de las actividades estratégicas. De esta manera, se hace una mejor ejecución, monitoreo y seguimiento de los recursos públicos.

En materia de inversiones, como se mencionó anteriormente, la DPE es la encargada de las actividades de promoción de comercio, inversiones y turismo. En específico, para la promoción de inversiones, en el POI 2015 se estableció como actividades específicas del MRE lo siguiente (MRE, 2015b, pp. 20-21):

- (2.6.1.) Acrecentar la influencia y posicionamiento del Perú en el entorno mundial.
- (2.6.3.) Incrementar las actividades de promoción de proyectos de inversión e identificar fuentes potenciales de inversión extranjera.

- (2.6.4.) Desarrollar un plan de promoción de comercio, turismo e inversión con los 25 Gobiernos Regionales.
- (2.6.5.) Negociar, suscribir e implementar nuevos convenios de promoción y protección recíproca de inversiones con Qatar, Rusia e Israel.
- (2.6.7.) Aplicar un mecanismo de seguimiento de los acuerdos de cooperación interinstitucional existentes y suscribir nuevos acuerdos de este tipo.

Posteriormente, en el POI 2016, también se especificaron las acciones requeridas bajo la responsabilidad de PIN y de la DPE en materia de identificar fuentes de inversión (acción estratégica 2.1.3.), según se detalla a continuación (MRE, 2016b):

- Promover las oportunidades y proyectos de inversión pública y privada que ofrece el Perú en el ámbito internacional, a través de seminarios y en coordinación con Gobiernos Regionales, instituciones públicas y privadas.
- Participar en rondas de negociación para suscribir nuevos Convenios de promoción y protección recíproca de inversiones.
- Brindar apoyo al MEF y a la Comisión Negociadora de Acuerdos de Inversiones en las nuevas negociaciones.
- Gestionar la agenda de reuniones para misiones empresariales extranjeras con interés en invertir en el Perú.
- Emitir material de promoción e información sobre proyectos de inversión en el país para las misiones en el exterior.
- Brindar apoyo a las delegaciones que viajan al exterior para la promoción de inversiones.
- Realizar videoconferencias sobre la promoción de inversiones, en conjunto con las misiones diplomáticas.

Finalmente, en los POI 2017 al 2020, se continuó programando un presupuesto específico a cada año para promover la identificación de fuentes de inversión que contribuyan al desarrollo nacional (MRE, 2017b, 2019a, 2019b).

Tabla 20. Programación presupuestal de la AEI.02.02 Promover la identificación de fuentes de inversión productiva que contribuyan al desarrollo nacional (2018 – 2020)

Año	Código	Actividad Operativa	Monto POI (S/.)
2018	18AO110848177	Facilitación de la promoción del comercio, inversiones y turismo	1 460 802
2019	19AO000353609	Garantizar permanentemente la acción de identificación de fuentes de inversión productiva	853 647
	19AO000353625	Acciones de identificación de fuentes de inversión productiva	597 821
2020	AO100004500033	Garantizar permanentemente la acción de identificación de fuentes de inversión productiva	1 243 575

Nota. Adaptado de los Planes Operativos Institucionales de los años 2018 a 2020, por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

1.3. Actuación de Cancillería en el proceso de atracción de inversiones

1.3.1. Acuerdos de Promoción de Inversiones suscritos por el Perú desde el 2015

De acuerdo con el MEF (2021a), los acuerdos internacionales de inversión constituyen tratados con el objetivo de delimitar un marco legal que atraiga, promocióne y proteja las inversiones extranjeras hacia el país. Se siguen estándares y delimitaciones internacionales para proporcionar transparencia y previsibilidad a los inversionistas. En el caso peruano, estos acuerdos internacionales de inversión se promovieron y empezaron a entrar en vigor desde los años 90.

Como se describió en el Capítulo 1 de la presente investigación, el marco jurídico del Perú promueve de manera igualitaria la inversión nacional y la inversión extranjera. Además del marco legal, los acuerdos internacionales suponen una de las herramientas más relevantes en el ámbito de las inversiones ya que configuran un mecanismo complementario para promoverlas.

La estrategia de desarrollo del Perú se ha basado en la apertura de su economía hacia el mundo. Los acuerdos de promoción económica han sido valiosas herramientas para atraer IED, además de permitir impulsar la productividad y transferencia de tecnologías en las empresas. Mediante estos acuerdos, los inversionistas extranjeros

tienen certeza respecto de la protección de sus derechos, pues se encuentran protegidos ante aspectos como la expropiación, decisiones políticas y otros riesgos (EY et al., 2020, pp. 38-39). Un escenario con mayor certidumbre, estabilidad y previsibilidad promueve una mayor cantidad de inversionistas.

De acuerdo con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo UNCTAD (2021), actualmente el Perú tiene veintisiete Tratados Bilaterales de Inversión (BIT, por sus siglas en inglés) vigentes y cinco que terminaron entre el 2009 y 2020. El detalle de países se muestra a continuación:

Tabla 21. Tratados Bilaterales de Inversión vigentes y terminados del Perú

BIT vigentes		BIT terminados
Alemania	Japón	Australia
Argentina	Malasia	Chile
Bélgica-Luxemburgo	Noruega	Ecuador
Bolivia	Países Bajos	Corea del Sur
Canadá	Paraguay	Singapur
China	Portugal	
Colombia	Reino Unido	
Cuba	República Checa	
Dinamarca	Rumania	
El Salvador	Suecia	
España	Suiza	
Finlandia	Tailandia	
Francia	Venezuela	
Italia		

Nota. Adaptado del navegador web de Acuerdos Internacionales de Inversión, por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), 2021

Desde el año 2015 el Perú no ha firmado nuevos BIT. Sin embargo, se mantienen negociaciones con Turquía, El Salvador y la India. Además, se han culminado las negociaciones con Brasil y Guatemala que comprenden aspectos sobre la promoción de inversiones (EY et al., 2020). Asimismo, se cuenta con veintitrés tratados internacionales que incluyen disposiciones respecto de las inversiones. Estos espacios también suponen una oportunidad de apertura entre el Perú y países con los que no se

tiene un Tratado Bilateral de Inversiones. Cuatro de estos tratados entraron en vigor dentro del periodo de análisis (entre el 2016 y el 2020), según se muestra a continuación:

Tabla 22. Tratados internacionales con disposiciones de inversiones

Título del Tratado	Partes	Fecha de firma	Entrada en vigor
Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP) (2018)	Australia; Brunei Darussalam; Canada; Chile; Japan; Malaysia; Mexico; New Zealand; Peru; Singapore; Viet Nam;	08/03/2018	30/12/2018
Australia - Peru FTA (2018)	Australia; Peru;	12/02/2018	11/02/2020
Honduras - Peru FTA (2015)	Honduras; Peru;	29/05/2015	01/01/2017
Pacific Alliance Additional Protocol (2014)	Chile; Colombia; Mexico; Peru;	10/02/2014	01/05/2016
Colombia - Ecuador - EU - Peru Trade Agreement (2012)	Colombia; Ecuador; EU (European Union); Peru;	26/06/2012	01/06/2013
Japan-Peru EPA	Japan; Peru;	31/05/2011	01/03/2012
Panama-Peru FTA	Panama; Peru;	25/05/2011	01/05/2012
Costa Rica-Peru FTA	Costa Rica; Peru;	21/05/2011	01/06/2013
Mexico-Peru FTA	Mexico; Peru;	06/04/2011	01/02/2012
Korea-Peru FTA	Korea, Republic of; Peru;	14/11/2010	01/08/2011
EFTA-Peru FTA	EFTA (European Free Trade Association); Peru;	14/07/2010	01/07/2011
China - Peru FTA (2009)	China; Peru;	28/04/2009	01/03/2010
Canada - Peru FTA (2008)	Canada; Peru;	29/05/2008	01/08/2009
Peru - Singapore FTA (2008)	Peru; Singapore;	29/05/2008	01/08/2009
Chile-Peru FTA	Chile; Peru;	22/08/2006	01/03/2009
Peru - United States FTA (2006)	Peru; United States of America;	12/04/2006	01/02/2009
MERCOSUR-Peru Complementation Agreement	MERCOSUR (Mercado Común Sudamericano); Peru;	30/11/2005	06/02/2006
Peru-Thailand Framework Agreement	Peru; Thailand;	16/11/2005	31/12/2011
Peru-Thailand Framework Agreement	Peru; Thailand;	17/10/2003	27/01/2005
ANDEAN-Canada Cooperation Agreement	ANCOM (Andean Community); Canada;	31/05/1999	31/05/1999
ANDEAN-MERCOSUR Framework Agreement	ANCOM (Andean Community); MERCOSUR (Mercado Común Sudamericano);	16/04/1998	16/04/1998
LAIA Treaty	LAIA (Latin American Integration Association);	12/08/1980	18/03/1981
Cartagena Agreement	ANCOM (Andean Community);	26/05/1969	16/10/1969

Nota. Adaptado del navegador web de Acuerdos Internacionales de Inversión, por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), 2021

Es importante resaltar que el Perú ha firmado acuerdos con instituciones como la Corporación para Inversiones Privadas en el Extranjero (OPIC) o el Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones (OMGI). Asimismo, ha firmado el Convenio del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI). Todo ello también supone mayor estabilidad para los inversionistas extranjeros. Ante una posible diferencia, estos inversionistas y el Perú tienen el respaldo de un marco jurídico que permite solucionar las controversias (EY et al., 2020, p. 39).

1.3.2. Actuación de la Dirección General de Promoción Económica y Dirección de Promoción de Inversiones en el proceso de atracción de inversiones

Para el desarrollo de la presente sección, se ha consultado el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del MRE y el Manual de Procedimientos (MAPRO) de la Dirección General de Promoción Económica. De acuerdo con el ROF, la Dirección de Promoción de Inversiones (PIN) es una unidad orgánica que depende de la Dirección General de Promoción Económica (DPE). Esta Dirección fomenta e identifica los proyectos de inversión en el Perú ante potenciales inversionistas extranjeros, así como también tiene la responsabilidad de realizar las acciones de política exterior para atraer capitales extranjeros al Perú. Todo ello, coordinando con entidades públicas y los diferentes sectores implicados (MRE, 2010)

De manera general, la DPE es un órgano de línea que depende del Despacho Viceministerial. Entre sus funciones principales está la de promover y cautelar los flujos de inversión extranjera que se dirigen al Perú. El resumen de sus funciones específicas, tomando en consideración las funciones relacionadas a las inversiones extranjeras (que son la mayoría), es como se muestra a continuación:

- Representar al Ministerio, participar en las negociaciones internacionales y velar por su cumplimiento en asuntos de su competencia (Art. 110a – 110b).

- Proponer a la Alta Dirección las acciones de promoción y cautela de la inversión extranjera hacia el Perú (Art. 110c).
- Coordinar con los órganos del servicio exterior la identificación de oportunidades de inversión para el país y su participación en eventos vinculados a la promoción de inversiones en el exterior (Art. 110d – 110e).
- Dar información a los sectores productivos nacionales sobre las oportunidades de inversión peruanas (Art. 110h).
- Coordinar con los órganos del Ministerio, sector público y privado para articular posiciones y objetivos de política exterior (Art. 110i – 110j).

La estructura de esta Dirección General se divide en las Direcciones de Promoción Comercial, Promoción del Turismo y Promoción de Inversiones. De manera específica, las funciones de PIN comprenden negociar instrumentos y acuerdos en ámbitos bilaterales y multilaterales en el área de promoción de inversiones. El resumen de sus funciones específicas es como se muestra a continuación:

- Representar al Ministerio, dentro y fuera del país, en las negociaciones en el ámbito de su competencia y coadyuvar a su cumplimiento (Art. 113a - 113b).
- Elaborar planes y estrategias de promoción de inversiones, además de identificar proyectos de inversión o fuentes potenciales de inversión extranjera, a través de los órganos del servicio exterior (Art. 113c – 113d).
- Promocionar en el exterior los proyectos de inversión priorizados y elaborar material especializado en ello (Art. 113e – 113g).
- Participar en eventos empresariales que promueven las inversiones en el Perú (Art. 113f).
- Coordinar las políticas de promoción de inversión con los órganos del Ministerio y sectores nacionales (Art. 113h).

Adicionalmente, en el MAPRO de DPE (2018) se estipulan algunos procedimientos que deben ser llevados a cabo por PIN. Por ejemplo, esta Dirección es la encargada de recibir solicitudes y aprobar la participación de personas naturales o jurídicas peruanas

en eventos en el exterior o en nuestro país para la promoción de inversiones, además de registrarlos en la base de datos (p. 9). Asimismo, debe elaborar informes sobre la posición peruana respecto de la promoción económica en el exterior, a solicitud de las misiones en el exterior o de las instituciones internacionales (p. 21).

Para la preparación de actividades vinculadas al desarrollo de misiones económico-comerciales y de turismo, la DPE debe coordinar con los integrantes de la misión en el exterior la elaboración de un informe y plan que contenga el objetivo, público objetivo, material a entregar y didáctico, *merchandising*, confirmaciones, reservas, expositores, lugares, participantes, y todos los aspectos que permitan una correcta ejecución del evento. Una vez ejecutado el evento, con el apoyo de la DPE, se debe elaborar un informe de resultados obtenidos y los objetivos alcanzados. Finalmente, se registra y archiva esta documentación (MRE, 2018, p. 32).

Un proceso similar se sigue en la preparación de la participación del Perú en eventos vinculados a la promoción comercial, de inversiones y turismo. De manera adicional, la DPE se encarga de distribuir material especializado mediante la Valija Diplomática para este tipo de promoción. En la actualidad, debido a las restricciones por la pandemia de la COVID-19, el envío de material de promoción en físico ha disminuido; sin embargo, este ha sido reemplazado por el envío de material en formato virtual.

Finalmente, esta Dirección también es la encargada de elaborar propuestas vinculadas a la difusión de oportunidades de promoción económica. Para ello, se debe recopilar información respecto del mercado objetivo, recursos, monto a invertir, espacio físico, duración, entre otros aspectos para la elaboración de estos eventos. De la misma manera, se debe realizar un informe de resultados del evento y registrarlo para su archivo (MRE, 2018, p. 65).

Es importante resaltar algunas acciones que el MRE ha venido ejecutando en el marco de sus funciones de promoción de la inversión. El MRE, en conjunto con Proinversión, ha venido apoyando la realización de *Roadshows* que promueven la inversión en

infraestructura en el Perú. Con el apoyo de las embajadas y consulados peruanos en el exterior, estos eventos son dirigidos a inversionistas extranjeros. En estas conferencias o presentaciones, se expone el portafolio de proyectos en APP, además de los aspectos más relevantes en materia legal y tributaria para invertir en el Perú. Asimismo, se brinda información sobre las condiciones macroeconómicas que inciden en las inversiones.

El Perú viene participando en estos *roadshows* desde el nuevo milenio. Como país organizador, en los últimos años se ha contado con el apoyo de InPerú para su realización. Esta es una asociación sin fines de lucro compuesta por los gremios peruanos APEF, APESEG, ASBANC, Asociación de AFP, BVL, CAVALI, CONFIEP y PROCAPITALES, y diversas entidades privadas como asociados. Con el apoyo del Estado, en específico del Banco Central de Reserva, Proinversión, la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, la Superintendencia del Mercado de Valores, el MEF, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), y, por supuesto, el MRE, se han desarrollado dieciséis *roadshows* en el mundo, según se muestra a continuación (InPerú, s. f.):

- i. Reino Unido: Londres 2012
- ii. Asia: Hong Kong, Shanghai, Singapur 2012
- iii. Estados Unidos: Nueva York, Chicago y San Francisco 2013
- iv. Unión Europea – Europa: Dubai, Frankfurt y Londres 2013
- v. Alianza del Pacífico: Santiago, Bogotá y México 2013
- vi. Estados Unidos: Nuevo York 2014
- vii. Europa: Madrid, Zúrich y Londres 2014
- viii. Brasil: Sao Paulo 2015
- ix. Asia: Tokio, Seúl y Beijing 2015
- x. Estados Unidos: Nueva York 2016
- xi. Europa: Londres y Madrid 2016
- xii. Norteamérica: Toronto y Nueva York 2017
- xiii. Europa: Madrid y Londres 2017
- xiv. Estados Unidos: Nueva York 2018

xv. Canadá: Vancouver 2018

xvi. Europa: Londres y Madrid 2019

Debido a la pandemia, el *roadshow* de octubre de 2020 se llevó a cabo de manera virtual. Sin embargo, esto no fue un limitante para promover oportunidades de inversión en infraestructura, especialmente en carreteras, ferrocarriles, salud, agua, saneamiento y educación. Se logró la participación de empresarios de la India, China, Japón, Malasia, Singapur, Tailandia, Australia, Nueva Zelanda, entre otros. Asimismo, en enero de 2021, en coordinación con la Embajada del Perú en Estados Unidos, se realizó otro *roadshow* enfocado en las compañías de Estados Unidos, Canadá y Europa (Agencia Andina, 2020).

Adicionalmente, el MRE se encuentra participando en reuniones con la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios (ARCC). Este Ministerio le ha manifestado su amplio apoyo para promover convocatorias mediante las misiones en el exterior, de modo que se pueda captar un gran número de inversionistas extranjeros en los procesos de licitación.

Asimismo, es relevante mencionar que, en ocasiones, al ejecutar los proyectos con IED, los funcionarios del MRE pueden cumplir funciones de mediador. Cuando existe alguna diferencia entre la parte extranjera (inversor) y la parte peruana (receptor de inversión), el MRE busca conciliar entre ambas partes para desarrollar una primera solución. De esta manera, se pretende evitar el escalamiento de un posible conflicto o recurrir al arbitraje como método de solución.

2. La inversión extranjera en infraestructura en el periodo 2015 a 2020 en transporte, saneamiento y salud

De acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL, 2019), el Perú se encuentra entre los países de América del Sur que más ingresos de IED han registrado desde el 2011, junto con Brasil, Chile, Colombia y Argentina. Es notable la variación del 2014 al 2015, pues la IED creció en 112% al pasar de un año a otro. Además, en los años siguientes, estas cifras se mantuvieron relativamente constantes.

Tabla 23. Ingresos de inversión extranjera directa en América del Sur (millones de dólares)

País	Prom. 2005- 2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
AMÉRICA DEL SUR	68 302	181 188	138 053	142 604	119 175	110 340	112 740	128 994
BRASIL	32 331	92 568	75 211	87 714	60 334	73 378	70 258	88 319
CHILE	12 170	30 293	20 825	23 736	21 056	12 136	5 852	6 082
COLOMBIA	8 894	15 039	16 209	16 167	11 723	13 850	13 836	11 352
ARGENTINA	6 204	15 324	9 822	5 065	11 759	3 260	11 517	11 873
PERÚ	4 978	13 622	9 826	3 930	8 314	6 739	6 860	6 488
URUGUAY	1 461	6 044	758	3 830	2 420	- 498	2 630	2 702
ECUADOR	465	567	727	772	1 323	769	619	1 408
BOLIVIA	259	1 060	1 750	657	555	335	712	316
PARAGUAY	137	697	245	412	308	371	456	454

Nota. Adaptado de Ingresos de inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe, por la CEPAL, 2019.

De manera más específica, la inversión extranjera directa en el Perú desde el 2015 hasta el 2019 ascendió a un promedio de \$ 7 458 millones. Durante este periodo, se registró una importante caída entre el 2015 al 2016. Además, el 2019 fue el año en el que se recibió más IED (EY et al., 2020):

Tabla 24. Inversión Extranjera Directa en el Perú (en millones de dólares)

Años	IED
2015	8 314.00
2016	6 739.00
2017	6 860.00
2018	6 488.00
2019	8 892.00
Promedio	7 458.60

Nota. Adaptado de *Guide to investing in infrastructure projects in Peru 2020/2021* (p. 34), por EY, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Proinversión, 2020.

Una mención aparte merece la IED registrada en el 2020, puesto que esta ha sido afectada por los efectos de la pandemia de la COVID-19. Al respecto, de acuerdo con Proinversión (2021), la IED en ese año fue de \$ 982 millones. Pese a esta importante caída, las estimaciones para el 2021 y 2022 son más optimistas, pues se espera que las cifras asciendan a \$ 5 236 y \$ 4 162 millones, respectivamente.

Hacia el 2018, los principales proyectos en infraestructura por ejecutar, independientemente de su fuente de inversión, sumaban una inversión de S/ 31 830 mil millones. Estos proyectos estaban ubicados principalmente en Lima y en la costa norte del Perú. Además, estaban principalmente concentrados en el sector transporte (MEF, 2018, p. 61):

Tabla 25. Principales proyectos de inversión en infraestructura - 2018 (S/ millones)

Proyecto	Ubicación	Monto (millones de S/)
Línea 2 del Metro de Lima	Lima y Callao	15 258
Chavimochic	La Libertad	1 528
Majes-Siguas II	Arequipa	1 447
Línea 1 del Metro de Lima	Lima	1 255
Autopista del Sol	La Libertad y Piura	907
Ramiro Priale	Lima	533
Juegos Panamericanos	Lima	355

Proyecto	Ubicación	Monto (millones de S/)
Hospital Hermilio Valdizán	Huánuco	115
Construcción de puentes	Norte y centro	1 559
Otros proyectos	-	8 873
Total		31 830

Nota. Adaptado del Marco Macroeconómico Multianual 2018-2021 (p. 61), por el MEF, 2018.

Los principales proyectos identificados fueron la Línea 2 de Metro de Lima, Chavimochic, Majes-Siguas II, Línea 1 del Metro de Lima, Autopista del Sol en las regiones de La Libertad y Piura. En la región de Lima estaban los proyectos de la avenida Ramiro Priale y las vías relacionadas a los Juegos Panamericanos. En la región de Huánuco estaba la construcción del Hospital Hermilio Valdizán y finalmente, se proyectó la construcción de puentes en el norte y centro del país, por un monto de S/ 1 559 millones (MEF, 2018, p. 61).

Al 2019, de acuerdo con la Cámara de Comercio de Lima (CCL, s. f.) se registró que el 81% de los megaproyectos ejecutados en el país eran financiados por la inversión extranjera. En específico, los capitales extranjeros estaban presentes en 87% de los megaproyectos mineros, en 69% de electricidad, en 83% de transporte y en 85% de hidrocarburos. Como es de notar, entre los sectores analizados en la presente investigación, la IED ha predominado en la inversión en infraestructura de transporte.

Las principales obras con procedencia de capital extranjero provenían de España, según se muestra a continuación (CCL, s. f.):

- Obra portuaria: Terminal Portuario General San Martín-Pisco
- Obra ferroviaria: Línea 2 del Metro de Lima y Callao
- Carretera: Longitudinal de la Sierra Tramo 2
- Carretera: Red Vial N.º 4 – Pativilca

En orden de relevancia, luego de España, se situaron Colombia y Ecuador como principales inversores del sector transporte, con compañías provenientes de sus países

que operaban tres megaproyectos cada uno. A estos, les sigue Estados Unidos, con dos proyectos y finalmente, Alemania, China, Dinamarca y Emiratos Árabes Unidos, con un megaproyecto cada uno (CCL, s. f.).

Al 2021, de acuerdo con El Comercio (2021), los principales proyectos de infraestructura ejecutados en el territorio peruano son 8; cada uno de ellos, con un monto o porcentaje ejecutado distinto. El detalle se muestra a continuación:

Tabla 26. Principales proyectos de infraestructura al 2021

Proyecto de Infraestructura	Avance de inversión (S/ millones)	Inversión total (%)	Inversión total (S/ millones)
Longitudinal de la Sierra tramo 2	779	83%	941
Autopista del Sol	1 236	72%	1 722
Chavimochic (tercera etapa)	816	26%	3 149
Ampliación del aeropuerto Jorge Chávez	1 035	24%	4 296
Línea 2 y ramal del metro de Lima y Callao	5 622	33%	17 105
Majes-Siaguas (segunda etapa)	539	27%	2 019
Carretera Oyón-Ambo	599	45%	1 323
Aeropuerto Internacional de Chinchero	248	10%	2 434

Nota. Adaptado de Infraestructura: entre la priorización y el paso lento, por El Comercio, 2021.

Para realizar un análisis más focalizado de la inversión extranjera en proyectos de infraestructura pública (sectores infraestructura, saneamiento y salud), a continuación, se muestran los proyectos adjudicados mediante APP y OxI. En línea con la presente investigación, el enfoque principal se realiza según la fecha del inicio de la concesión o del otorgamiento de la buena pro, durante los años 2015 a 2020. Para delimitar el origen o país de procedencia de las empresas inversionistas, se ha tomado en cuenta la composición del accionariado de las empresas.

Asociaciones Público-Privadas (APP)

De acuerdo con el Reporte del Proceso de Promoción de la Inversión Privada de Proinversión, con el detalle de las concesiones que se llevaron a cabo con el sector privado en los sectores de transporte y saneamiento a partir del nuevo milenio, mediante APP, fueron las que se muestran a continuación (Proinversión, 2021a, 2021c):

Tabla 27. Proyectos de transporte y saneamiento bajo la modalidad APP, empresas de origen extranjero (2002 a 2020)

Año (inicio de concesión)	Proyecto	Entidad prestadora (se dio la Buena Pro)	País de origen de la entidad	Especifica- ción	Costo de inversión (\$)	Tipo de Iniciativa	Modalidad	Plazo (años)
2002	Red Vial N° 5: Ancón-Huacho-Pativilca	Consortio Vial	Perú	Transporte	61 403 361	Estatal	Onerosa	25
2004	Proyecto Olmos	Constructora Norberto Odebrecht S.A.	Brasil	Transporte	184 800 000	Estatal	Cofinanciada	20
2005	Eje Multimodal del Amazonas Norte de IIRSA: Paita - Dv.Olmos - Corral Quemado -Rioja- Tarapoto-Yurimaguas	Consortio Concesionaria Eje Vial Norte	Brasil, Perú	Transporte	218 830 000	Estatal	Cofinanciada	25
2005	Corredor vial Interoceánico Sur: Tramo 2: Urcos – Inambari, Tramo 3: Inambari – Iñapari y Tramo 4: Inambari - Azángaro	Tramo 2: Consortio Concesionario Interoceánica Urcos-Inambari, Tramo 3: Consortio Concesionario Interoceánica Inambari - Iñapari Tramo 4: Consortio INTERSUR	Brasil, Perú	Transporte	810 073 000	Estatal	Cofinanciada	25
2005	Tramo Puente Pucusana-Cerro Azul-Chincha-Pisco-Ica	Consortio Binacional Andino	Ecuador, Perú	Transporte	228 590 000	Estatal	Onerosa	30
2005	Servicios de Agua y Desagüe de Tumbes	Consortio Latinaguas- Concysaa	Argentina, Perú	Saneamiento	73 000 000	Estatal	Cofinanciada	30
2006	Terminal Portuario del Callao Nuevo Terminal de Contenedores – Muelle Sur	Consortio Terminal Internacional de Contenedores del Callao	Reino Unido, Emiratos Árabes Unidos, Perú	Transporte	617 000 000	Estatal	Onerosa	30
2006	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	Consortio Swissport Gbh – Aeropuertos	Perú	Transporte	95 994 894	Estatal	Cofinanciada	25
2006	Tramo Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, perteneciente al Programa Costa Sierra	Graña y Montero S.A.A. (Perú)	Perú	Transporte	26 161 204	Estatal	Cofinanciada	15
2007	Corredor vial Interoceánico Sur: Tramo 1: San Juan de Marcona - Urcos, Tramo 5: Matarani-Azangaro – Ilo – Juliaca	Tramo 1: Consortio Interoceánico San Juan de Marcona – Urcos Tramo 5: Consortio del Sur Puerto Matarani-Juliaca / Puerto Ilo-Juliaca-Azángaro	Ecuador, Perú	Transporte	237 197 575	Estatal	Cofinanciada	25

Año (inicio de concesión)	Proyecto	Entidad prestadora (se dio la Buena Pro)	País de origen de la entidad	Especifica- ción	Costo de inversión (\$)	Tipo de Iniciativa	Modalidad	Plazo (años)
2008	Programa Costa – Sierra: Ovalo Chancay – Desvío Variante Pasamayo - Huaral – Acos	Consorcio “Concesión Chancay – Acos”: CONALVIAS S.A. e INFRACON S.A	Colombia	Transporte	28 780 445	Estatal	Cofinanciada	15
2008	Red Vial 4: Tramos Pativilca – Trujillo	OHL Concesiones SL	España	Transporte	310 924 370	Estatal	Onerosa	25
2009	Programa Costa Sierra: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún	Obras de Ingeniería (Obrainsa)	Perú	Transporte	14 609 699	Estatal	Cofinanciada	15
2009	Planta de Tratamiento de Aguas Residuales “Taboada”	ACS Servicios, Comunicaciones y Energía	España	Saneamiento	268 944 347	Privada	Gratuita	25
2009	Concesión del Terminal Portuario de Paita	Consorcio Terminales Portuarios Euroandinos	Portugal	Transporte	231 800 000	Estatal	Onerosa	30
2009	Concesión Autopista del Sol Tramo Trujillo-Sullana	Consorcio Vías del Sol	Ecuador, Perú	Transporte	306 823 529	Estatal	Onerosa	25
2010	Eje del Amazonas Centro de IIRSA: Tramo 2 del Eje Multimodal	Consorcio Desarrollo Vial	Colombia, Perú	Transporte	105 882 353	Estatal	Onerosa	25
2010	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	Consorcio Aeropuertos Andinos del Perú	Argentina, Perú	Transporte	215 947 267	Estatal	Cofinanciada	25
2010	Planta de Tratamiento de aguas residuales y emisor submarino "La Chira"	Consorcio La Chira	España, Perú	Saneamiento	145 000 000	Privada	Gratuita	25
2011	Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao	CONSORCIO APM TERMINALS CALLAO	Países Bajos, Perú	Transporte	748 713 939	Estatal	Autofinanciada	30
2011	Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma	Consorcio Portuario Yurimaguas	Ecuador, Perú	Transporte	37 058 304	Estatal	Cofinanciada	30
2012	Panamericana Sur: Ica - Frontera con Chile (Tramo Dv. Quilca – Dv. Arequipa; Dv. Matarani – Dv. Moquegua; Dv. Ilo – Tacna – La Concordia)	Consorcio Concesión Vial del Sur	Colombia, Perú	Transporte	196 000 000	Estatal	Autofinanciada	25
2013	Provisión de servicios de saneamiento de los distritos del sur de Lima	Técnicas de Desalinización de Aguas S.A.	España	Saneamiento	100 000 000	Estatal	Autofinanciada	25
2013	Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chipe,	CONSIERRA TRAMO II	España, Perú	Transporte	552 000 000	Estatal	Cofinanciada	25

Año (inicio de concesión)	Proyecto	Entidad prestadora (se dio la Buena Pro)	País de origen de la entidad	Especifica- ción	Costo de inversión (\$)	Tipo de Iniciativa	Modalidad	Plazo (años)
2014	Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Empalme PE-3N Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	Consortio Nuevo Metro de Lima	España, Italia, Perú	Transporte	5 075 150 000	Estatal	Cofinanciada	35
2014	Terminal Portuario General San Martín – Pisco	Consortio Paracas	España, Brasil	Transporte	128 800 000	Estatal	Autofinanciada	30
2014	<i>Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco</i> ⁴	<i>Consortio Kuntur Wasi S.A</i>	<i>Argentina, Perú</i>	<i>Transporte</i>	<i>537 000 000</i>	<i>Estatal</i>	<i>Cofinanciada</i>	<i>40</i>
2017	Hidro vía Amazónica (Segunda Convocatoria)	Consortio Hidrovías II	China, Perú	Transporte	95 000 000	Estatal	Cofinanciada	20
2018	Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	Consortio Transportadora Salaverry	Perú	Transporte	229 000 000	Privada	Autofinanciada	30
2019	Sistema de tratamiento de las aguas residuales de la cuenca del Lago Titicaca	Consortio FYPASA	México	Saneamiento	261 298 932	Privada	Cofinanciada	30

Nota. Adaptado del Reporte del proceso de promoción de la inversión privada y del registro digital de Procesos concluidos por iniciativa estatal o privada, por ProlInversión, 2021

⁴ Mediante Oficio N° 3910-2017-MTC/25 del 27 de setiembre del 2017 la Dirección General de Concesiones en Transportes informó al OSITRAN que con oficio N° 142-2017-MTC/01 del 13 de julio del 2017 se notificó a la Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A. la decisión unilateral e irrevocable del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de resolver el contrato de concesión por razones de interés público.

Como se observa, las concesiones registradas en el periodo de 2015 a 2021 en materia de transporte fueron dos y en materia de saneamiento uno. Respecto de la Hidrovía Amazónica, el consorcio al que se le ha dado la buena pro está conformado por inversionistas peruanos y chinos. Asimismo, en el proyecto del Sistema de tratamiento de las aguas residuales de la cuenca del Lago Titicaca se le dio la buena pro a un consorcio conformado por inversionistas mexicanos.

Tabla 28. Proyectos de transporte y saneamiento bajo la modalidad APP, empresas de origen extranjero (2015 a 2020)

Año	Proyecto	Se dio la Buena Pro	Costo de Inversión (\$)	Especificación
2017	Hidrovía Amazónica (Segunda Convocatoria)	Consorcio Hidrovías II	95 000 000	Transporte
2018	Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Mutipropósito de Salaverry	Consorcio Transportadora Salaverry	229 000 000	Transporte
2019	Sistema de tratamiento de las aguas residuales de la cuenca del Lago Titicaca	Consorcio FYPASA Construcciones S.A. de C.V. y Operadora de Ecosistemas S.A. de C.V	261 298 932	Saneamiento

Nota. Adaptado del Reporte del proceso de promoción de la inversión privada (pp. 101 – 114), por Proinversión, 2021.

Obras por Impuestos (OxI)

Adicionalmente, resulta pertinente realizar un análisis de la inversión en infraestructura ejecutada mediante el mecanismo OxI. Pese a que, en su mayoría, esta herramienta de ejecución de proyectos es empleada por empresas nacionales, también existen empresas de procedencia extranjera a las que se les ha dado la buena pro para llevar a cabo estos proyectos durante el periodo 2015 a 2020, según se muestra a continuación:

Tabla 29. OXI con empresas de procedencia extranjera, sectores transporte, salud y saneamiento, 2015 a 2020

Departamento	Entidad pública	Empresa	Fecha buena pro	Estado	Nombre del proyecto de inversión pública	Sector	Monto de inversión (1) (millones de soles)	País de procedencia de la empresa	
1	Áncash	Municipalidad Distrital de Colquioc	Compañía Minera Antamina S.A.	18/02/15	Concluido	CONSTRUCCION DE PISTAS Y VEREDAS EN LAS CALLES SANTA ROSA Y PALILLOS DE CHASQUITAMBO, DISTRITO DE COLQUIOC - BOLOGNESI - ANCASH	Transporte	1.09	Australia / Suiza
2	Áncash	Municipalidad Distrital de Colquioc	Compañía Minera Antamina S.A.	18/02/15	Concluido	CONSTRUCCION DE PISTAS Y VEREDAS EN LA LOCALIDAD DE LLAMARUMI, DISTRITO DE COLQUIOC - BOLOGNESI - ANCASH	Transporte	0.71	Australia / Suiza
3	Áncash	Municipalidad Distrital de Colquioc	Compañía Minera Antamina S.A.	18/02/15	Concluido	CONSTRUCCION DE PISTAS Y VEREDAS EN LAS CALLES DEL CENTRO POBLADO DE LLAMPA, DISTRITO DE COLQUIOC - BOLOGNESI - ANCASH	Transporte	1.36	Australia / Suiza
4	Áncash	Municipalidad Provincial de Huarmey	Compañía Minera Antamina S.A.	2/03/15	Concluido	CREACION Y MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD EN EL A.H. CIUDAD DEL PESCADOR, DISTRITO DE HUARMEY, PROVINCIA DE HUARMEY - ANCASH	Transporte	1.11	Australia / Suiza
5	Tacna	Municipalidad Provincial de Jorge Basadre	Southern Peru Copper Corporation	22/05/15	Adjudicado	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA RUTA NRO TA-563, TRAMO EMPALME PE-1S, CAMIARA, VILLA LOCUMBA, DISTRITO DE LOCUMBA, PROVINCIA DE JORGE BASADRE - TACNA	Transporte	27.35	México
6	Áncash	Municipalidad Regional de Áncash	Compañía Minera Antamina S.A.	22/02/16	Adjudicado	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DEPARTAMENTAL: EMP. PE-3N (CATAC) - TUNEL KAHUISH - CHAVIN DE HUANTAR - SAN MARCOS - EMP. PE-14 A (SUCCHA) PROVINCIAS DE RECUAY Y HUARI, DEPARTAMENTO DE ANCASH	Transporte	108.77	Australia / Suiza
7	Tacna	Municipalidad Distrital de Quilahuani	Southern Peru Copper Corporation	4/03/16	Concluido	MEJORAMIENTO DE LAS VIAS DE ACCESO Y VIAS URBANAS EN EL CENTRO POBLADO DE QUILAHUANI, DISTRITO DE QUILAHUANI - CANDARAVE - TACNA	Transporte	2.43	México
8	Tacna	Municipalidad Distrital de Ciudad Nueva	Southern Peru Copper Corporation	12/08/16	Concluido	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL ASENTAMIENTO HUMANO MARGINAL CIUDAD NUEVA: CASCO URBANO, ASOC. DE VIV. 7 DE JUNIO Y ASOC DE VIVIENDA 26 DE MAYO, DISTRITO DE CIUDAD NUEVA - TACNA - TACNA	Transporte	15.50	México
9	Tacna	Municipalidad Provincial de Tacna	Southern Peru Copper Corporation	30/12/16	Adjudicado	MEJORAMIENTO DE LA AVENIDA LITORAL EN EL TRAMO AVENIDA CRISTO REY - AVENIDA TARAPACA EN EL DISTRITO DE TACNA, PROVINCIA DE TACNA - TACNA	Transporte	20.53	México
10	Tacna	Municipalidad Provincial de Tacna	Southern Peru Copper Corporation	30/12/16	Adjudicado	MEJORAMIENTO DE LA AVENIDA MUNICIPAL, ENTRE EL TRAMO DE LA CALLE INCA GARCILAZO DE LA VEGA - AVENIDA PANAMERICANA SUR, DISTRITO DE GREGORIO ALBARRACIN, PROVINCIA DE TACNA - TACNA	Transporte	7.48	México
11	Tacna	Municipalidad Provincial de Tacna	Southern Peru Copper Corporation	30/12/16	Adjudicado	CREACION DE LA AVENIDA ZARUMILLA EN EL TRAMO AVENIDA JORGE BASADRE - AVENIDA CAPLINA EN EL DISTRITO DE TACNA, PROVINCIA DE TACNA - TACNA	Transporte	12.18	México
12	Áncash	Municipalidad Distrital de San Marcos	Compañía Minera Antamina S.A.	14/11/17	Adjudicado	CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CARASH - PUJUN - JUPROG Y EMPALME KM 106 DE LA CARRETERA ANTAMINA, DISTRITO DE SAN MARCOS - HUARI - ANCASH	Transporte	48.72	Australia / Suiza
13	Ica	Municipalidad Provincial de Chincha	Nexa Resources Peru S.A.A	10/09/18	Adjudicado	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL EN LAS CALLES MOISES FLORES, EL OLIVAR, ANDRES RAZURI, ARICA, NICOLAS DE PIEROLA, CHACHAPOYAS, FAUSTINO SANCHEZ CARRION, MARISCAL CASTILLA, DIEGO DE ALMAGRO, MARISCAL SUCRE, FRANCISCO	Transporte	10.34	Perú/Brasil

Departamento	Entidad pública	Empresa	Fecha buena pro	Estado	Nombre del proyecto de inversión pública	Sector	Monto de inversión (1) (millones de soles)	País de procedencia de la empresa
14 Ica	Municipalidad Provincial de Chincha	Nexa Resources Peru S.A.A	10/09/18	Adjudicado	MEJORAMIENTO DE PISTAS Y VEREDAS EN LA CALLE Y PROLONGACION ROSARIO EN EL DISTRITO DE CHINCHA ALTA, PROVINCIA DE CHINCHA - ICA	Transporte	2.48	Perú/Brasil
15 Áncash	Municipalidad Distrital de San Marcos	Compañía Minera Antamina S.A.	18/09/18	Adjudicado	CREACION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL EN EL CENTRO POBLADO DE HUARIPAMPA CENTRAL, HUARIPAMPA ALTO, HUARIPAMPA BAJO - DISTRITO DE SAN MARCOS - PROVINCIA DE HUARI - DEPARTAMENTO DE ANCASH	Transporte	35.66	Australia / Suiza
16 Apurímac	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Minera las Bambas S.A.	28/08/19	Adjudicado	CREACION DEL PUENTE KUTUCTAY Y ACCESOS, PROVINCIA DE COTABAMBAS - APURIMAC	Transporte	30.19	China
17 Ucayali	Municipalidad Provincial de Atalaya Gobierno	Sheridan Enterprises S.A.C.	14/12/20	Adjudicado	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA VIA DEPARTAMENTAL UC-112, TRAMO: CEDRO SAPANI – SANTA ROSA – ATALAYA, DISTRITO DE RAYMONDI – PROVINCIA DE ATALAYA – DEPARTAMENTO DE UCAYALI	Transporte	39.43	Estados Unidos
18 Cajamarca	Regional Cajamarca	Nestlé Perú S.A.	22/06/15	Adjudicado	MEJORAMIENTO DEL CRECIMIENTO Y DESARROLLO DE LOS NIÑOS Y NIÑAS DESDE LA GESTACION HASTA LOS 5 AÑOS DE EDAD EN LA PROVINCIA DE CHOTA, REGION CAJAMARCA	Salud	11.17	Suiza
19 Áncash	Ministerio de Salud	Compañía Minera Antamina S.A.	5/10/16	Adjudicado	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL ESTABLECIMIENTO DE SALUD HUARI, DISTRITO Y PROVINCIA DE HUARI DEPARTAMENTO DE ANCASH	Salud	77.60	Australia / Suiza
20 Huánuco	Ministerio de Salud	Compañía Minera Antamina S.A.	5/10/16	Adjudicado	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL ESTABLECIMIENTO DE SALUD LLATA, DISTRITO DE LLATA, PROVINCIA DE HUAMALÍES - REGIÓN HUÁNUCO	Salud	138.12	Australia / Suiza
21 Áncash	Ministerio de Salud	Compañía Minera Antamina S.A.	10/09/18	Adjudicado	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALUD DEL HOSPITAL DE HUARMEY, DISTRITO DE HUARMEY, PROVINCIA DE HUARMEY-REGION ANCASH	Salud	92.31	Australia / Suiza
22 Cusco	Ministerio de Salud	Hudbay Perú S.A.C.	11/12/18	Adjudicado	MEJORAMIENTO DE LA CAPACIDAD RESOLUTIVA DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE SALUD DE LA PROVINCIA DE CHUMBIVILCAS, MEDIANTE LA INSTALACIÓN DE SERVICIOS DE ATENCIÓN PRE-HOSPITALARIA Y TELESALUD, EN EL MARCO DE LAS RIAPS. DEPARTAMENTO DE CUSCO	Salud	3.84	Canadá
23 Pasco	Municipalidad Distrital de Huayllay	Volcan Compañía Minera S.A.A., Ferreyros S.A. y UNIMAQ S.A.	25/08/15	Concluido	AMPLIACION Y MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE AGUA POTABLE, ALCANTARILLADO Y TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES EN EL CENTRO POBLADO SAN AGUSTIN DE HUAYCHAO, DISTRITO DE HUAYLLAY - PASCO - PASCO	Saneamiento	8.60	Perú / Suiza, Perú, Perú
24 Cusco	Municipalidad Distrital de Echarati	Repsol Exploración Perú - Sucursal del Perú	11/12/15	Adjudicado	AMPLIACION Y MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE AGUA POTABLE E INSTALACION DEL SISTEMA DE ELIMINACION DE EXCRETAS EN LA CC.NN. DE NUEVO MUNDO, BAJO URUBAMBA, DISTRITO DE ECHARATE - LA CONVENCION - CUSCO	Saneamiento	6.84	España
25 Tacna	Municipalidad Provincial de Tacna	Southern Peru Copper Corporation	30/12/16	Adjudicado	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO MEDIANTE LA AMPLIACION Y RENOVACION DE LAS LÍNEAS DE CONDUCCIÓN Y COLECTORES PRIMARIOS EN LA AV ZARUMILLA TRAMO PROLONGACIÓN AV LEGUIA - AV CAPLINA DEL DIST TACNA, PROV TACNA - REG TACNA	Saneamiento	2.14	México
26 Tacna	Municipalidad Provincial de Tacna	Southern Peru Copper Corporation	30/12/16	Adjudicado	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE AGUA POTABLE EN LA AVENIDA MANUAL A. ODRIA TRAMO CALLE MARIO CENTORE OVALO TARAPACA DISTRITO DE TACNA, PROVINCIA DE TACNA TACNA	Saneamiento	0.75	México

Departamento	Entidad pública	Empresa	Fecha buena pro	Estado	Nombre del proyecto de inversión pública	Sector	Monto de inversión (1) (millones de soles)	País de procedencia de la empresa
27 Tacna	Municipalidad Provincial de Tacna	Southern Peru Copper Corporation	30/12/16	Adjudicado	REHABILITACION DEL SERVICIO DE ALCANTARILLADO DEL COLECTOR PRINCIPAL EN LA AV. LITORAL, TRAMO AVENIDA CRISTO REY - AVENIDA TARAPACA, DISTRITO, PROVINCIA Y REGION DE TACNA	Saneamiento	1.47	México
28 Áncash	Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento	Compañía Minera Antamina S.A.	13/12/17	Adjudicado	MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DE LOS SERVICIOS DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO SANITARIO DE LA ZONA URBANA DE LA LOCALIDAD DE SAN MARCOS, DISTRITO DE SAN MARCOS - HUARI - ANCASH	Saneamiento	15.74	Australia / Suiza
29 Áncash	Municipalidad Distrital de San Marcos	Compañía Minera Antamina S.A.	5/07/18	Adjudicado	MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DE LOS SERVICIOS DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO SANITARIO DE LAS LOCALIDADES DE CARHUAYOC Y GOTOSH EN EL CENTRO POBLADO DE CARHUAYOC - DISTRITO DE SAN MARCOS - PROVINCIA DE HUARI - REGIÓN ANCASH	Saneamiento	10.31	Australia / Suiza
30 Áncash	Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento	Compañía Minera Antamina S.A.	20/08/19	Adjudicado	MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DE LOS SISTEMAS DE AGUA POTABLE, ALCANTARILLADO Y TRATAMIENTO DE LAS AGUAS RESIDUALES DE LA CIUDAD DE HUARMEY DISTRITO DE HUARMEY - PROVINCIA DE HUARMEY - DEPARTAMENTO DE ANCASH	Saneamiento	137.12	Australia / Suiza

Nota. Adaptado de la Lista de Proyectos Adjudicados y Concluidos mediante OXI, por Proinversión, 2021.

Modalidad de Gobierno a Gobierno (G2G)

Asimismo, se describen los proyectos que se han firmado como acuerdos y se están ejecutando bajo la modalidad de Gobierno a Gobierno (G2G). Si bien, esta modalidad no responde propiamente a la inversión directa extranjera, como se ha venido analizando, sí responde a una intervención privada extranjera en la ejecución de proyectos de servicios públicos (en este caso, infraestructura pública). Por ello, también se incluyen en el análisis de la presente sección.

Es necesario mencionar que el 2017 fue un año importante para las inversiones en infraestructura, pues se ejecutaron una variedad de proyectos de infraestructura vial para los Juegos Panamericanos que se celebraron en Lima. Estos proyectos estuvieron bajo la responsabilidad de la Municipalidad de Lima. Además, se resalta que la construcción de 74 colegios y 15 hospitales y centros de salud es producto del Programa de la Reconstrucción, que se ha desarrollado con la asistencia técnica del Reino Unido (Harrison, 2021). El detalle se muestra a continuación (EY et al., p. 54):

Tabla 30. Proyectos de inversión firmados y ejecutados bajo la modalidad G2G (2015-2020)

Cartera de Proyectos	País	Fecha de firma del acuerdo	Proyectos específicos	Ubicación	Inversión estimada (millones de dólares)
Juegos Panamericanos y Para Panamericanos Lima 2019	Reino Unido	Abril 2017	Villa Panamericana Villa Deportiva Nacional Complejo Deportivo Villa María del Triunfo Complejo Deportivo Yahuar Huaca	Lima	560
Aeropuerto Internacional Chinchero	Corea del Sur	Octubre 2019	Aeropuerto de Chinchero	Cusco	500
Reconstrucción con Cambios	Reino Unido	Junio 2020	15 hospitales 74 escuelas Solución integral para 17 ríos, 5 represas y un sistema de drenaje en 7 ciudades	Costa norte y Sierra Costa norte	640 1400

Cartera de Proyectos	País	Fecha de firma del acuerdo	Proyectos específicos	Ubicación	Inversión estimada (millones de dólares)
Hospitales del Ministerio de Salud (MINSA)	Francia	Junio 2020	Culminación de trabajos en el Hospital Antonio Lorena	Cusco	70
			Mejoramiento y expansión del Hospital Sergio Bernales	Lima	220

Nota. Adaptado de *Guide to investing in infrastructure projects in Peru 2020/2021* (p. 54), por EY, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Proinversión, 2020.

3. Brechas existentes en la inversión en infraestructura

3.1. Comparación de brechas y ejecución de inversiones en infraestructura en el periodo 2015 a 2020

En la presente sección se realiza una comparación entre la planificación de los proyectos de inversión en infraestructura durante el periodo de análisis (2015 a 2020) respecto de su ejecución y avance. Para ello, se toma como referencia el Informe de Avance del Plan Nacional de Inversión para la Competitividad al 2020. Este informe de avance se realizó luego de un año y medio de la publicación del PNIC.

Al respecto, al finalizar el 2020, se logró que el número de proyectos priorizados en ejecución incrementa a treinta (inicialmente eran veinticuatro), el número de proyectos en proceso pasó de veinticinco a veintiuno y de los tres que estaban en idea, únicamente uno estuvo en esta fase. Asimismo, se ejecutó aproximadamente S/ 4 millones de lo planificado, lo que significó un avance del 3.3% del monto total de inversión estimado para los proyectos priorizados (MEF, 2020 p. 4).

Las zonas en las que se invirtió una mayor cantidad fueron en la Zona Centro 1 (Lima-Huánuco-Pasco-Junín-Ucayali), la Zona Centro 2 (Lima Metropolitana) y la Zona Sur 1 (Ica-Huancavelica-Ayacucho-Apurímac-Cuzco-Madre de Dios). Se evidencia la

oportunidad de diversificar la localización de los proyectos de inversión y la necesidad de ejecutar en la zona norte de la selva y en el sur del Perú.

Se encontró que el sector con mejores resultados de avance financiero fue el sector de Energía, con la ejecución de proyectos que ya se encontraban en la fase de ejecución. Por el contrario, el sector de Transporte tuvo un menor nivel de avance financiero y ningún nuevo proyecto de su cartera se incorporó a la fase de ejecución. Respecto de los proyectos que han iniciado obras, se menciona al Aeropuerto Jorge Chávez, el Terminal Portuario Salaverry, Desarrollo agrícola en el valle de Tacna-Vilavilani II, Banda Ancha La Libertad y Residuos sólidos Tumbes y Sechura (MEF, 2020, p. 4).

Asimismo, se identificó que cinco proyectos en específico tuvieron un lento avance: i) Autopista del Sol, ii) Red Vial N.º 4, iii) Línea 2 del metro, iv) Longitudinal de la Sierra Tramo 2, y v) Hidrovía Amazónica. Entre los principales factores que explican los retrasos se menciona a los problemas con la adquisición de predios (MEF, 2020; p. 11). Además, entre los proyectos con un monto mayor de inversión ejecutada en el sector transporte se encuentra el proyecto de la Línea 2 (pese a tener un lento avance), junto con el Terminar Portuario General San Martín – Pisco y el Mejoramiento de la Carretera Oyón.

En el sector de saneamiento, los proyectos presentan un avance financiero de 0.3%, con lo que se evidencia un gran rezago. En específico, el PTAR La Chira, al 2020 todavía se encontraba en evaluación para la suscripción de una modificación del contrato y el PTAR Titicaca recién ingresó a la fase de ejecución y se encontraba próximo a iniciar las obras (MEF, 2020, p. 17).

Respecto del avance por la modalidad, los proyectos ejecutados mediante APP registraron el mayor monto de inversión y un avance financiero de casi 21% a fines del año 2020. Los proyectos autofinanciados registraron un mayor avance financiero respecto del monto total de la inversión, en comparación con los proyectos cofinanciados (MEF, 2020, p. 18).

Si bien se ha cerrado una parte de la brecha en infraestructura de diferentes sectores, la proyección de esta brecha de transporte, saneamiento y salud para el siguiente quinquenio (2021 a 2025) sigue siendo elevada, en comparación con los años 2015 a 2016, con lo cual se evidencia la necesidad de acción desde las instituciones del sector público para continuar cerrando estas brechas. El detalle se observa a continuación (Flores, 2021):

Tabla 31. Brecha en infraestructura, 2015-2016 y 2021-2025, en millones de dólares

Sector	2015-2016	2021-2025
Transporte	57 499	21 253
<i>Ferrocarril</i>	16 983	7 613
<i>Aeropuertos</i>	2 378	1 419
<i>Carretera</i>	31 850	11 184
<i>Puertos</i>	6 287	1 039
Saneamiento	9 623	5 345
Salud	18 944	9 472

Nota. Adaptado de Inversión pública es insuficiente para cerrar brecha social, por Clorinda Flores, 2021.

Además, de acuerdo con ComexPerú (2020, p. 6), cerca del 35% de los proyectos tienen la categoría de proyectos con limitaciones o proyectos paralizados. Esto quiere decir que presentan cuellos de botella que no permiten un avance normal o que existe mucha incertidumbre sobre su avance, puesto que las trabas para continuar con la ejecución del proyecto son graves. Es importante resaltar que las restricciones establecidas por la pandemia de la COVID-19 han sido un limitante importante; sin embargo, para septiembre de 2020 se registró un repunte de la ejecución de los proyectos.

Asimismo, las limitaciones o paralización de proyectos se deben a retrasos en la aprobación del expediente técnico o de los estudios ambientales, en la entrega de terrenos o en la liberación de restricciones por parte del Estado. Se evidencia la problemática, especialmente en los proyectos que hasta el momento ya cuentan con un

avance acumulado elevado, puesto que se encuentran cerca a la fase de culminación y con la capacidad de generar un impacto socioeconómico positivo (ComexPerú, 2020, p. 35).

3.2. Comparación de objetivos institucionales del MRE y ejecución de inversiones en infraestructura

En el PESLP 2012-2021 se buscaba profundizar las relaciones con otros Estados, independientemente de los aspectos ideológicos, con énfasis en la promoción económica para el desarrollo sostenible del país. El Perú, al haber adjudicado y ejecutado proyectos de infraestructura con empresas provenientes de América, Europa, Asia y Oceanía, bajo distintas modalidades y durante el periodo de análisis, ha venido cumpliendo con dicho objetivo estratégico general N.º 2. Al analizar los objetivos estratégicos específicos estipulados en este plan (MRE, 2012):

- Se establecieron objetivos estratégicos específicos que buscaban expandir la inversión con Estados Unidos, Canadá, la Unión Europea (en específico, Alemania, Francia, Italia y Reino Unido), la Europa no Comunitaria (como Suiza), Rusia, Japón, China, Corea del Sur e India (Objetivos estratégicos específicos 2.1, 2.2 y 2.3).
- Desarrollar un programa de promoción económica en las misiones peruanas en el exterior: embajadas, consulados y oficinas comerciales (Objetivo estratégico específico 2.10.). Las acciones específicas para lograrlo que se establecieron son i) atención de pedidos de información en materia comercial, inversiones y turismo, ii) organización de foros y ruedas de negocios para misiones empresariales peruanas, iii) apoyo de nuestros Órganos del Servicio Exterior para la participación del sector público y/o privado en ferias internacionales a nivel mundial, iv) participación de nuestros Órganos del Servicio Exterior cuando no haya sido posible el arribo de una misión empresarial específica, y v) apoyo en la solución de impasses comerciales. Identificación y difusión de oportunidades que contribuyan al desarrollo del comercio, las inversiones y el turismo.

- También se identificó que se propuso reforzar y ampliar los lazos de cooperación comercial y de inversiones con los países del Golfo, Medio Oriente y África.

Al respecto, se puede observar que, en los últimos cinco años, estos objetivos han correspondido con las concesiones otorgadas mediante APP a las empresas de origen extranjero. En específico, se menciona el caso de empresas provenientes de España, Italia y China, especificadas en los objetivos estratégicos, que han invertido en los proyectos de transporte bajo la modalidad de APP. Además de estos países, México y Brasil también han invertido en los sectores de transporte y saneamiento mediante esta modalidad, lo cual podría significar una oportunidad de socio que no se había previsto de manera específica en los objetivos estratégicos. Respecto de la mención de los países de Asia, del Golfo, Medio Oriente y África, todavía se requieren mayores esfuerzos para convertirse en socios inversores de los sectores de transporte, saneamiento o salud.

Bajo la modalidad de OXI, también hubo correspondencia con los objetivos estratégicos planteados, pues empresas procedentes de Suiza, China, Estados Unidos, Canadá y España, mencionados en el PESEM, ejecutaron proyectos en los sectores de transporte, salud y saneamiento. En este caso, Australia y México fueron los países que no se habían previsto de manera explícita en el objetivo estratégico, lo cual ha sido favorable para la inversión en transporte, salud y saneamiento, pues empresas de procedencia de estos países han empleado la modalidad OXI para ejecutar dichos proyectos. También supone una oportunidad para fomentar las inversiones privadas provenientes de estos países.

Se hace una especial mención al caso del Reino Unido, también considerado en el objetivo estratégico como socio para expandir la inversión. En este caso, la modalidad de ejecución de inversiones se ha dado y se continuará desarrollando bajo la modalidad de G2G. Esta modalidad de ejecución de proyectos también se está empleando con Corea del Sur y Francia.

Respecto de los tratados internacionales con disposiciones de inversiones o los acuerdos de promoción comercial, los cuales el MRE tiene la responsabilidad de promoverlos (definido en el PESLP), se menciona al CPTPP y los acuerdos con Australia, Honduras y la Alianza del Pacífico, que entraron en vigor durante el periodo evaluado (entre 2015 y 2020). En definitiva, las disposiciones en estos acuerdos incentivan la inversión proveniente de los países involucrados. Por ello, queda pendiente un mayor esfuerzo por parte del MRE para continuar fomentándolos.

En el caso del PESEM 2015-2021, si bien la dinámica de inversiones extranjeras directas en infraestructura peruana ha contribuido con fortalecer la competitividad del país (Objetivo N.º 2), los casos de corrupción identificados y los episodios de inestabilidad política durante este periodo impactaron negativamente en la imagen del país (este aspecto también es considerado dentro del objetivo). Es cierto que las actividades de promoción económica en el exterior y la estabilidad jurídica que proporciona el país en el ámbito de las inversiones han contribuido con mejorar esta imagen; sin embargo, aún existe un espacio importante de mejora en este ámbito.

En este mismo sentido, otro aspecto por mejorar es la meta de fomentar la inversión descentralizada, mencionada tanto en el PESLP como en el PESEM. Como se ha observado en el informe de avance del PNIC, la mayoría de los proyectos ejecutados se encuentran localizados en el centro del Perú. Queda pendiente mejorar y promover proyectos de inversión de infraestructura en la zona norte de la selva y en el sur del país.

Finalmente, el MRE ha continuado ejecutando programas de promoción económica en las misiones peruanas en el exterior, mediante la atención de los pedidos de información para inversionistas, la organización y apoyo en los foros y ferias internacionales (*roadshows*) y la remisión de material de promoción de inversiones. Tanto en el PESEM, como en el PEI y POI, se estableció que estas actividades se debían realizar mediante la DPE y PIN para el periodo evaluado. También, desde las misiones en el exterior, se ha continuado con la identificación de nuevas fuentes de

inversión; incluso con la actual pandemia, los medios virtuales han permitido que estas acciones continúen.

3.3. Promoción de las inversiones peruanas como *soft power*

La noción de *soft power* o poder blando fue establecida por el politólogo estadounidense Joseph Nye (2004), quien lo definió como la capacidad que tiene un Estado para persuadir a otros, sin la necesidad de usar la fuerza o la coerción, como suele ser empleada en las relaciones internacionales. A través de la atracción, los Estados van obteniendo legitimidad en el ámbito internacional. Las herramientas que tiene el Estado bajo esta estrategia son su cultura, sus valores o costumbres sociales.

De acuerdo con el CEPLAN, desde el 2017, la IED ha tenido mayor importancia que las tensiones comerciales a nivel mundial. Por ello, la IED se puede asociar con el posicionamiento geopolítico de los países receptores y emisores de esta (CEPLAN, 2020, p. 123). La tendencia en años recientes ha sido que las grandes economías, como Estados Unidos o Reino Unido han endurecido las políticas para bloquear las inversiones extranjeras. Por el contrario, países como China, con miras a incrementar su presencia internacional, están buscando reducir sus restricciones internas a la IED.

En este sentido, de acuerdo con un ranking de la OCDE que mide el nivel de restricción de las inversiones de cada país, el Perú todavía tiene altas restricciones, en comparación con los países pertenecientes a esta organización. Estos países también son conocidos como los más desarrollados. Por ello, se podría proponer mecanismos o estrategias para disminuir estas restricciones y que se continúe promocionando a las inversiones extranjeras (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos [OCDE], 2021).

La mayoría de los Estados son conscientes de la importancia del poder que conlleva el poder blando en las relaciones internacionales. En el caso de los países en vías de desarrollo, como el caso peruano, estos países suelen invertir en el desarrollo de su *soft*

power para mejorar su posición en el sistema internacional. Por ello, para el Perú, el ser visto como un potencial receptor de inversiones es un factor importante para atraer inversionistas de todo el mundo.

En esta misma línea, al 2020, el Perú ocupó el puesto 66 de 145 países evaluados en el Índice de Oportunidad Global (GOI). Este índice evalúa el atractivo de las economías para los inversionistas internacionales, según la percepción empresarial, el marco institucional, las políticas económicas aplicadas, entre otros factores. A nivel global, la posición del país está ubicada en la primera mitad del ranking; a nivel regional, equivale a ocupar el sexto lugar, después de Chile, Uruguay, Costa Rica, México y Panamá. Esto ha permitido que el Perú se posicione como un país atractivo para las inversiones extranjeras en la región, especialmente por la política de apertura desplegada desde el nuevo milenio (ComexPerú, 2021a).

De igual manera, el Infracoscopio del Banco Interamericano de Desarrollo (2019), ha situado al país como uno de los que tiene mayor capacidad de llevar a cabo APP en infraestructuras sostenibles a nivel regional. Este índice considera el entorno legislativo, la imparcialidad, la transparencia, el marco institucional, la experiencia con contratos de APP en infraestructura, entre otros aspectos. El Perú ha logrado un puntaje que lo posiciona en el segundo lugar, empate con Colombia y solo por debajo de Chile, quien ocupa el primer lugar. Este tipo de indicadores fortalece la imagen del Perú en el ámbito económico.

De acuerdo con el *Center on Public Diplomacy* (2021), especialmente en estos tiempos de COVID-19, el poder blando es fundamental. La pandemia ha impuesto una diplomacia socialmente distanciada, lo cual requiere mayores niveles de confianza y compromiso entre los países. En este contexto, el poder blando y la diplomacia pública emergen como herramientas cruciales para el relacionamiento entre países. Por ello, con miras hacia el futuro, este tipo de poder blando supone una herramienta necesaria.

Finalmente, es importante mencionar que, pese al cambio de gobierno que suele provocar incertidumbre entre las inversiones privadas (incluyendo las extranjeras), el Perú sigue siendo un país atractivo para este tipo de inversiones (El Peruano, 2021b). No obstante, como se ha detallado en las líneas precedentes, aún existen espacios que pueden ser mejor aprovechados.

Capítulo III: Elementos para fortalecer un plan estratégico del Ministerio de Relaciones Exteriores en materia de inversión extranjera en infraestructura en el Perú

1. Identificación de países inversores estratégicos

Cuando se refiere a países de importancia estratégica o estratégicos, se considera a aquellos Estados socios con los que se puede incentivar la inversión en actividades económicas, además de impulsar la competitividad, productividad y valor agregado (CEPLAN, 2011, p. 12). En ese sentido, en la presente sección se detallan los países inversores estratégicos para el Perú, identificados a partir de las inversiones adjudicadas, ejecutadas y las relaciones entabladas con dicho país.

A nivel general, los principales inversionistas de IED en el Perú al 2020 son España y Reino Unido, quienes en los últimos años han liderado la lista de países inversionistas con aportes al capital de las empresas nacionales entre \$ 4 000 y \$ 5 000 millones anuales. Siguiendo el orden, se ubican Chile, Estados Unidos, Países Bajos, Brasil, Colombia y Canadá, con inversiones entre \$ 1 000 y \$ 3 000 millones al año, desde el 2014 (Proinversión, 2021c). Estos son los países que registran un monto de inversión por encima del mil millón de dólares en los últimos cinco años, tal y como se muestra a continuación:

Tabla 32. Saldo de IED en el Perú, como aporte al capital, por país de domicilio, en millones de dólares (2015-2020)

PAÍS	2015	2016	2017	2018	2019	2020
España	4 850.79	4 911.36	4 911.36	5 003.52	5 046.24	5 053.81
Reino unido	4 345.64	4 353.91	4 364.26	4 683.22	4 683.22	4 683.22
Chile	3 175.53	3 402.23	3 404.08	3 557.48	3 567.23	3 567.23
EE. UU.	3 215.46	3 218.35	3 221.05	3 223.55	3 227.10	3 232.37
Países Bajos	1 256.62	1 256.62	1 256.62	1 256.62	1 256.62	1 256.62
Brasil	1 187.72	1 200.87	1 200.87	1 200.87	1 200.87	1 200.87
Colombia	1 124.09	1 179.12	1 179.12	1 179.12	1 179.12	1 179.12
Canadá	1 070.26	1 086.17	1 086.17	1 086.17	1 086.17	1 086.17

Nota. Adaptado de las Estadísticas Generales de la inversión extranjera en el Perú, por Proinversión, 2021.

Por ser los principales inversionistas, estos países pueden ser perfilados como países estratégicos para continuar fomentando la IED en el país. Dado que ya cuentan con activos en el Perú, se puede aprovechar este vínculo preexistente para fomentar nuevos convenios, como lo son la inversión para la ejecución de proyectos de infraestructura pública.

De acuerdo con Proinversión (2021b), los principales inversionistas que han efectuado aportes de capital provienen principalmente del continente americano y europeo. Especial mención merece la inversión proveniente de España, situado en el primer lugar de la tabla, según el monto invertido en el Perú en los últimos cinco años. Se registran inversiones en diferentes sectores nacionales en los últimos diez años. Al año 2020, las empresas receptoras de inversión principalmente forman parte del sector de Comunicaciones, Finanzas y Energía. Entre las principales empresas receptoras de IED están Telefónica del Perú S.A., Entel Perú S.A., Banco Santander Perú S.A. y Gasoducto Sur Peruano S.A.

En el caso de Reino Unido, los mayores montos de inversión en el país se centraron en los sectores de Minería y Finanzas. En el rubro de la minería, las principales empresas receptoras de esta inversión registradas son Minera Chinalco Perú S.A., Anglo American Quellaveco S.A. y Fresnillo Perú. S.A.C. Por su parte, en el caso de Chile, los sectores a los que se ha dirigido su inversión se centran en los sectores de Comunicaciones y Finanzas; con empresas receptoras de su inversión como Entel Perú S.A., Falabella Perú S.A. y AFP Hábitat S.A.

Los mayores montos de inversión recibidos desde Estados Unidos fueron dirigidos a los sectores de Minería e Industria, siendo las principales empresas receptoras de la inversión Del Monte Perú S.A.C. y GI de Perú S.R.L. Un panorama similar se registra respecto de las inversiones provenientes de Países Bajos, puesto que los sectores que registran un mayor monto de inversión proveniente de este país son Minería, Industria y Energía. La empresa receptora de inversión neerlandesa registrada es APM Terminals Callao S.A.

En el caso de Brasil, sus inversiones han sido destinadas a la Minería y a la Industria, y las empresas receptoras de esta inversión son Fitesa Perú S.A.C., Cementos Portland S.A. y Terminal Portuario Paracas S.A. La inversión de Colombia fue dirigida a los sectores de Industria y Energía, principalmente hacia las empresas Consorcio Transmantaro S.A., Confipetrol S.A. Sucursal, Gas Natural de Lima y Callao S.A. y Energía Eólica S.A. Finalmente, desde Canadá, se ha invertido principalmente en Minería y Finanzas, hacia las empresas Hubday Perú S.A.C., EFE Holdings, S.A., Compañía Minera Kolpa S.A. y Minergia S.A.C.

Además de lo registrado como aporte de capital por Proinversión, se hace mención del análisis específico de los países involucrados en los procesos de APP y OXI, conforme a la información presentada en las secciones precedentes de esta investigación. Al respecto, bajo la modalidad de OXI en los últimos cinco años, se resalta el rol de México y China, como países que han ejecutado importantes proyectos de infraestructura en transporte y saneamiento, respectivamente. El caso de China, a su vez, genera una gran oportunidad como socio estratégico debido a su crecimiento económico e incremento de relevancia política en el ámbito internacional en los últimos años. De la misma manera, bajo esta modalidad, si bien no se han registrado nuevas entidades prestadoras provenientes de España durante los años 2015 a 2020, de todos modos, se resalta su rol como socio para la ejecución de proyectos de inversión, tanto en saneamiento como en transporte en los años previos.

Bajo la modalidad de OXI, se ha ejecutado una mayor cantidad de proyectos en infraestructura del sector transporte, comparado con salud y saneamiento. Asimismo, las empresas provenientes de Australia, Suiza y México han sido las que han ejecutado una mayor cantidad de proyectos. En el sector transporte, resalta la participación de Australia y Suiza; en el sector saneamiento, resalta la participación de México; y en el sector salud, resalta la participación de Suiza. Todas estas empresas realizan operaciones en el rubro de la minería.

Finalmente, se hace mención de Ecuador, Alemania, Dinamarca y Emiratos Árabes Unidos. De acuerdo con la CCL (s. f.), estos países operan entre uno y tres megaproyectos de inversión en territorio peruano.

Países bajo la modalidad de contrato Gobierno a Gobierno

Tal y como se mencionó en secciones precedentes, durante el periodo de evaluación (2015 a 2020), también se han ejecutado proyectos de inversión bajo la modalidad de G2G. Los países con los que se han firmado acuerdos han sido Corea del Sur, Francia, y de manera más relevante, el Reino Unido. Dado que son países con los que ya se tiene un vínculo y buenas prácticas en la ejecución de proyectos, entonces se buscaría replicar estas experiencias en distintos sectores.

Si bien, la modalidad de contrato de G2G tiene sus particularidades y difiere, por ejemplo, de una APP, esto no es un impedimento para continuar empleando esta herramienta para la ejecución de proyectos en el corto plazo. A su vez, tampoco es una limitación para ejecutar estos proyectos siguiendo otras modalidades: es posible construir un proyecto mediante un G2G y luego concesionar la operación de este proyecto a una entidad privada mediante una APP (Cárdenas, 2021). Lo que se puede resaltar es que el nexo y coordinación con estos países estratégicos se mantenga para continuar atrayendo la IED hacia el Perú.

Instituciones Financieras

Existen oportunidades para identificar países inversores estratégicos al analizar las instituciones financieras internacionales que actualmente ya están financiando proyectos de infraestructura. Si bien, estos no invierten o ejecutan directamente los proyectos, son el canal para acceder a recursos monetarios. En ese sentido, tienen un vínculo con los inversores peruanos, por lo que se podría explorar este canal para continuar atrayendo la IED.

De acuerdo con EY et al., (2020, p. 81), actualmente el panorama de instituciones financieras con presencia en el Perú es como se muestra a continuación:

Tabla 33. Instituciones financieras extranjeras que financian proyectos de infraestructura en el Perú

Instituciones Financieras Internacionales	Sector	País de origen
Bank of America Merrill Lunch	Salud, Vía férrea	Estados Unidos
BNP Paribas	Energía, Agua	Francia
Cassa Depositi e Prestiti	Vía férrea	Italia
Citigroup	Vía férrea	Estados Unidos
Credit Agricole Group	Energía, Vía férrea	Francia
Credit Suisse	Telecomunicaciones	Suiza
Deutsche Bank	Vía férrea	Alemania
DnB NOR Bank	Puertos, Energía	Noruega
Goldman Sachs	Energía, Carretera	Estados Unidos
HSBC	Puertos, Energía	Reino Unido
ING Group	Energía	Países Bajos
Instituto de Crédito Oficial	Vía férrea	España
Intesa Sanpaolo	Vía férrea	Italia
Itau BBA	Puertos, Energía	Brasil
Mitsubishi UFJ Financial Group	Vía férrea	Japón
Mizuho Financial Group	Vía férrea	Japón
Morgan Stanley	Vía férrea	Estados Unidos
MUFG Bank	Energía	Japón
Natixis	Puertos, Vía férrea	Francia
Novo Banco	Energía, Telecomunicaciones	Portugal
Santander	Puertos, Vía férrea	España
Societe Generale	Puertos, Energía, Vía férrea	Francia
Standard Chartered Bank	Puertos	Reino Unido
Sumitomo Mitsui Banking Corporation	Vía férrea, Carretera	Japón
WestLB	Puertos, Energía	Alemania

Nota. Adaptado de *Guide to investing in infrastructure projects in Peru 2020/2021* (p. 81), por EY, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Proinversión, 2020.

Tal y como se observa, el financiamiento de proyectos en infraestructura está centrado principalmente en vías férreas, puertos, carreteras y energía; es decir, especialmente en el sector de transporte. En menor medida, este financiamiento está centrado en los sectores de telecomunicaciones, salud y agua. Asimismo, Estados Unidos, Francia y

Japón son los países de origen de un mayor número de instituciones financieras con presencia en el Perú (cuatro instituciones cada una).

En orden descendente, le siguen Alemania, España, Italia y Reino Unido, cada uno con 2 instituciones financieras. Finalmente, con la presencia de una institución financiera cada uno, se registra a Brasil, Noruega, Países Bajos, Portugal y Suiza, tal y como se muestra a continuación:

Tabla 34. Número de instituciones financieras extranjeras que financian proyectos de infraestructura en el Perú, según país de origen

País de Origen	Número de instituciones financieras internacionales	Sector
Estados Unidos	4	Salud, Vía férrea, Energía, Carretera
Francia	4	Energía, Agua, Vía férrea, Puertos
Japón	4	Vía férrea, Energía, Carretera
Alemania	2	Vía férrea, Puertos, Energía
España	2	Vía férrea, Puertos
Italia	2	Vía férrea
Reino Unido	2	Puertos, Energía
Brasil	1	Energía, Telecomunicaciones
Noruega	1	Puertos, Energía
Países Bajos	1	Energía
Portugal	1	Energía, Telecomunicaciones
Suiza	1	Telecomunicaciones

Nota. Adaptado de *Guide to investing in infrastructure projects in Peru 2020/2021* (p. 81), por EY, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Proinversión, 2020.

Como se observa, la mayoría de los países estratégicos inversores en el sector de infraestructura de transporte, salud y saneamiento, bajo las distintas modalidades de ejecución, no son países vecinos, sino provienen de otros continentes (generalmente países europeos y en menor medida países latinoamericanos). Un aspecto por resaltar es que no solo provienen de Occidente (Norteamérica y Europa), sino también de Asia (China, Japón y Corea del Sur), lo cual significa una diversificación de la IED que llega al Perú. Esto le brinda más oportunidades al país, puesto que las inversiones extranjeras no dependen únicamente de un solo agente. Asimismo, supone la

posibilidad de explorar la promoción de inversiones en países localizados en diferentes zonas geográficas.

De manera adicional, es importante mencionar que la mayoría de estos países refuerzan su rol de socio estratégico al estar posicionados dentro de los 25 primeros lugares del ranking de Transparencia Internacional: el Índice de Percepción de la Corrupción (Transparency International, 2021). En específico, al año 2020, estos países son Reino Unido, Chile, Estados Unidos, Países Bajos, Canadá, Australia, Suiza, Francia, Japón y Alemania. Esta categoría implica bajos niveles de corrupción existente en los respectivos gobiernos, con lo que se puede tener una mayor probabilidad de un desempeño íntegro en el proceso de las inversiones

2. Identificación de sectores nacionales estratégicos

De cara al futuro, es importante continuar con los planes ya establecidos a nivel nacional. Bajo la actual administración, se pretende darle continuidad a la ejecución del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC); en específico, a los cincuenta y dos proyectos priorizados detallados en el Capítulo 2 de la presente investigación. Estos proyectos no solo comprenden los sectores relevantes para la presente investigación (infraestructura en transporte, salud y saneamiento), pero al tratarse de proyectos priorizados, entonces sus respectivos sectores pueden ser considerados como estratégicos para ser desarrollados en el corto y mediano plazo. En conjunto, esta inversión asciende a un total de S/. 114 mil millones.

Antes de la elaboración de la cartera de cincuenta y dos proyectos, algunos de los sectores remitieron sus proyectos de inversión priorizados. Como es de notar, el sector de Transportes y Comunicaciones es aquel con una mayor cantidad de proyectos pendientes de ser ejecutados. En orden, le siguen el sector de Energía, Agricultura y Riego, y Saneamiento y residuos sólidos; estos sectores configuran una primera identificación de sectores estratégicos a ser priorizados de cara al futuro.

Tabla 35. Número de proyectos priorizados por sector, previo a la elaboración de la cartera de 52 proyectos priorizados en el PNIC

Sector	Número
Transportes y Comunicaciones	117
<i>Transportes</i>	99
Transporte urbano y ferrocarriles	13
Redes viales	68
Terminales portuarios y fluviales y vías navegables	6
Aeroportuario	9
Sector logístico	3
<i>Comunicaciones</i>	18
Energía	62
Remitidos por el Ministerio de Energía y Minas	49
Remitidos por Electronoroeste S.A. (Enosa)	13
Agricultura y Riego	16
Remitidos por el Ministerio de Agricultura y Riego	16
Saneamiento y residuos sólidos	31
Remitidos por el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento	9
Remitidos por el Servicio de Agua Potable y Alcantarillado de Lima - Sedapal S.A.	8
Remitidos por el Ministerio de Ambiente	14

Nota. Adaptado del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (pp. 53 – 61), por el Ministerio de Economía y Finanzas, 2019.

Sector Transporte

Pese a la variedad de los proyectos priorizados, es importante resaltar que, como se mencionó en la sección inicial de la presente investigación, la inversión en infraestructura de transporte genera importantes beneficios como ahorro en el tiempo, competitividad y mejora de la capacidad productiva (MEF, 2019a, p. 25). Inicialmente, este sector priorizó un total de noventa y nueve proyectos. Entre estos, se encuentran proyectos de transporte urbano, ferrocarriles, redes viales, terminales portuarios, fluviales y vías navegables, y aeroportuario (MEF, 2019, pp. 53-56).

Una vinculación importante que se observa, especialmente en el caso de OxI, es que las empresas mineras de capital extranjero han estado dispuestas a invertir en infraestructura de transporte. Como es fácil de notar, una carretera o un ferrocarril permite conectar una zona rica en minerales con diferentes puntos de venta y

distribución, por lo que estas empresas requieren de dicha infraestructura para continuar operando. En consecuencia, no solo ganan estas empresas inversoras, sino también ganan los pobladores de esa zona del Perú, pues también pueden acceder a dicha conectividad (hay un efecto multiplicador positivo).

Asimismo, en la actualidad ya se tienen identificados diversos proyectos planificados hacia el futuro o que aún tienen retrasos importantes en su ejecución; el monto a invertir asciende a aproximadamente \$ 2 812 millones (principalmente proyectos de puertos marítimos y fluviales). Esta ejecución se realiza de manera progresiva, de acuerdo con lo estipulado por los inversionistas y el Estado peruano. Dentro de estos proyectos se encuentra la ampliación del Muelle Sur en el Callao.

Adicionalmente, se hace especial mención a proyectos como la Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la rehabilitación del Aeropuerto de Chiclayo, el Terminal Portuario Salaverry, la rehabilitación del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica, el Antepuerto del Callao, entre otros que se pretende continuar ejecutando hacia futuro (El Peruano, 2021c). Dada esta identificación de proyectos en infraestructura de transporte que ya está establecida, es necesario que este sector sea considerado como uno estratégico para el desarrollo del país.

Sector Saneamiento

En el sector Saneamiento, el PNIC menciona que la priorización de los proyectos de este ámbito generan beneficios directos en la salud y en la provisión de servicios públicos directos al ciudadano (MEF, 2019a, p. 26); tal y como se muestra en la tabla precedente, se tiene priorizado 31 proyectos en los cuales se puede invertir. Además, de acuerdo con Proinversión (2021a), actualmente se cuenta con doce proyectos del sector saneamiento en portafolio para ser adjudicados y ejecutados en los próximos años.

Además, es necesario tener como visión a futuro el Plan Nacional de Saneamiento 2021 – 2025 que se está desarrollando desde el Ministerio de Vivienda, Construcción

y Saneamiento (MVCS). En este se tendrá una planificación para la ejecución de proyectos que puedan cerrar las brechas de agua y saneamiento. Asimismo, se detallará las modalidades de financiamiento e inversión pertinente, siendo la IED una herramienta relevante (Agencia Andina, 2021).

Sector Salud

La relevancia de las inversiones en el sector salud se ha visibilizado en la actual pandemia de la COVID-19, en la que se ha evidenciado la carencia de hospitales y centros médicos que pueden atender la demanda de atenciones de salud. En este contexto, la inversión extranjera es una alternativa para complementar las falencias de inversión en infraestructura pública que tiene el Perú, especialmente cuando se ha puesto en relevancia la necesidad de invertir en este sector. Al respecto, en el portafolio de proyectos de salud registrado en Proinversión, se identifican cinco proyectos para ser adjudicados y ejecutados entre los años 2022 y 2023 (Proinversión, 2021a).

Asimismo, se debe mencionar que, hasta el 2020, la embajadora del Reino Unido en Perú, Kate Harrison, mencionó que diversas empresas británicas estaban interesadas en participar no solo en las etapas de calificación y diseño, sino también en la implementación de proyectos, especialmente del sector salud y educación. Lo que es aún más resaltante, es que estas empresas están dispuestas a proporcionar tecnología, experiencia en diseño y gestión, así como propuestas innovadoras para una correcta implementación de hospitales y escuelas. Esto, debido a que los proyectos se enmarcarían en la modalidad de G2G (El Economista América, 2020).

Como elemento adicional, es necesario mencionar que existe también un pronunciamiento respecto de los proyectos priorizados por el PNIC para ser ejecutados bajo la modalidad G2G. El monto para ser invertido es de aproximadamente \$ 12 billones. Como se observa, los sectores priorizados son Transporte, Agua y Saneamiento, Salud y Educación, con proyectos ubicados no únicamente en Lima, sino en diferentes zonas del Perú:

Tabla 36. Cartera de proyectos estimada, modalidad G2G

Proyecto	Sector	Ubicación	Inversión estimada (millones de dólares)
Línea 3 y 4 del Metro de Lima y Callao	Transporte	Lima	8 501
Mejoramiento de la Carretera Central (Puente Trancha Ricardo Palma - La Oroya)	Transporte	Lima	419
24 Proyectos de Saneamiento y Agua	Agua y Saneamiento	Perú	1 417
44 Hospitales	Salud	Perú	850
75 Escuelas	Educación	Perú	850
Inversión Total Estimada			12 037

Nota. Adaptado de *Guide to investing in infrastructure projects in Peru 2020/2021* (p. 79), por EY, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Proinversión, 2020.

Además, recientemente y bajo esta modalidad, se suscribió un acuerdo con Francia para ejecutar la construcción de la Carretera Central Daniel Alcides Carrión, en el sector de transporte (El Peruano, 2021c). Este proyecto requiere de una inversión de \$ 200 millones, aproximadamente. Tal y como se observa, ya existen proyecciones hacia futuro para continuar invirtiendo en estos sectores estratégicos.

Finalmente, de manera general para los sectores señalados, establecer los sectores estratégicos de inversión en concordancia con la priorización de los proyectos del PNIC resulta conveniente, puesto que estos proyectos han sido elegidos para reducir las brechas más grandes de infraestructura. Se trata de una cartera corta de proyectos, alineada con las prioridades nacionales de largo plazo (MEF, 2019a, p. 15). De manera específica, los sectores de transporte y saneamiento fueron considerados como sectores con un impacto productivo: con un efecto multiplicador sobre el consumo y la inversión privada, que contienen proyectos localizados en áreas con alto potencial de diversificación y que se tiene la capacidad de implementarlos. En el caso del sector salud, este fue considerado como uno que genera un alto impacto social: beneficia a la población y se toma en cuenta la localización de sus proyectos en zonas con altas tasas de pobreza (MEF, 2019a, pp. 25-26).

Además de ello, los proyectos han sido declarados de interés nacional, lo cual agiliza procesos como la adquisición o la expropiación de predios. Asimismo, se cuenta con otras facilidades como estar incluidos en la Fase 1 de la Reanudación de Actividades, en un contexto de pandemia. Con estas condiciones, se pretende asegurar la ejecución de los proyectos de inversión en infraestructura priorizados en el Plan (MEF, 2020, p. 20).

No se debe olvidar de que, para que la IED tenga un rol funcional en el crecimiento y desarrollo nacional, esta debe estar articulada y ser congruente con los objetivos de desarrollo económico que se traza un país. Además, esta IED debe ser guiada para maximizar los beneficios para la economía local (De la Mora, 2017, pp. 82-83).

En este marco, resulta válido preguntarse sobre la necesidad o urgencia de buscar inversión extranjera o la asociación con otros países para ejecutar los proyectos de infraestructura. Al respecto, ComexPerú (2021b) detalla que, pese al buen desempeño económico peruano desde el 2001, los recursos disponibles no se están usando eficientemente. Es urgente mejorar la ejecución de la inversión pública, no solo a nivel nacional, sino también a nivel regional y local. Por ello, el uso de otros mecanismos de contratación y ejecución de la inversión pública, como las APP o las contrataciones G2G con países extranjeros, proporcionan un ambiente óptimo para incrementar las inversiones en proyectos de infraestructura.

3. Propuesta de lineamientos para fortalecer el rol del Ministerio de Relaciones Exteriores en materia de inversión extranjera en infraestructura en el Perú en transporte, salud y saneamiento

Si bien, el MRE actualmente tiene un rol legalmente definido en el proceso de atracción de IED que ha venido desempeñando satisfactoriamente, es necesario identificar las oportunidades de mejora que puedan reforzar y repotenciar el rol de este

ministerio en materia de inversiones extranjeras en infraestructura. Especialmente, frente a un mundo cambiante y un orden internacional dinámico, en el que las potencias y las relaciones entre actores internacionales van variando. En este contexto, el Perú debe buscar adaptarse mediante nuevas estrategias de política exterior.

Por ello, en la presente sección se proponen algunos lineamientos que fortalecerán el rol del MRE en materia de inversión extranjera en infraestructura en el país; estos lineamientos se proponen para: i) la política exterior a nivel país, ii) la imagen y rol que puede adquirir el país en el ámbito internacional, y iii) la acción directa del MRE, y sus respectivas Direcciones, en este proceso.

Política Exterior Peruana

Respecto de la política exterior, el Perú ha venido desempeñando una política abierta hacia el mundo, lo cual le ha permitido dinamizar su economía, lograr objetivos económicos y un crecimiento que ha generado ingresos económicos para el país. En las secciones precedentes se ha detallado cómo es que empresas extranjeras de distintos rubros han venido invirtiendo en los proyectos de infraestructura; sin embargo, se debe resaltar el rol potencial que puede tener la banca internacional.

Actualmente existen instituciones financieras extranjeras que han desempeñado un rol importante en el rubro, provenientes principalmente de Estados Unidos, Francia y Japón. Esto supone una oportunidad de hacer énfasis y estudiar a profundidad los intereses de este tipo de actores del sector privado, de modo que se optimice la relación con ellos y sus respectivos países de los que provienen. Al respecto, se hace una especial mención a las entidades como WestLB AG, el cual es un banco comercial europeo con base en Alemania.

Este banco es parcialmente propiedad del Estado alemán; es decir, no se trata enteramente de un actor privado ni de un actor público, sino podría ser considerado como un híbrido. Con estas características, se convierte en un inversor con el que se podría tener una interacción más activa a través de la diplomacia, puesto que el Estado

de la contraparte está directamente involucrado. Para ello, se requiere identificar los casos similares existentes entre los actuales países inversores, así como también establecer un contacto con este tipo de actores para promocionar las inversiones peruanas.

Adicionalmente, es cierto que el Perú es considerado como un país que atrae IED y registra mayores ingresos de esta en la actualidad (Banco Mundial, 2021). Tal y como se observa en la Tabla inferior, la entrada neta de capitales extranjeros ha significado un mayor porcentaje del PBI en los últimos diez años y ha superado en gran medida la salida neta de capitales. Por ello, se propone continuar buscando espacios de negociación e impulsar acuerdos de promoción de inversiones para que el país también pueda incrementar su rol como emisor de IED.

Tabla 37. Salidas y entradas de Inversión Extranjera Directa en el Perú (2010 – 2019), % PBI y dólares a precios actuales.

Año	IED, entrada neta de capital (%PIB)	IED, salida neta de capital (%PIB)	IED, entrada neta de capital (USD a precios actuales)	IED, salidas netas de capital (USD a precios actuales)	Diferencia (IED entrada – IED salida)
2010	5.73	0.30	8 454 627 588	436 270 503	8 018 357 085
2011	4.47	0.20	7 682 261 109	342 593 550	7 339 667 559
2012	7.07	0.91	13 622 485 104	1 755 932 170	11 866 552 935
2013	4.88	0.24	9 826 002 544	492 312 092	9 333 690 452
2014	1.96	0.55	3 929 942 910	1 106 781 218	2 823 161 692
2015	4.38	0.10	8 313 966 795	189 079 475	8 124 887 320
2016	3.51	0.60	6 739 051 858	1 155 961 998	5 583 089 860
2017	3.25	0.24	6 860 492 819	500 069 431	6 360 423 389
2018	2.91	0.01	6 487 906 281	19 161 066	6 468 745 215
2019	3.89	0.39	8 891 912 446	896 402 274	7 995 510 173

Nota. Adaptado de Datos de libre acceso del Banco Mundial, por el Grupo Banco Mundial, 2021.

En específico, se puede reforzar la coordinación con empresas privadas de distintos rubros o la banca nacional para fomentar su participación en las ferias internacionales y *roadshows*, De esta manera, podrá tener conocimiento de las oportunidades de inversiones en el exterior, la comunidad internacional puede conocerlos y se les facilita

el contacto directo con los actores de quienes recibiría la inversión, mediante la participación del MRE. La diplomacia proporcionaría un escenario más confiable para los países receptores, al mismo tiempo que se fortalece el poder blando del Perú, como país receptor y emisor de inversión extranjera.

Un aspecto adicional por considerar es la pertenencia del Perú en bloques regionales y multilaterales. Por ejemplo, se ha registrado un incremento en el flujo de capital proveniente de Australia (Proinversión, 2021d); para este país, la Alianza del Pacífico es de su interés, y como miembro observador, asiste a las cumbres desarrolladas por los países miembros. En ese sentido el Perú puede aprovechar este espacio como un marco para atraer inversiones de este país de Oceanía.

No solo eso, sino que también estos espacios proporcionan la oportunidad de intercambiar experiencias y buenas prácticas en materia de promoción de inversiones. Por ejemplo, recientemente, en Chile, se ha establecido un nuevo plan estratégico para atraer capitales extranjeros y fomentar las inversiones, especialmente en un contexto en el que se busca la recuperación económica. En esta estrategia se definen los lineamientos y coordinación entre los distintos ministerios y la agencia de promoción de inversiones. Al respecto, en el Perú se podría esbozar una estrategia similar, de modo que se pueda consolidar la vinculación entre los servicios ofrecidos, los ministerios y las inversiones extranjeras requeridas (InvestChile, 2021).

Por otro lado, si bien, el ámbito de las relaciones exteriores es competencia del MRE, esto no quiere decir que no se realicen esfuerzos a nivel intersectorial. Por ejemplo, una coordinación estrecha con el MEF, la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada de esta institución o con Proinversión, como organismo público adscrito al MEF, proporcionaría un mejor conocimiento de los proyectos de inversión en infraestructura que se requieren. Además, con este tipo de coordinación, el MRE puede mantenerse informado sobre los avances de los proyectos ejecutados con capital extranjero. Por ello, se propone la designación de funcionarios diplomáticos destacados para este sector.

Es necesario resaltar que en la actualidad existen funcionarios diplomáticos peruanos destacados en ocho entidades públicas:

- i) La Presidencia de la República
- ii) La Junta Nacional de Justicia
- iii) El Ministerio de Defensa⁵
- iv) El Ministerio del Interior
- v) La Presidencia del Consejo de Ministros
- vi) El Jurado Nacional de Elecciones
- vii) El Capítulo Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Perú – Ecuador
- viii) La Agencia Peruana de Cooperación Internacional
- ix) El Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social
- x) El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo
- xi) El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo

De acuerdo con el art. 142 del ROF (2010), los diplomáticos en situación de actividad pueden ser destacados a prestar servicios a diversas entidades de la administración pública. Asimismo, según el art. 63 del Reglamento de la Ley del Servicio Diplomático de la República (2003), los diplomáticos de cualquier categoría, pueden desempeñar cargos con responsabilidad directiva en otras entidades del Estado, bajo esta modalidad de destaque. Adicionalmente, de acuerdo con el art. 80 del Reglamento de la Ley de Carrera Administrativa (1990), un servidor público –en este caso, el funcionario diplomático– puede desplazarse temporalmente a otra entidad para desempeñar funciones asignadas por la entidad que lo recibe, dentro de sus competencias funcionales.

Otra alternativa podría ser la conformación de una Mesa Ejecutiva para la inversión extranjera directa en el Perú. Estas mesas ejecutivas suelen estar a cargo del MEF y reúnen al sector público y privado para identificar problemas y soluciones en algunos

⁵ En el caso del Ministerio de Defensa se trata de un funcionario diplomático que es director de la Dirección General de Relaciones Internacionales, dependiente del Despacho Viceministerial de Políticas para la Defensa.

sectores. Esta modalidad permite que se impulsen acciones desde diferentes partes involucradas, especialmente para mejorar la competitividad del sector en cuestión (MEF, 2021). Estas mesas suelen estar conformadas por viceministros o representantes de diferentes sectores y de entidades privadas, por lo que se podría juntar al MRE, un sector relacionado a los proyectos de inversión y las empresas internacionales interesadas en estos o que ya cuentan con la experiencia invirtiendo.

En este marco, existe una gran oportunidad de coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) por ser el principal ejecutor de la inversión pública en el Perú. Incluso, se reconoce la necesidad de contar con los mejores funcionarios para la ejecución de proyectos (Luna Victoria, 2021). Como consecuencia, el MTC también es una entidad a la que se podría destacar a los diplomáticos para la coordinación de la ejecución de proyectos de infraestructura.

Debido a la necesidad de la inversión en infraestructura en el sector de salud y saneamiento, también se requiere una estrecha coordinación con el Ministerio de Salud y Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. Esto permitiría una interacción más frecuente y se podrían buscar sinergias para lograr los objetivos en común. Se debe resaltar que ambas instituciones (el MRE y la entidad relacionada al sector del proyecto por ejecutar) estarían intercambiando conocimiento e información, lo cual potencia sus respectivas funciones en sus respectivos sectores.

Esta misma dinámica se puede replicar en los distintos niveles territoriales, con los gobiernos regionales y locales, a través de una participación más activa de las doce Oficinas Desconcentradas del MRE, en virtud del art. 142 del ROF (2010). En este artículo se detalla que el MRE tiene la facultad de coordinar con los diferentes niveles de gobierno todos los asuntos relativos a sus vinculaciones externas y procurar que los intereses o acciones de estos actores converjan con los objetivos de política exterior.

Con este tipo de coordinación, se puede acceder directamente a la priorización de los proyectos de infraestructura realizada a nivel regional y local, y tener esta información

disponible para ser promocionada entre la oferta de inversión extranjera. Además, contribuye a promover una inversión descentralizada. De acuerdo con De la Mora (2017, p. 83), la coordinación entre los diferentes niveles de gobierno permite desarrollar mejores políticas públicas para atraer inversiones.

En esta línea, se puede seguir el ejemplo desplegado por países como Colombia, que cuenta con diferentes agencias de desarrollo local para articular el sector público y privado en favor del desarrollo económico de ciertas ciudades en específico (Bancolombia, 2020). Si bien, en el Perú se cuenta con una agencia que promueve las inversiones a nivel nacional –Proinversión–, contar con una estrategia que promueva las inversiones en departamentos o regiones específicas del país permitiría mejorar la focalización de la IED. En esta línea, el MRE sería un actor importante en la promoción en el extranjero y un facilitador para la instalación de empresas internacionales en las diferentes ciudades.

Adicionalmente, se propone una coordinación estrecha con el MINCETUR y la Comisión de promoción del Perú para la exportación y el turismo (PromPerú). La función de PromPerú está orientada a promover la inversión extranjera directa en emprendimientos y no en infraestructura o servicios públicos, como sí se hace desde el MRE (PromPerú, 2019). Sin embargo, se pueden aprovechar los espacios como ferias o eventos que se elaboran en el exterior para que, en conjunto, se continúe promocionando al Perú como receptor de diferentes tipos de inversión. De esta manera, se puede optimizar el uso de los recursos públicos peruanos.

Adicionalmente, se puede establecer una estrategia con los países limítrofes, especialmente para las inversiones en el sector transporte. Proyectos como ferrocarriles o trenes que permitan la conectividad entre países, o un tren bioceánico que no solo conecte los dos lados del continente, sino que también permita que países como Bolivia tenga una vía para salir al mar, serían de interés para los países cercanos al Perú. En el sector salud y saneamiento, se podría trabajar proyectos en conjunto en

la zona limítrofe. Para ello, se pueden aprovechar los espacios proporcionados en los Gabinetes Binacionales.

Asimismo, es crucial que, a nivel país, se tenga una visión de los sectores estratégicos e incidir en ellos en la promoción de inversiones hacia el exterior. Desde el MRE y los órganos del servicio exterior, se puede definir estrategias de promoción económica focalizadas en estos sectores. Por ejemplo, en Colombia, se desplegó una campaña de promoción de inversiones en el sector construcción, bajo el *slogan*: Tu casa en Colombia, tu mejor destino. De esta manera, se busca que no solo los colombianos residentes en el exterior inviertan en vivienda en ese territorio, sino también los inversores extranjeros (Rodríguez, 2021).

Finalmente, en el contexto de la COVID-19, se sugiere que la política exterior peruana continúe y refuerce su orientación hacia la apertura económica. Se debe alejar de las actuales tendencias proteccionistas existentes en el ámbito internacional, especialmente cuando, a nivel mundial, se están buscando métodos para reactivar las economías. No se debe olvidar que la inversión en proyectos de infraestructura es un gran dinamizador de la economía; además, la atracción de inversiones es una importante herramienta de política exterior para un país emergente como el Perú.

Es importante resaltar que en el Discurso de investidura del nuevo gabinete ministerial se ha hecho énfasis en que la inversión privada es un objetivo prioritario, que será orientado a cerrar brechas en los sectores de educación, salud, transporte, comunicación y agua y saneamiento. Asimismo, se ha reconocido la importancia de la promoción de la inversión privada, por lo que se mencionó que se continuaría con la adjudicación de proyectos de APP entre este año 2021 y el 2022.

Por otro lado, también se requiere mencionar la Política General de Gobierno para los años 2021 a 2026, recientemente aprobada, puesto que define los ejes, lineamientos prioritarios e intervención requerida para el periodo en cuestión. En esta Política, se ha establecido el fomento de la inversión pública y privada para la reactivación

económica (El Peruano, 2021a). Sin embargo, se sugiere que se pueda hacer un mayor énfasis en una estrategia para la atracción de inversión extranjera y de su dirección hacia sectores estratégicos. Además, si bien se hace mención respecto de las brechas de infraestructura, no se evidencia la urgencia de cubrirlas. Por ello, una inclusión de estos temas en agendas tan importantes como lo es la Política General de Gobierno le daría un gran impulso y respaldo a la promoción de inversiones extranjeras en el Perú para la infraestructura.

Construcción y Fortalecimiento de la Imagen País

Dado que el inicio de un nuevo gobierno suele generar incertidumbre entre los inversionistas –lo que podría paralizar la inversión, la ejecución de proyectos o incrementar la calificación de riesgo país–, es menester que el MRE adquiera un rol más activo en promover la imagen del Perú como un país atractivo para la inversión. Desde esta institución, se pueden promocionar las buenas prácticas en materia de IED que se han venido desarrollando, así como también recalcar que el marco legal actual en materia de inversiones proporciona herramientas y protección a los inversionistas (independientemente de su nacionalidad).

También, en caso existan interrogantes sobre la estabilidad política, se debe procurar absolverlas mediante una explicación clara y directa. Solo de esta manera se podrá proporcionar confianza al sector externo y lograr que el Perú sea considerado como un destino seguro y rentable (El Peruano, 2021b). Un ejemplo de ello, sería respaldar y difundir las acciones del presidente del Perú, quien recientemente ha buscado fomentar la inversión extranjera en el Perú, durante su visita por México y Estados Unidos (El Peruano, 2021d). No solo se reforzaría la imagen del país como uno abierto a las inversiones, sino también de uno cohesionado y estable en el ámbito político.

Nuevamente, una importante mención refiere el contexto actual. Es cierto que debido a la COVID-19, la economía mundial registró una importante caída; siendo América Latina una de las que registró un descenso de 45% de la inversión extranjera en el 2020, respecto del año anterior. Sin embargo, como se mencionó en el Capítulo 2 de

la presente investigación, el Perú ocupa puestos favorables a nivel regional respecto de su capacidad e institucionalidad para recibir inversiones extranjeras y ejecutarlas bajo distintas modalidades. Por ello, se sugiere continuar explotando y promocionando esta imagen para atraer mayores inversiones al país y fortalecer su poder blando desde el ámbito económico.

Sin embargo, entre las debilidades, se detalla que existe la percepción de que las empresas enfrentan limitaciones de desarrollo. Además, se tiene la idea de que no cuentan con facilidades para resolver disputas a nivel nacional. Por ello, se debe prestar especial atención a estos aspectos para proyectar la imagen de un país que puede combatir estas dificultades. Es necesario resaltar que, a pesar de esto, el Perú se sigue posicionando como un país atractivo para la IED a nivel regional (ComexPerú, 2021a).

Acción Directa del MRE

Respecto de la acción directa del MRE, se requiere reforzar el rol de la DPE, especialmente en los procesos de definición de los proyectos estratégicos, su fuente de inversión y el tipo de inversionista que se requiere, especialmente frente a la diversidad de convocatorias para la ejecución de proyectos de infraestructura. La participación del MRE en este proceso asegura un manejo de las inversiones con una visión geopolítica y puede prevenir diferencias en el ámbito diplomático.

Como se mencionó anteriormente, en algunas ocasiones, puede existir alguna diferencia entre la parte extranjera y la parte peruana al ejecutar las inversiones, por lo que el MRE puede ejercer sus buenos oficios para desarrollar una solución inicial. De esta manera, se pretende evitar que un conflicto escale o, en última instancia, se tenga que recurrir al arbitraje internacional. En ese sentido, el fomento de una participación formal de esta índole podría asegurar el manejo integral y pacífico, considerando la visión geopolítica del MRE. No se debe olvidar que, muchas de las empresas que participan en los procesos de adjudicación de proyectos son empresas provenientes de países extranjeros, por lo que pueden existir implicancias diplomáticas

Adicionalmente, la DPE puede incorporar como estrategia identificar a los países que cuentan con experiencia en la ejecución de proyectos de infraestructura en ciertos sectores; en este caso específico, en los sectores de transporte, salud y saneamiento. Por ejemplo, el caso de Reino Unido, que con su experiencia en los Juegos Olímpicos Londres 2012, contribuyó con la ejecución de infraestructura para los Juegos Panamericanos en la ciudad de Lima. También el caso de China con la construcción de hospitales frente a la emergencia sanitaria de la COVID-19.

Asimismo, el caso de Estados Unidos, con la construcción de vías y carreteras a nivel nacional. Una asociación estratégica con países como estos permitirá guiar adecuadamente el financiamiento de los proyectos de infraestructura, además de proporcionar oportunidades de transferencia de conocimientos y asesoramiento a los funcionarios para hacer viables dichos proyectos. Como es de notar, se podría impulsar el trabajo bajo el mecanismo G2G en estos casos.

De la misma manera, se propone que la DPE pueda trabajar en conjunto con la Dirección de Estudios y Estrategias (DEE) del MRE. Esta dirección tiene la función de estudiar de manera permanente las dinámicas del sistema internacional, de modo que se pueda proponer la posición, rol y oportunidades del Perú en el ámbito global. En este sentido, se puede elaborar en conjunto una revisión de las tendencias globales que permitan construir un marco con posibles escenarios de lo que pueda pasar en el futuro cercano. Con esta información disponible, se puede planificar y ejecutar una política exterior en materia de inversiones que vaya acorde, no solo con los objetivos del país, sino también con el contexto global.

También, se propone que la DPE, en conjunto con las Direcciones de los respectivos continentes, elabore un símil a un “perfil” de los países estratégicos o fortalecer la información de estos países con la que actualmente se trabaja desde la DPE. En este perfil o ficha, se contaría con la información de cada país inversionista, oportunidades, riesgos y experiencias pasadas del proceso de negociación económica. De esta manera se podrá tener un conocimiento integral de las modalidades que se han ejecutado con

estos socios y mejorar la actuación del MRE ante una posible negociación nueva en el plano de las inversiones.

Es necesario resaltar que las necesidades de inversión por parte del Perú y las necesidades de las empresas e inversionistas extranjeros dispuestos a invertir pueden converger. Por ejemplo, en el caso de transporte, este sector se puede vincular con las empresas extranjeras enfocadas en el rubro minero. Como se mencionó en las secciones precedentes, los proyectos de vías o carreteras benefician tanto al país receptor como a la empresa minera inversora. Ya se cuenta con experiencia en ello, como se ve en el caso de las OxI, por lo que un estudio de los distintos tipos de empresas existentes en estos países podría ser incluidos en este “perfil”. Además, se debe considerar las empresas que ya tienen presencia en el Perú, pues algunas de ellas ya han manifestado su disposición a continuar invirtiendo en infraestructura bajo los mecanismos OxI, APP y G2G.

Incluso, se podría insertar un modelo de Planeamiento Estratégico en el Estado para la interacción con cada uno de estos países. De acuerdo con el Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú (2020), un correcto planeamiento estratégico debe incluir el factor político: por ejemplo, se debe constatar información sobre la estabilidad política del país, especialmente los aspectos que influyen en el desarrollo de la ejecución de inversiones. También se debe incluir un factor de eficiencia; por ejemplo, información sobre el marco jurídico o institucionalidad, que fomentan o disminuyen la correcta ejecución de inversiones. De esta manera, las consideraciones al promocionar las inversiones en el país tendrán una visión más integral y no solo una visión económica.

Del mismo modo, se sugiere realizar un análisis sobre las ventajas de las diferentes modalidades de ejecución de las inversiones extranjeras. Realizar una minuciosa comparación, por ejemplo, entre las modalidades de APP o G2G, para cada tipo de proyecto, según el país inversor. De esta manera, se buscará implementar la mejor modalidad en casos específicos.

Finalmente, se debe reforzar los alcances de la diplomacia económica. Mediante capacitaciones, los funcionarios diplomáticos obtendrán capacidades en este tipo de diplomacia, de modo que se sigan fomentando las inversiones extranjeras en infraestructura en el país. Asimismo, se debe adoptar un rol activo en la promoción de la implementación de la diplomacia económica como una herramienta crucial de la política exterior del Perú.

Conclusiones

1. Existen diversas interpretaciones respecto del efecto que puede tener la inversión extranjera directa en los países receptores. Por una parte, tanto la teoría realista, como la teoría de la dependencia desarrollan un enfoque poco favorable respecto de las inversiones, puesto que mencionan que los Estados más poderosos invierten en los otros para demostrar su poder o su hegemonía. Por otro lado, la teoría liberal describe una posición favorable respecto de las inversiones, puesto que estas fomentan el flujo comercial entre los países e incrementan su interdependencia, lo cual reduce la posibilidad de conflicto en el ámbito internacional.
2. La inversión en infraestructura en los sectores de transporte, saneamiento y salud es una necesidad básica, no solo para el crecimiento económico de un país, sino para el desarrollo de su población. Los sectores mencionados satisfacen las necesidades básicas de los seres humanos requeridas para incrementar su competitividad y producción, puesto que se genera un efecto multiplicador de los beneficios de la inversión.
3. Dada la legislación del Perú y las diferentes modalidades existentes para ejecutar los proyectos de inversión, el caso peruano no supone uno de dependencia con la contraparte. Por el contrario, gracias a la existencia de estas modalidades de ejecución de proyectos, es que ha incrementado la oferta de servicios públicos y se ha logrado una mejor provisión y atención a las necesidades de los pobladores. Se ha logrado que el beneficio sea para ambas partes, no solo para los inversores o solo para los países receptores.
4. Al evaluarse el desempeño de las inversiones extranjeras en el Perú, se encontró que estas han contribuido principalmente con el cierre de brechas de los sectores de Transporte y Saneamiento. Existen importantes oportunidades para guiar la IED hacia el sector de Salud, especialmente por la gran brecha de hospitales existentes, en el contexto de la pandemia de la COVID-19. Es importante resaltar que actualmente se cuentan con convenios con algunos

socios estratégicos extranjeros para continuar ejecutando proyectos de inversión en infraestructura a futuro.

5. La inversión extranjera directa ha correspondido con la estrategia del Ministerio de Relaciones Exteriores para promocionar al Perú en el ámbito exterior como país receptor de esta y se ha logrado emplearla como herramienta para expandir el poder blando peruano. En específico, la inversión en infraestructura adjudicada y ejecutada en el periodo 2015 a 2020 ha contribuido con el cumplimiento de los objetivos de política exterior, en específico, en fomentar la inversión con socios estratégicos puntuales. Sin embargo, aún existen espacios de mejora para direccionar eficientemente la inversión.
6. Los lineamientos propuestos para optimizar el desempeño del MRE en materia de inversiones se han establecido a nivel general, para la política exterior peruana y la construcción de la imagen del país, y a nivel específico, para optimizar la acción directa del Ministerio de Relaciones Exteriores mediante su Dirección General de Promoción Económica. A nivel general, se propone articular estrechamente con otros sectores económicos (como el Ministerio de Economía y Finanzas o directamente con Proinversión), especialmente para cerrar la brecha en infraestructura de los sectores estratégicos de transporte, saneamiento y salud; además de procurar impulsar la imagen de un país receptor de inversiones como parte del poder blando peruano. A nivel específico, se sugiere un rol activo del Ministerio de Relaciones Exteriores en el proceso de atracción de la inversión extranjera, especialmente al definir los socios y proyectos estratégicos, pues su participación aporta una visión geopolítica al respecto.

Bibliografía

- Agencia Andina. (2020). *Trabajo conjunto permitirá atraer inversión extranjera en el sector infraestructura*. <https://andina.pe/agencia/noticia-trabajo-conjunto-permitira-atraer-inversion-extranjera-el-sector-infraestructura-816703.aspx>
- Agencia Andina. (2021). *Empresas interesadas en cofinanciar obras de saneamiento pueden presentar propuestas*.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). *Infrascopio 2019. Evaluando el entorno para las asociaciones público-privada en América Latina y el Caribe*. *The Economist Intelligence Unit Limited 2019*. https://infrascopio.eiu.com/wp-content/uploads/2019/04/EIU_2019-IDB-Infrascopio-Report_FINAL_ESP.pdf
- Banco Mundial. (1993). *Informe sobre el desarrollo mundial 1993*. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/259121468340250256/pdf/341290spanish.pdf>
- Banco Mundial. (2021). *Datos de libre acceso del Banco Mundial*.
- Bancolombia. (2020). *Agencias de inversión regional: palancas de desarrollo económico*.
- Cámara de Comercio de Lima. (s. f.). *Inversión extranjera participa en 81% de los megaproyectos*. <https://lacamara.pe/inversion-extranjera-participa-en-81-de-los-megaproyectos/?print=print>
- Cárdenas, J. (2021). *2021: Desafíos y oportunidades para el sector infraestructura*.
- Center on Public Diplomacy. (2021). *Socially Distanced Diplomacy: The future of soft power and public diplomacy in a fragile world*. <https://usepublicdiplomacy.org/publication/socially-distanced-diplomacy-future-soft-power-and-public-diplomacy-fragile-world>
- Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú. (2020). *Hacia un Estado estratégico en el Perú: Entre la eficacia y la eficiencia*. <https://ceeep.mil.pe/2020/05/30/hacia-un-estado-estrategico-en-el-peru-entre-la-eficacia-y-la-eficiencia/>
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2020). *Megatendencias: reporte de actualización*. 1-167.
- CEPLAN. (2011). *Plan Bicentenario - El Perú hacia el 2021*. *Centro Nacional de*

Planeamiento Estratégico.

- ComexPerú. (2020). *Reporte de avance de los proyectos del plan nacional de infraestructura* - PNIC. [https://www.comexperu.org.pe/upload/articles/reportes/reportes-pnic-002.pdf](https://www.comexperu.org.pe/upload/articles/reportes/reportes-reportes-pnic-002.pdf)
- ComexPerú. (2021a). *Inversión extranjera directa en el Perú se redujo un 67% en 2020*. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/inversion-extranjera-directa-en-el-peru-se-redujo-un-67-en-2020>
- ComexPerú. (2021b). *Sí se destinan recursos, pero no se ejecutan eficientemente*.
- Comisión Económica para América Latina y El Caribe. (2019). *Ingresos de inversión extranjera directa en América Latina*.
- Congreso de la República. (1991). *Decreto Legislativo N° 758 - Decreto Legislativo para la promoción de las inversiones privadas en infraestructura de servicios públicos*. <https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/DecretosLegislativos/00758.pdf>
- Congreso de la República del Perú. (1991). Decreto Legislativo N° 674 - Aprueban la ley de promoción de la inversión privada de las empresas del Estado. En *El Peruano*. https://www.proinversion.gob.pe/RepositorioAPS/0/0/arc/ML_GRAL_PI_DL674/10-D_L_674.pdf
- De la Mora, L. (2017). Políticas para la atracción de inversión extranjera directa como impulsora de la creación de capacidades locales y del cambio estructural: caso México. *Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 1995-2000*. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43136/1/S1701070_es.pdf
- El Comercio. (2021, septiembre). *Infraestructura: entre la priorización y el paso lento*. 1553704. <https://www.ipe.org.pe/portal/infraestructura-entre-la-priorizacion-y-el-paso-lento/>
- El Economista América. (2020). *Más de 50 empresas británicas especializadas muestran interés en proyectos de salud y educación en Perú*. <https://www.eleconomistaamerica.pe/empresas-eAm-peru/noticias/10831700/10/20/Mas-de-50-empresas-britanicas-especializadas-muestran-interes-en-proyectos-de-salud-y-educacion-en-Peru.html>
- El Peruano. (2021a). Decreto Supremo N° 164-2021-PCM que aprueba la Política General

- de Gobierno para el periodo 2021-2026. *Diario oficial*.
<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-legislativo-que-aprueba-el-codigo-de-responsabilidad-decreto-legislativo-n-1348-1471548-8/>
- El Peruano. (2021b). *País atractivo para la inversión*.
<https://elperuano.pe/noticia/129142-pais-atractivo-para-la-inversion>
- El Peruano. (2021c). *Perú suscribe acuerdo con Francia para la ejecución de la Carretera Central Daniel Alcides Carrión*.
- El Peruano. (2021d). *Presidente Castillo fomentará la inversión extranjera en su gira por EE.UU. y México*. <https://elperuano.pe/noticia/129008-presidente-castillo-fomentara-la-inversion-extranjera-en-su-gira-por-ceeu-y-mexico>
- EY, Ministerio de Relaciones Exteriores, & Proinversión. (2020). *Guide to investing in infrastructure projects in Peru 2020/2021*.
- Flores, C. (2021). Inversión pública es insuficiente para cerrar brecha social. *Diario Correo*, 904000.
- Gwilliam, K. (2002). Ciudades en movimiento: Revisión de la estrategia de transporte urbano del Banco Mundial. *Banco Mundial*, 1(24910), 277.
<http://documentos.bancomundial.org/curated/es/876011468142795915/Ciudades-en-movimiento-revision-de-la-estrategia-de-transporte-urbano-del-Banco-mundial%0Ahttp://documentos.bancomundial.org/curated/es/876011468142795915/pdf/249100a1spanish1cities1on1the1mo>
- Harrison, K. (2021). Infraestructura del bicentenario. *Gestión*, 295256.
http://news.globalnews.com.ar/expotados_sitios/318743975-9a03b8af-827d-4048-bf94-82876d5e76b7.pdf
- InPerú. (s. f.). *inPERÚ - Our road shows*. <https://inperu.pe/road-shows/>
- InvestChile. (2021). *Ministerio de Economía e InvestChile presentan nueva estrategia para la promoción y fomento de la inversión extranjera en Chile*.
<https://investchile.gob.cl/es/ministerio-de-economia-e-investchile-presentan-nueva-estrategia-para-la-promocion-y-fomento-de-la-inversion-extranjera-en-chile/>
- Jaguaribe, H. (1966). Inversiones extranjeras y desarrollo nacional. *Desarrollo Económico*, 6(22), 273-293. <https://www.jstor.org/stable/3465728?seq=1>

- Kahhat, F. (2019). *Seguridad internacional, una introducción crítica*. Fondo Editorial Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Lardé, J. (2016). Situación y desafíos de las inversiones en infraestructura en América Latina. *Boletín FAL*, 347, 17. <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/%0Ahttp://repositorio.cepal.org/handle/11362/40504>
- Luna Victoria, A. (2021). *Funcionarios entran y salen en el MTC*. Perú21. <https://peru21.pe/politica/ministerio-de-transportes-y-comunicaciones-mtc-funcionarios-entran-y-salen-en-el-mtc-noticia/>
- Mendoza, M. (2021). *Acuerdos G2G suscritos en el año 2020: En medio de una pandemia, el Perú avanza a través de la contratación pública*. <https://rubio.pe/publicacionescont/acuerdos-g2g-suscritos-en-el-ano-2020-en-medio-de-una-pandemia-el-peru-avanza-a-traves-de-la-contratacion-publica/>
- Mingst, K. (2007). *La Economía Política Internacional*.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2015). Decreto Legislativo 1224 - Marco de promoción de la inversión privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos. *Diario El Peruano*, 562173-562181. https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/normas/normasv/privada/2014/DL-1012-actualizado-al-02-03-2014j.pdf
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2016). *Marco Macroeconómico Multianual 2017-2019* Revisado. https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/marco_macro/MMM_2017_2019_Revisado.pdf
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2018a). Decreto Legislativo 1362 - Regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos. *Diario El Peruano*.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2018b). Decreto Supremo N° 344-2018-EF, Reglamento De La Ley 30225 Ley De Contrataciones Del Estado. *Diario oficial El Peruano*, 2, 1-129. <https://diariooficial.elperuano.pe/pdf/0022/tuo-ley-30225.pdf>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2018c). *Marco Macroeconómico Multianual 2018-*

- 2021 Informe de Actualización. 1-86.
https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/marco_macro/IAPM_2018_2021.pdf
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2019a). *Plan Nacional De Infraestructura para la Competitividad*.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2019b). Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225 - Ley de contrataciones del Estado. En *Ministerio de Economía y Finanzas* (pp. 9-29).
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/298343/DS082_2019EF.pdf
https://portal.osce.gob.pe/osce/sites/default/files/Documentos/legislacion/ley/2018_DL1444/TUO_ley-30225-DS-082-2019-EF.pdf
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2020). Informe de avance Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad. En *Ministerio de Economía y Finanzas*.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2021a). *Acerca de la Inversión privada*.
https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100713&view=article&catid=196&id=3966&lang=es-ES
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2021b). *Acuerdos Internacionales de Inversión*.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2021c). *Asociaciones Público Privadas*.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2021d). *Marco Macroeconómico Multianual (MMM)*.
https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100869&lang=es-ES&view=article&id=3731
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2021e). *Obras por Impuestos*.
https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100270&lang=es-ES&view=article&id=3976
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2021f). *Se instaló Mesa Ejecutiva para el Desarrollo del Sector Gastronómico con participación del sector público y privado*.
https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=101108&view=article&catid=100&id=6864&lang=es-ES
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2003). Decreto Supremo N° 130-2003-RE - Reglamento de la Ley del Servicio Diplomático de la República.
<https://www.gob.pe/institucion/rree/normas-legales/1416-130-2003-re>

- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2010). *Reglamento de organización y funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores*.
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/581569/ROF_-_del_Ministerio_de_Relaciones_Exteriores.pdf
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2012). *Plan Estratégico Sectorial de Largo Plazo (PESLP) 2012-2021*. 2012-2021. <https://transparencia.rree.gob.pe/index.php/2-planeamiento-y-organizacion/22-planes-y-politicas/222-documentos-de-planificacion/2221-planes-sectoriale-de-largo-plazo/5375-plan-estrategico-sectorial-de-largo-plazo-2012-2021-version-correctada/file>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2015a). Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2015 - 2021 del Sector Relaciones Exteriores. *Min.*
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2015b). *Plan Operativo Institucional (POI) 2015*.
<http://transparencia.rree.gob.pe/index.php/2-planeamiento-y-organizacion/22-planes-y-politicas/222-documentos-de-planificacion/plan-operativo-institucional-poi/poi-2015/7958-poi-2015/file>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2016a). *Plan Estratégico Institucional (PEI) 2016-2018*. <http://transparencia.rree.gob.pe/index.php/2-planeamiento-y-organizacion/22-planes-y-politicas/222-documentos-de-planificacion/plan-estrategico-institucional-pei/8531-plan-estrategico-institucional-pei-2016-2018/file>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2016b). *Plan Operativo Institucional (POI) 2016*.
<http://transparencia.rree.gob.pe/index.php/2-planeamiento-y-organizacion/22-planes-y-politicas/222-documentos-de-planificacion/plan-operativo-institucional-poi/poi-2016/8617-poi-2016/file>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017a). *Plan Estratégico Institucional (PEI) 2017-2019*.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017b). *Plan Operativo Institucional (POI) 2018*.
<http://transparencia.rree.gob.pe/index.php/2-planeamiento-y-organizacion/22-planes-y-politicas/222-documentos-de-planificacion/plan-operativo-institucional-poi/ano-2018-2/11849-poi-2018-aprobado-con-vb/file>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018). *Manual de Procedimientos de la Dirección*

General de Promoción Económica - MAPRO DPE.

<http://transparencia.rree.gob.pe/index.php/2-planeamiento-y-organizacion/21-instrumentos-de-gestion/216-manual-de-procedimientos-mapro/ano-2018-17/12188-13-manual-de-procedimientos-de-la-direccion-general-de-promocion-economica-mapro-dpe/file>

Morales, J. (2010). Inversión extranjera directa y desarrollo en América Latina. *Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional Autónoma de México*, 41(163), 141-156. <https://www.jstor.org/stable/43838804>

Nye, J. (2004). *Prefacio y Capítulo 5 El poder blando y la política exterior americana*. 117-140.

Organización de las Naciones Unidas para la Educación Ciencia y Cultura - UNESCO. (2019). Informe Mundial de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo de los Recursos Hídricos 2019. No dejar a nadie atrás. En *Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura*. <http://www.unwater.org/publications/world-water-development-report-2019/>

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2021). *FDI restrictiveness*. <https://data.oecd.org/fdi/fdi-restrictiveness.htm>

Pérez, E., Sunkel, O., & Torres, M. (2012). Raúl Prebisch (1901 - 1986). Un recorrido por las etapas de su pensamiento sobre el desarrollo económico. En *Studies in the History of Latin American Economic Thought* (pp. 278-283). CEPAL. <https://doi.org/10.4324/9780203441329-18>

Perrotti, D., & Sánchez, R. (2011). La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe. *Comisión Económica para América Latina y el Caribe - Naciones Unidas*. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6357/1/S110095_es.pdf

Presidencia del Consejo de Ministros. (1990). *Decreto Supremo N° 005-90-PCM - Reglamento de la Ley de Carrera Administrativa*. <https://www.gob.pe/institucion/rree/normas-legales/1416-130-2003-re>

Presidencia del Consejo de Ministros. (1991). Decreto Legislativo N° 757 - Aprueban Ley Marco Para El Crecimiento De La Inversión Privada. *Diario El Peruano*.

Presidencia del Consejo de Ministros. (2021). *Acuerdo de Gobierno a Gobierno para la*

- reconstrucción con cambios.* <https://www.rcc.gob.pe/2020/main-home/contrataciones/gobierno-a-gobierno/>
- Proinversión. (2021a). *Cartera de Proyectos - Portafolio de Proyectos.* <https://www.investinperu.pe/es/app/cartera-de-proyectos-de-proinversion>
- Proinversión. (2021b). *Cartera de Proyectos - Procesos concluidos (Iniciativa Estatal e Iniciativa Privada).* <https://www.investinperu.pe/es/app/procesos-concluidos/procesos-por-iniciativa-estatal#>
- Proinversión. (2021c). *Clima de inversión - Inversión extranjera.* <https://www.investinperu.pe/es/clima/estadisticas-generales/inversion-extranjera>
- Proinversión. (2021d). *Reporte del proceso de promoción de la inversión privada.* https://www.investinperu.pe/RepositorioAPS/0/2/JER/ESTADISTICAS_GRAL/Reporte-del-Proceso-al-cierre-de-Junio-2021.pdf
- PromPerú. (2019). *Texto integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Comisión de promoción del Perú para la exportación y el turismo (Promperú).* <http://media.peru.info/RS2019/Texto-Integrado-del-ROF.pdf>
- Ramos, J., & Rodrigo, N. (2015). Foreign Direct Investment and Its Economic Impact in Peru Period 1993 - 2013. *Munich Personal RePEc Archive*, 70752. <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/70752/>
- Real Academia Española. (2021). *Diccionario de la lengua española.* <https://dle.rae.es/estrategico>
- Rodríguez, L. (2021). *Tu casa en Colombia, tu mejor destino, la campaña para que extranjeros compren vivienda en el país.* <https://www.lafm.com.co/economia/tu-casa-en-colombia-tu-mejor-destino-la-campana-para-que-extranjeros-compren-vivienda-en>
- Schwab, K. (2018). The Global Competitiveness Report. En *World Economic Forum.* http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
- Thomson, I. (2001). Los beneficios privados y sociales de inversiones en infraestructura: una evaluación de un ferrocarril del siglo XIX y una comparación entre esta y un caso del presente. En *Recursos Naturales e Infraestructura - 23.* CEPAL - Naciones Unidas.

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6378/1/S01050389_es.pdf

Transparency International. (2021). *CPI 2020: Resumen global*.

<https://www.transparency.org/es/news/cpi-2020-global-highlights>

UNCTAD. (2021). *International Investment Agreements Navigator - Peru*.

<https://investmentpolicy.unctad.org/international-investment-agreements/countries/165/peru>

Vega, É. (2021, mayo 12). *Inversión en infraestructura mediante APP: ¿qué pasó en Perú y en la región en últimos cinco años?* <https://peru21.pe/economia/inversion-en-infraestructura-mediante-app-que-paso-en-peru-y-en-la-region-en-ultimos-cinco-anos-infraestructura-app-afin-brecha-en-infraestructura-noticia/?ref=p21r>