



FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

TESIS

**PROPUESTA DE UN PLAN DE INVERSIONES PARA
MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA
CIUDAD DE CHICLAYO**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE
LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

Autor:

Mendiburu Rojas, Augusto Franklin

Asesor:

Mg. Villanueva Calderón, Juan Amilcar

Línea de investigación:

Gestión Empresarial y Emprendimiento

Pimentel – Perú

Año 2020

Aprobación del Jurado

**PROPUESTA DE UN PLAN DE INVERSIONES PARA MEJORAR LA
INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA CIUDAD DE CHICLAYO.**

Aprobación de la Tesis

Presidente

Mg. Villanueva Calderón Juan Amilcar

Secretario

Mg. Valera Aredo Julio César

Vocal

Mg. Reyes Reyes Carla Angélica

Dedicatoria

A ti mi Señor fuente de Vida y Saber, a mi familia por su apoyo incondicional, a aquellas personas que un día aparecieron y supieron en todo momento darme aliento y apoyo en esta travesía sin igual: El mundo de la Academia.

Augusto Franklin.

Agradecimiento

Doy gracias al Todopoderoso, por iluminar permanentemente mi camino, por regalarme salud y el conocimiento necesario para lograr esta meta importante en mi vida.

A cada uno de los Maestros que impartieron y pusieron un grano de arena en la edificación de mi conocimiento, por sus sabios consejos, inspiración para el logro de esta segunda carrera que elegí.

A los docentes de la Universidad Señor de Sipán por su paciencia y sapiencia que me brindaron, los cuales son pilares en mi visión de desarrollo y me han dado otra visión del mundo laboral.

A ti que siempre estás motivándome a superarme, que lo logrado hasta hoy, es solo un paso más en mi largo proceso formativo.

Augusto Franklin.

Resumen

La investigación tuvo por objetivo Proponer un Plan de Inversiones para mejorar la Infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo, partiendo del diagnóstico evidenciado en el estado actual de las principales vías de la ciudad de Chiclayo, con la finalidad de ser una herramienta para la toma de decisiones, donde las actitudes y la calidad del servicio de transitabilidad tanto vehicular como peatonal sea elementos que contribuyen a mejorar la calidad de vida de los usuarios de las diferentes vías.

La presente investigación fue de tipo no experimental, con un tipo de estudio descriptivo, transversal y propositivo, aplicándose como instrumento un cuestionario de 17 preguntas a una muestra de 150 individuos entre pobladores y transportistas. Para el análisis de los resultados, utilizamos el paquete estadístico SPSS-25.

Se llegó a la conclusión, luego de la aplicación de las fichas de cotejo, y demostrado a través de la correlación de Spearman sobre la manera en que incidirá un plan de inversiones, esta tiene una relación positiva con el desarrollo y mejora de la infraestructura vial lo cual permite una transitabilidad adecuada.

Palabras clave: Infraestructura vial, plan de inversiones, transitabilidad, pistas, veredas.

Abstract

The objective of the research was to propose an Investment Plan to improve the Road Infrastructure in the city of Chiclayo, based on the diagnosis evidenced in the current state of the main roads of the city of Chiclayo, in order to be a tool for taking decisions, where attitudes and the quality of the service of both vehicle and pedestrian traffic are elements that contribute to improving the quality of life of users of different roads.

The present investigation was of a non-experimental type, with a descriptive, cross-sectional and proactive type of study, applying as a tool a questionnaire of 17 questions to a sample of 150 individuals between settlers and transporters. For the analysis of the results, we use the statistical package SPSS-25.

It was concluded, after the application of the check sheets, and demonstrated through Spearman's correlation on the way in which an investment plan will influence, it has a positive relationship with the development and improvement of road infrastructure which allows adequate passability.

Keywords: Road infrastructure, investment plan, passability, tracks, paths

Índice

APROBACIÓN DEL JURADO	II
DEDICATORIA	III
AGRADECIMIENTO	IV
RESUMEN	V
ABSTRACT	VI
ÍNDICE.....	VII
I. INTRODUCCIÓN	10
1.1. REALIDAD PROBLEMÁTICA	10
1.2. TRABAJOS PREVIOS	13
1.3. TEORÍAS RELACIONADAS AL TEMA	17
1.4. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	27
1.5. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DEL ESTUDIO	27
1.6. HIPÓTESIS.....	28
1.7. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	28
1.7.1. <i>Objetivo general</i>	28
1.7.2. <i>Objetivos específicos</i>	28
II. MÉTODOS.....	29
2.1 TIPO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	29
2.2 POBLACIÓN Y MUESTRA	30
2.3 VARIABLES, OPERACIONALIZACIÓN	31
2.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS, VALIDEZ Y CONFIABILIDAD.....	33
2.5 PROCEDIMIENTOS PARA RECOLECCIÓN DE DATOS.....	34
2.6 CRITERIOS ÉTICOS	35
2.7 CRITERIOS DE RIGOR CIENTÍFICO	35
III. RESULTADOS	38
3.1 TABLAS Y FIGURAS	38
3.2 DISCUSIÓN DE RESULTADOS	57
3.3 APOORTE A LA INVESTIGACIÓN	60
IV. CONCLUSIONES	65
4.1 CONCLUSIONES	65
4.2 RECOMENDACIONES	66
V. REFERENCIAS.....	67
ANEXOS	71

Índice de Tablas

TABLA 1: POBLACIÓN DE ESTUDIO	30
TABLA 2: COMUNIDAD DE ESTUDIO	31
TABLA 3: ACTUALMENTE SE EJECUTA UN PLAN DE INVERSIONES PÚBLICA, COHERENTE EN CHICLAYO	38
TABLA 4: LOS PLANES DE INVERSIÓN PÚBLICA POR PARTE DEL ESTADO SON SUFICIENTES PARA CHICLAYO	39
TABLA 5: LA INVERSIÓN PÚBLICA COBERTURA UN GRAN NÚMERO DE BENEFICIARIOS EN LA CIUDAD DE CHICLAYO	40
TABLA 6: LOS PLANES DE INVERSIÓN PRIVADA SOLO BUSCAN OBTENER RENTABILIDAD ECONÓMICA	41
TABLA 7: LOS PLANES DE INVERSIÓN PRIVADA ASEGURAN UN IMPACTO POSITIVO EN LA CIUDAD DE CHICLAYO	42
TABLA 8: ES EFECTIVA LA RESPONSABILIDAD SOCIAL QUE EJECUTAN LAS EMPRESAS PRIVADAS EN LA CIUDAD DE CHICLAYO	43
TABLA 9: LAS ACTUALES CONCESIONES QUE EXISTEN EN LA CIUDAD DE CHICLAYO APORTAN AL DESARROLLO	44
TABLA 10: OPORTUNA LA ACTUAL EJECUCIÓN DE OBRAS POR IMPUESTOS EN LA CIUDAD DE CHICLAYO	45
TABLA 11: LAS ASOCIACIONES PÚBLICAS PRIVADAS ESTÁN SIENDO EFECTIVAS EN EL DESARROLLO DE LA CIUDAD	46
TABLA 12: EL INVENTARIO VIAL TERRESTRE REFLEJA LA ACTUAL INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA REGIÓN	47
TABLA 13: LA INFRAESTRUCTURA VIAL TERRESTRE ACTUAL SE ENCUENTRA EN ÓPTIMAS CONDICIONES	48
TABLA 14: LA INFRAESTRUCTURA VIAL TERRESTRE ES ATENDIDA OPORTUNAMENTE EN SU CONSERVACIÓN	49
TABLA 15: EL ESTADO PROTEGE LA INFRAESTRUCTURA VIAL TERRESTRE CON PROYECTOS DE O&M	50
TABLA 16: LAS PISTAS EN LA CIUDAD DE CHICLAYO SON LAS ADECUADAS PARA LA TRANSITABILIDAD	51
TABLA 17: HAY UNA PERMANENTE CONSERVACIÓN DE LAS PISTAS DE LA CIUDAD CHICLAYO	52
TABLA 18: LAS VEREDAS COMO INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA CIUDAD DE CHICLAYO SON ADECUADAS	53
TABLA 19: EL DISEÑO DE LAS BERMAS EN LAS VÍAS DE LA CIUDAD DE CHICLAYO ES LA REGLAMENTARIA	54

Índice de Figuras

FIGURA 1: ACTUALMENTE SE EJECUTA UN PLAN DE INVERSIONES PÚBLICA, COHERENTE EN CHICLAYO.....	38
FIGURA 2: LOS PLANES DE INVERSIÓN PÚBLICA POR PARTE DEL ESTADO SON SUFICIENTES PARA CHICLAYO.....	39
FIGURA 3: LA INVERSIÓN PÚBLICA COBERTURA UN GRAN NÚMERO DE BENEFICIARIOS EN LA CIUDAD DE CHICLAYO.....	40
FIGURA 4: LOS PLANES DE INVERSIÓN PRIVADA SOLO BUSCAN OBTENER RENTABILIDAD ECONÓMICA.....	41
FIGURA 5: LOS PLANES DE INVERSIÓN PRIVADA ASEGURAN UN IMPACTO POSITIVO EN LA CIUDAD DE CHICLAYO.....	42
FIGURA 6: ES EFECTIVA LA RESPONSABILIDAD SOCIAL QUE EJECUTAN LAS EMPRESAS PRIVADAS EN LA CIUDAD DE CHICLAYO	43
FIGURA 7: LAS ACTUALES CONCESIONES QUE EXISTEN EN LA CIUDAD DE CHICLAYO APORTAN AL DESARROLLO	44
FIGURA 8: OPORTUNA LA ACTUAL EJECUCIÓN DE OBRAS POR IMPUESTOS EN LA CIUDAD DE CHICLAYO.....	45
FIGURA 9: LAS ASOCIACIONES PÚBLICAS PRIVADAS ESTÁN SIENDO EFECTIVAS EN EL DESARROLLO DE LA CIUDAD	46
FIGURA 10: EL INVENTARIO VIAL TERRESTRE REFLEJA LA ACTUAL INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA REGIÓN.....	47
FIGURA 11: LA INFRAESTRUCTURA VIAL TERRESTRE ACTUAL SE ENCUENTRA EN ÓPTIMAS CONDICIONES	48
FIGURA 12: LA INFRAESTRUCTURA VIAL TERRESTRE ES ATENDIDA OPORTUNAMENTE EN SU CONSERVACIÓN	49
FIGURA 13: EL ESTADO PROTEGE LA INFRAESTRUCTURA VIAL TERRESTRE CON PROYECTOS DE O&M	50
FIGURA 14: LAS PISTAS EN LA CIUDAD DE CHICLAYO SON LAS ADECUADAS PARA LA TRANSITABILIDAD	51
FIGURA 15: HAY UNA PERMANENTE CONSERVACIÓN DE LAS PISTAS DE LA CIUDAD CHICLAYO	52
FIGURA 16: LAS VEREDAS COMO INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA CIUDAD DE CHICLAYO SON ADECUADAS	53
FIGURA 17: EL DISEÑO DE LAS BERMAS EN LAS VÍAS DE LA CIUDAD DE CHICLAYO ES LA REGLAMENTARIA.....	54

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad Problemática

El problema de la infraestructura vial es un problema que se evidencia en todos los países del mundo, este acontecimiento, que cada vez cobra más presencia en países con falta de planificación y estrategias para asumir los retos de mejorar la transitabilidad entre los pueblos, comunidades, localidades, ciudades, países entre otros, se ha vuelto un mal endémico.

1.1.1 Internacional

Fajardo (2015) en un informe de la *bbc.com* manifiesta que “existe poca señalización en el recorrido de las vías que permitan poder ver el estado de conservación en que se encuentran las vías, y esto es indistinto de que si un país es catalogado de rico o pobre, puesto que la gran variedad topográfica que se conoce conllevan a plantear diferentes tipos de infraestructura vial.

En muchos países latinoamericanos que cuentan con economías sólidas en los últimos años, muestran que padecen de políticas públicas poco eficaces de conservación de vías, y que en otras economías más limitadas la situación es contraria, dado que a la hora de construir su infraestructura vial buscan mejorar su contexto de transitabilidad, permitiendo un mejor desenvolvimiento de sus pobladores y generando una óptima productividad por parte de las empresas del medio.

Correa (2014) en el análisis encargado en Chile respecto a la problemática de la infraestructura vial manifestó que “... se aprecia una agudez en la problemática de interconexión y movilidad interna urbana en las ciudades, siendo la principal adversidad la congestión vehicular, esta afecta significativamente a toda la población, y de manera particular a aquellos sectores que cuentan con menos recursos y que luchan por una política inclusora, que puedan ser integrados social y económicamente para cerrar brechas de desigualdad.” “lo preocupante de la movilidad urbana es que esta es de carácter diverso y difícil que hacen complicada la atención para reducirla y mitigarla, asumiendo una postura integral en la cual el

estado realice su mejor y dinámico esfuerzo, acciones que conlleven a dar soluciones eficaces y eficientes.”

Loria (2014) en este paper sobre un trabajo realizado en Colombia dijo que “... hay vías que actualmente están colapsadas y que su capacidad funcional esta trabada, generando retraso en la transitabilidad tanto de personas como de negocios, generando elevados costos en la dinámica de la economía cotidiana, asimismo incrementando la contaminación ambiental, el congestionamiento vehicular, adicionales gastos en combustible, poca utilización del transporte público, así también el incremento de los índices de mortalidad por transporte, entre otros.”

1.1.2 Nacionales

En el Perú el problema de la infraestructura vial se da en torno a la escasa preocupación que muestra el gobierno tanto de turno como los que antecedieron, para dar una solución integral y que suelen argumentar justificaciones que finalmente hace que el desarrollo se postergue.

Karen (2015) manifiesta que “La actual infraestructura vial en nuestro país está caracterizado por su evidente deficiencia constructiva, pues no se están respetando los parámetros normativos correspondientes, aun cuando se tienen más metros construidos pero de mala calidad, y este delicado problema pasa inadvertido por nuestras autoridades al no dedicarle la atención que amerita, constituyéndose en uno de los grandes problemas que frenan el desarrollo, pues si se permitiera la construcción de obras de infraestructura vial adecuadas, lograríamos una mejor interconectividad entre los pueblos y generaríamos actividad económica necesaria para el desarrollo sostenible”.

Remy (2016) manifiesta que, según Luis Quispe Candia, director de la ONG Luz Ámbar, “existen más de 2’200 mil vehículos en un espacio que no cuenta con la infraestructura vial adecuada, falta de preparación, señalización, sin dimensiones normativas, y sumado a todo ello las muchas autoridades que participan en la regulación del tránsito y que en muchas ocasiones se ha evidenciado que se dictan normas que se contradicen entre sí”.

Dichos argumentos nos evidencian que las vías, pistas, veredas se encuentran mal diseñadas, impidiendo una adecuada transitabilidad de peatones y vehículos.

Ante todos estos hechos y habiendo vivido los últimos embates de la naturaleza con un fenómeno del “niño costero”, que ha azotado principalmente al norte de nuestro país y entre las ciudades más afectadas se encuentran Piura, Chiclayo, Trujillo, Chimbote.

1.1.3 Local

En la ciudad de Chiclayo hay vías que se encuentran en muy mal estado de conservación y de uso, pues las lluvias torrenciales afectaron en gran parte a las vías internas de la ciudad, así como aquellas que nos unen con otras localidades tanto al norte, sur y este, lo que viene generando una gran preocupación en la población pues el contexto de transitabilidad se ve afectado y por ello es que nos preguntamos que debemos de hacer para enfrentar tal situación, según lo manifestado por el jefe de la Policía de Tránsito, mayor PNP César Miranda Mell RPP Noticias en el mes de marzo del 2018.

En ese mismo sentido se ha pronunciado el gremio de taxistas de Chiclayo quienes refieren estar totalmente preocupados, pues el 70% de pistas se encuentran en mal estado en esta ciudad. Los miembros del gremio están exigiendo a las autoridades competentes a realizar las gestiones pertinentes con la finalidad de lograr la pronta recuperación de estas infraestructuras viales, según lo reportado por el Noticiero Hoy Noticias de Cosmos TV, en su edición del 15/03/2018.

Toda esta situación que se presenta siempre lleva a la reflexión de ¿qué se está afectando?, ¿en qué condiciones están las vías en Chiclayo?, ¿qué factores influyen para que las vías se encuentren en ese estado?

1.2. Trabajos previos

1.2.1 Internacional

Guillén (2016) en su investigación relacionada con las políticas implementadas en el Ecuador por Rafael Correa, se pone de manifiesto que para lograr el desarrollo de un país se debe dar una importancia significativa a las inversiones en infraestructura vial tanto interna como externa, pues la infraestructura de transporte genera empleo a mayor escala de la mano de obra no calificada, y con ello también permitir que disminuya la brecha de desigualdad de los ingresos. Los proyectos de infraestructura del transporte vienen aportando en la disminución de los indicadores de pobreza dado que brindan una dinámica más efectiva en la economía con lo cual ciertos tipos de costos se abaratan, plantea como objetivo Determinar qué impacto generará la inversión en el rubro transporte sobre el mejoramiento de la infraestructura vial y con ello también el ingreso de los trabajadores del sector transporte. La posibilidad de mejorar los ingresos juega un papel muy importante en la economía de vida de cada habitante, asimismo esto nos permite evidenciar la necesidad de que se generen un mayor número de inversiones, dentro de un plan fortalecido por la participación de las autoridades y la población en la cual se prevea los proyectos de operación y mantenimiento de las mismas.

Mazuera (2014) en su investigación relacionada con adecuada infraestructura vial para Colombia, enfatiza que se hace necesario entender sobre la importancia y trascendencia de ésta en el desarrollo sostenible y el crecimiento ascendente de una nación, dado que al contarse con los medios necesarios logran satisfacer de forma adecuada la demanda del transporte, lo cual une pueblos y lugares que antes eran inaccesibles, reducen los impactos negativos de incrementos económicos, así como sociales, territoriales y también los de medio ambiente, plantea como objetivo lograr la identificación de aquellas situaciones que causan el atraso y la permanente crisis que actualmente afectan la infraestructura vial en Colombia así como para evidenciar y poder evaluar aquellos factores determinantes que generan el problema y cuales serían las posibles soluciones que efectivicen el accionar del estado y se pueda proponer estrategias para brindar el impulso al desarrollo y con ello ser competitivos nacional e internacionalmente. Esta situación nos lleva a tener presente la importancia de tener un inventario vial real, a través del cual podamos

ver qué conjunto de acciones se hacen necesarias tener presente a la hora de planificar las obras necesarias que contribuyan a mejorar el servicio de transitabilidad en la región. Se ha podido determinar que el conocimiento del estado de la infraestructura vial permite realizar planes de proyectos de mejoras de las vías con un criterio más amplio y verás, con lo cual se mitigaría la carencia de vías adecuadas para una mejor transitabilidad de los actores que la requieran.

Asimismo, recomienda que se deben establecer programas, con objetivos específicos, donde los presupuestos de inversión para obras se aseguren y se garantice la culminación de estas, de tramos viales adecuados, los mismos que deben estar claros en los estudios y diseños y finalmente en los contratos de ejecución.

Esta investigación es relevante para la tesis porque permitirá mostrar que las adecuadas vías permiten el progreso de las zonas beneficiadas y que además incidirá en la mejora de condiciones de vida de cada morador de la zona de intervención.

Cerda (2012) en su investigación relacionada con las inversiones públicas Chilenas en infraestructuras (carreteras, aeropuertos, puertos, puentes, ferrocarriles, telecomunicaciones, etc.), estas manifiestan que se constituyen en el soporte necesario para que se estimule un avance económico del país, ya que en estas se apoyan las diferentes actividades tanto públicas como privadas, generando una dinámica de mercados eficientes, pues este desarrollo muestra los costos de transportes tanto de personas como de mercancías o porque su dinámica de desarrollo se puede alterar por la oferta de bienes y servicios en una determinada área, plantea como objetivo determinar los efectos que presenta la inversión pública en infraestructuras productivas en el crecimiento económico chileno. A través de métodos desarrollados de un análisis en el efecto del tiempo mostró la forma en que se desarrolla la inversión y el capital estatal. Obteniendo como resultados que en los últimos 40 años un liderazgo de infraestructuras públicas, así como las de concesiones, que generan un desarrollo en infraestructuras productivas. Asimismo, recomienda tener una política de inversiones más ampliada.

Esta investigación es relevante para la tesis porque permitirá analizar las tendencias de la inversión pública en obras públicas y como inciden en la mejora sustancial del crecimiento del país.

1.2.2 Nacionales

Parimango (2016) en su investigación relacionada con la infraestructura vial, enfatiza que se viene obteniendo un reconocimiento a nivel internacional, sobre todo por países que emergen, quienes perciben que este tipo de inversiones estimulan las actividades económicas constituyéndolas en la base fundamental sobre las que se apoyan las diferentes actividades del sector privado, ya sea en productivas así como extractivas, además de las financieras y comerciales, contribuyendo a establecer mercados más eficientes y mejora de los indicadores de vida, y plantea como objetivo analizar el comportamiento de las inversiones en infraestructura vial con la finalidad de poder establecer el nivel de incidencia en el contexto del crecimiento económico de la Región La Libertad. A través de métodos de observación, análisis y sintetización se ha podido extraer y evaluar la información pertinente que ha permitido la obtención de resultados que muestran el evidente aumento de inversiones en infraestructura vial lo cual contribuye al crecimiento y desarrollo económico de la región, recomendando que se incremente la inversión en este tipo de infraestructura.

Esta investigación es relevante para la tesis porque enfatiza como la inversión en infraestructura vial incide en el PBI y por consiguiente en el desarrollo de la zona de intervención.

Rosales (2016) en su trabajo de investigación relacionada con la Gestión de la Infraestructura vial en Piura, manifiesta que esta región cobertura la segunda población del país y que las vías terrestres son su mayor potencial dado que permite canalizar un flujo de bienes y servicios entre sus localidades de costa y sierra por lo cual plantea como objetivo mejorar la calidad de la transitabilidad apoyado en una red vial adecuada y sostenido en programas como Proyecto Perú, el cual ha sido implementado por el MTC, y dentro de su accionar contempla las actividades de mantenimiento según los tipos de vías de la red nacional y ha obtenido como

resultados muy impresionantes generando valor agregado e impulso a las fortalezas predominantes en la región como: Acceso a los servicios básicos, Educación, Producción agrícola, Producción ganadera, Turismo y Minería.

Asimismo, recomienda acciones iniciales, Elaborar estudios de preinversión de los proyectos de real necesidad, Evaluar la alternativa de licitar la ejecución de los proyectos, Ejecución del plan de inversión, dentro de lo cual se considera la forma adecuada de implementar un programa de inversiones a efectuar por etapas.

Esta investigación es relevante para la tesis porque sustenta la necesidad de que el estado deba establecer planes de inversión para el tratamiento de las vías del país y de esta manera consigamos un desarrollo progresivo sostenido.

Camones (2015) en su investigación relacionada con el crecimiento económico del Perú en la última década, evidencia que al contar con adecuados recursos financieros como efecto de la recaudación fiscal y el incremento de nuestro PBI, permite generar un dinamismo oportuno por el cual se mejoran las transferencias presupuestales a los diferentes niveles de gobierno y con ello poder lograr obras de impacto en la región con la participación del estado y el empresariado, quienes en los últimos tiempos tiene una gran presencia en infraestructuras concesionadas con lo cual hacen una actividad más integrada que pretende lograr el desarrollo del país y reducir brechas de desigualdad, generando además oportunidades para reducir la pobreza, es por ello que se hace necesario contar con planes estructurados que apoyen iniciativas de inversión específicamente en infraestructura vial.

Esta investigación es relevante para la tesis porque muestra que a través de diferentes niveles de análisis se evidencia la importancia de tener un buen plan de inversiones por parte del estado.

1.2.3 Local

Reinoso (2013) en su investigación relacionada con la infraestructura vial en Chiclayo, muestra que ésta ha crecido considerablemente pero sin el orden necesario en la última década, El sistema vial tanto terrestre como urbano han ido empeorando, perjudicando de forma acelerada la efectividad que las vías deben tener, inclusive la vía concesionada de la ruta PE-1N, cuenta con una nueva vía de

evitamiento para la ciudad y plantea como objetivo realizar analíticamente las actuales condiciones de los diseños geométricos de la ruta PE-06 A, en Lambayeque, y compararlas con lo técnico normativo del Reglamento de diseño de carreteras, y así mismo plantea soluciones a la congestión vehicular del área metropolitana de Chiclayo, proponiendo una conexión nueva con la ruta PE-1N. Adicionalmente, se busca que exista coherencia con el Plan de desarrollo urbano – ambiental de Chiclayo, y se recomienda que las entidades del estado tengan mayor seriedad y objetividad al recojo de data e información de estudios de investigación académica (Tesis) referidas a la temática de Ingeniería, y de esa manera contribuir a mejorar la calidad de vida de los pobladores y por ende al desarrollo del país. Esta investigación es relevante para la tesis porque ayudará a plantear soluciones no sólo desde el aspecto técnico sino también teórico.

Quesquén (2017) en su investigación relacionada con el diseño de pistas y veredas concluye que se hace muy importante construir pistas y veredas y todo lo relacionado con la infraestructura de vías, siguiendo los parámetros técnicos normativos, entendiendo que estos son resultado de los análisis en los estudios correspondientes, en los cuales se pone en evidencia que es lo requerido para asegurar una obra de calidad, que permita a los usuarios tener vías transitables en óptimas condiciones que aseguren la transitabilidad.

Por ello se hace imprescindible contar con estudios básicos y complementarios que permitan tener en claro sobre la calidad de obras que se ejecutaran como parte de ejecutar obras de impacto en la zona de intervención, realizados en tiempos oportunos y evitar contratiempos y excesos dinerarios.

Esta investigación es relevante porque nos muestra la importancia de ejecutar obras de infraestructura vial de acuerdo a los parámetros técnicos normativos establecidos, con lo cual se asegura la calidad de obras que influyan en una transitabilidad de calidad.

1.3. Teorías relacionadas al tema

1.3.1 Plan de Inversiones

Conceptos. -

Modelo planificado, que establece hitos a seguir, con la finalidad de orientar el proceso de las inversiones (actuales o futuras) hacia el camino más adecuado. El plan de inversiones es necesario e imprescindible con el propósito de minimizar riesgos en el momento de realizar las inversiones. (<http://www.inversion-es.com>)

Un Plan de Inversiones tiene como eje central, eliminar los obstáculos que se presenten a la hora de invertir, asegurar que sean viables, cuenten con asistencia especializada y que asignen adecuadamente los presupuestos y liquidez a los proyectos nuevos así como para aquellos que ya se encuentran en ejecución. (<https://ec.europa.eu>)

Conjunto de medidas y acciones tendientes a planificar un tipo de **inversión**, buscando minimizar los riesgos del mercado, permitiendo que se genere la confianza basada en el análisis de la rentabilidad.

Objetivos. -

Se considerarán los siguientes:

- a) Reducción de riesgos
- b) Reducción de costos
- c) Eliminación de costos innecesarios
- d) Proyección de la demanda
- e) Dinámica de competitividad en el mercado
- f) Elección de la inversión que genere mayor rentabilidad

INVERSIÓN.

Toda inversión se constituye en un conjunto de decisiones sobre las cuales se asignarán ciertos recursos con el propósito de obtener rentabilidad en el efecto del tiempo. La inversión referida al uso de capitales sobre alguna actividad de índole económica y con la intención de que esta genere mayores ingresos. Es renunciar al contexto de desarrollo actual, para lograr nuevos beneficios hacia adelante y que se puedan distribuir en el tiempo. (<https://es.wikipedia.org/wiki/Inversión>)

Tipos. -

a. Inversión Pública

Son todas aquellas erogaciones de recursos que tienen su origen en el presupuesto público los cuales se destinan a la creación, incremento, mejora o reposición de los activos del estado, con la finalidad de ampliar esa capacidad resolutive a la hora de prestar servicios y/o producir bienes.

La inversión pública se convierte como uso del dinero que recauda el gobierno a través los impuestos, este uso es realizado por parte de las entidades del gobierno (unidades ejecutoras), con la finalidad de reinvertirlos en busca de beneficiar a los moradores que se atenderán, atención que se traduce en proyectos de infraestructura, servicios, y/o proyectos productivos, con la adicional intencionalidad de generar empleo.

a.1 Ejecutores de la Inversión Pública

Toda Inversión Pública es realizada por el gobierno en sus diferentes niveles:
Nacional (Sectores, ministerios y entidades descentralizadas)
Regional (Gobiernos Regionales)
Local (Municipalidad Provincial, Municipalidad Distrital)

a.2 Características principales de la Inversión Pública

Las características principales deben enmarcarse en un Plan de desarrollo, el cual se debe presentar ante el Congreso de la República, para que se apruebe y se asigne el presupuesto institucional para cada año fiscal, el mismo que se debe sustentar y debe hacerse detalladamente para evidenciar el destino que tendrá el dinero asignado y que se esperará genere los beneficios sociales.

a.3 Objetivos y Beneficios de la Inversión Pública

Los objetivos y beneficios son aquellos puntos en los cuales se mejora la dinámica de redistribución económica de los ingresos, permitiendo conocer cual es el nivel de inversión que realiza el estado por cada habitante beneficiario,

propicia la generación de trabajo, la ejecución de proyectos sociales, proyectos sostenibles, la cobertura universal de salud, la inclusión educativa, el aseguramiento de la seguridad tanto interna como externa, servicios básicos, viviendas familiares.

b. Inversión Privada

Conjunto de acciones que genera una persona emprendedora: natural o jurídica que a su vez cuenta con un capital que puede ser propio o de la confluencia de socios o alguna persona con intención de invertir y cuya finalidad es realizar actividades financieras lícitas, crear puestos de trabajo, generar rentabilidad y pagar impuestos.

Este conjunto de actividades sirve para promover y propiciar una mayor cantidad de oportunidad laboral, reducir la brecha de pobreza, generar más oportunidades de desarrollo personal y familiar, así como social y nacional. El incremento de esta permite una mayor posibilidad de generar empleo tanto directa como indirectamente, a través de su efecto positivo sobre el crecimiento.

b.1 Las tres variables de la inversión privada

Las cantidades que se destinan para generar inversiones dependen de ciertos factores. Entre los más relevantes tenemos tres que son:

Rendimiento esperado, positivo o negativo, expresado como la manifestación de aquello que esperamos obtener como compensación de la inversión, también conocida como la rentabilidad.

Riesgo aceptado, todo proceso de inversión genera posturas de dudas o incertidumbres respecto a cuál será el nivel de rendimiento esperado por la inversión realizada, el cual se deduce al final de todas actividades establecidas en el proceso de inversión.

Horizonte temporal, punto en el cual se establece los tiempos en que se ejecutará la inversión y la capacidad de recupero y puede ser a corto, mediano, o largo plazo.

b.2 Clasificación de la Inversión Privada

Principalmente se clasifican en:

Inversiones temporales: aquellas que se realizan de manera transitoria, que busque la producción de ingresos excedentes en periodos no mayores a un año o a situaciones circunstanciales al proceso normal programado por las operaciones de la empresa.

Usualmente, este tipo de recursos se invierten en valores, seguros y de realización en el momento que se requiera.

Inversiones a largo plazo: aquellas que se realizan con la finalidad de lograr objetivos distintos como el hecho de usar excedentes con el propósito de generar ingresos extras. Para considerar como una inversión a largo plazo, es importante que se evidencien factores puntuales que muestren que la empresa está intencionada en tener vigencia con la inversión iniciada y ello por periodos mayores a un año,

Asimismo, tenemos:

Según el objeto de la inversión.

- Equipamiento industrializado.
- Tratamiento a Materias primas.
- Equipamiento en unidades de transporte.
- Empresas con intervención de accionistas.
- Inventos o patentes de inventos.

Por su función dentro de una empresa.

- De renovación, cuya finalidad es sustituir el equipamiento usado y que cumplieron su ciclo de vida útil por diversos motivos.
- De expansión, entendiendo que esta inversión expansiva tiene como destino el incremento del mercado potencial de la empresa, generando productos nuevos o logrando nuevos mercados.

- De mejora o modernización, su fin es dar soporte a empresas establecidas en el mercado, buscando reducir los costos productivos y mejorando la calidad y presentación de sus productos.
- Estratégicas, cuya finalidad es reducir riesgos que se derivan del desarrollo tecnológico, así como de la presencia de las empresas competidoras.

c. Inversión Mixta

Conjunto de acciones conjuntas que realiza el estado en sus diferentes niveles y las empresas privadas, con la finalidad de lograr un clima de complementariedad sin dejar de lograr sus fines.

Los tipos más comunes hoy en día son:

c.1 Concesiones

Cesión o concesión por parte de una entidad, administración u organismo público con capacidad legal, a un tercero o particular o a una empresa con capacidad legal de ejecutar una obra o de explotación de un servicio.

c.2 Obras por Impuestos

Mecanismo legal planteado por el estado cuyo propósito es poder ejecutar Obras haciendo un canje por Impuestos, lo cual se constituye como oportunidad para generar una sinergia entre el estado y el empresariado, haciendo que interactúen con el fin de reducir brechas en el país. A través de esta dinámica, el empresariado que participa adelanta el pago de impuesto de renta con el objetivo de financiar y ejecutar obras públicas en forma directa, acelerada y eficiente, los cuales son priorizados por el gobierno en sus tres niveles.

c.3 Asociaciones Público-Privadas

Modalidad participativa del sector privado a través de sus inversiones con la finalidad de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública; así como el poder proveer servicios públicos; o prestar servicios vinculados a estos; apoyando a la generación de proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica. En estas dinámicas se logra la incorporación de experiencias así como conocimientos, equipamiento y

tecnología de punta por el cual se distribuye el riesgo y generando un compromiso de recursos de ambas partes. (MEF)

Akintoye & Hardcastle (2003), ellos han definido una APP como la interrelación contractual a que se comprometen el sector público y el sector privado con la finalidad de compartir la provisión de recursos, incrementar los beneficios y asumir los riesgos que resulten de la ejecución de proyectos de infraestructura para servicio público.

1.3.2 Infraestructura Vial

Conceptos. -

La infraestructura vial es el conjunto de componentes que al ser integrados de acuerdo a las normas vigentes permiten una adecuada transitabilidad tanto de personas como de vehículos de manera confortable y segura de un lugar de partida hacia uno de llegada. (<http://pavimyvias77.blogspot.pe/>)

Todo camino, arteria, calle o vía férrea, incluidas sus obras complementarias, de carácter rural o urbano de dominio y uso público. (<http://www.proviasnac.gob.pe>)

Es aquella que conforma la vía asociada a todos sus elementos para una adecuada estructura con que deben contar las carreteras y caminos.

(<http://viasiv.blogspot.pe>)

Clasificación. -

En nuestro país la infraestructura vial se clasifica en:

Infraestructura vial Terrestre (Carreteras)

- a) **Autopistas de Primera Clase** esta clasificación se da a carreteras con IMDA mayor a 6 000 veh/día, cuyas calzadas están divididas por separadores centrales, con un mínimo de 6,00 m; a cada lado de calzada y que deben contar como mínimo con dos o más carriles de 3,60 m de ancho como mínimo, así como con control de accesos (ingresos y salidas) que propicien flujo de vehículos en forma continua, sin cruces o pasos a nivel y que deben contar con puentes peatonales

en zonas urbanas. Así mismo la superficie de rodadura de este tipo de vía debe ser pavimentada.

- b) **Autopistas de Segunda Clase** estas son carreteras con un IMDA entre 4 000 y 6 000 veh/día, con calzadas divididas por un separador central que puede variar de 1,00 m hasta 6,00 m, cuando esto ocurra se deberá instalar un sistema de contención vehicular; en cada una de las calzadas se deberá contar con dos o más carriles de 3,60 m de ancho como mínimo, así mismo con un control parcial de accesos que propicien el flujo de vehículos de forma continua; estas pueden tener cruces o pasos vehiculares a nivel así como puentes peatonales en zonas urbanas. La superficie de rodadura de esta vía debe ser pavimentada.
- c) **Carreteras de Primera Clase** estas carreteras con un IMDA entre 2 000 y 4 000 veh/día, con una calzada de dos carriles cuyas dimensiones deben ser de 3,60 m de ancho como mínimo. estas pueden tener cruces o pasos vehiculares a nivel así como puentes peatonales o contar con dispositivos de seguridad vial, los mismos que deben permitir velocidades con mayor seguridad. La superficie de rodadura de estas carreteras debe ser pavimentada.
- d) **Carreteras de Segunda Clase** estas carreteras con IMDA entre 2 000 y 4 000 veh/día, con una calzada de dos carriles cuyas dimensiones deben ser de 3,30 m de ancho como mínimo. estas pueden tener cruces o pasos vehiculares a nivel así como puentes peatonales o contar con dispositivos de seguridad vial, los mismos que deben permitir velocidades con mayor seguridad. La superficie de rodadura de estas carreteras debe ser pavimentada.
- e) **Carreteras de Tercera Clase** estas carreteras con IMDA menores a 400 veh/día, con una calzada de dos carriles cuyas dimensiones deben ser de 3,30 m de ancho como mínimo. Excepcionalmente podrán tener carriles de hasta 2,50 m, siempre que cuenten con el sustento técnico correspondiente. Este tipo de carreteras funcionan con soluciones denominadas básicas o económicas, las cuales consisten en aplicar estabilizadores de suelos, o pueden ser emulsiones asfálticas y/o micro pavimentos; o también puede tener la superficie de rodadura

de afirmado. En caso de ser pavimentadas deberán cumplirse con las condiciones geométricas estipuladas para las carreteras de segunda clase.

- f) **Trochas Carrozables** estas vías transitables, no alcanzan a contar con las características geométricas básicas de una carretera, generalmente tienen un IMDA menor a 200 veh/día. Su calzada deben tener un ancho mínimo de 4,00 m, por lo cual en cuyo caso se construirá ensanches por lo menos cada 500 m. La superficie de rodadura puede ser afirmada o sin afirmar.

Infraestructura vial urbana

Es el diseño adecuado que contiene elementos fundamentales de la infraestructura vial y que permiten la transitabilidad de vehículos y personas en una localidad.

- a) **Avenida** infraestructura vial que permite el tránsito de vehículos en ambas direcciones con carriles separados mediante una berma central.
- b) **Jirón** infraestructura vial que permita el tránsito de vehículos en una sola dirección y que se establece con sentido lógico.
- c) **Calle** infraestructura vial que permita el tránsito de vehículos que pueden ir en ambos sentidos y que abastecen los jirones y/o avenidas.
- d) **Pasaje** infraestructura vial que permita el tránsito de vehículos y personas, siendo de corta longitud.

Mantenimiento vial

El Mantenimiento vial, se constituye en aquellas actividades que se planifican y ejecutan con el objetivo de tener en estado óptimo de uso las carreteras y/o vías y además cautelar y fiscalizar el capital que se invierte en obras de rehabilitación y mejora que a su vez incluyen obras conexas y complementarias.

Dentro de las finalidades del mantenimiento vial, es justamente el cuidado riguroso sobre las inversiones que se efectúen en los diferentes proyectos de inversión referidos a construcción o rehabilitación, con lo cual se asegura la transitabilidad continua, en forma cómoda y segura; con lo cual se reducen costos operativos y de mantenimiento de los vehículos que hacen uso de la vía.

Tipos de mantenimiento vial

El conjunto de actividades necesarias para brindar mantenimiento a los diferentes tipos de vías, estos pueden ser rutinarias y periódicas.

Mantenimiento Rutinario

Este tipo de mantenimiento se realiza con la finalidad de generar prevención de manera constante y también la de preservar los elementos que componen una carretera, puntualizando la importancia de la conservación de aquellas condiciones que debe mantener después de haber sido construidas o rehabilitadas; además incluye obras menores de limpieza de: plataforma, obras de drenaje, limpieza y corte de la vegetación y maleza respecto al derecho de vía así como a reparaciones consideradas menores por deficiencias en la plataforma.

Mantenimiento Periódico

Este tipo de mantenimiento es realizado en tiempos programados de un año o más, ello cuyo propósito es la recuperación real del estado físico que debe mantener la vía y/o carretera, ya sea por el deterioro de uso y prevenir que se maximicen los defectos, asimismo conservar el diseño superficial con que se construyó la vía y también para corregir defectos mayores de manera puntual; del mismo modo asume los arreglos de la superficie asfáltica y obras complementarias, así como las actividades de reparación de las señales y aquellos elementos de seguridad.

Actividades de Mantenimiento

Una vez culminada la construcción o rehabilitación de la vía, ésta se encontrará en óptimas condiciones de uso, por lo cual se hace necesario con un plan de mantenimiento vial, pues las actividades de Mantenimiento Rutinario logran evitar el desgaste temprano, y cuando se aprecia que las condiciones van cambiando de bueno a regular es necesario que se realice el Mantenimiento Periódico con la finalidad de restaurar o restablecer las condiciones iniciales.

La capacidad para soportar las cargas repetidas por el uso se determinará a través de ensayos no destructivos, teniendo en cuenta que en el Perú la medición de deflexiones con la Viga Benkelman es la más usada.

1.4. Formulación del problema.

¿Cómo mejorar la Infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo?

1.5. Justificación e importancia del estudio

a) Científica

Este trabajo de investigación encuentra justificación metodológicamente, dado que el proyecto que se propone realizar como un Plan nuevo, genera elementos adicionales de conocimientos confiables.

Como este trabajo se busca establecer nuevas formas y dinámicas con la finalidad de generar conocimiento y una forma de realizar investigación.

Asimismo, esta investigación se tiene justifica teóricamente porque cuestiona una teoría administrativa, haciendo prevalecer los principios que dan soporte a su proceso de implementación, mostrará la solución de un plan de gestión y a su vez propone nuevos paradigmas (ejemplos, planes, modelos, etc.).

b) Institucional

la presente investigación encuentra justificación práctica, dado que su desarrollo contribuirá a resolver un problema evidente en la ciudad de Chiclayo que es la infraestructura vial, y propone el establecimiento de pasos a seguir y que contribuyen a resolver la problemática existente.

c) Social

La presente investigación propone la minimización de riesgos en la salud e integridad de las personas, se sensibilizará a la población en el adecuado uso y mantenimiento de la infraestructura vial.

Asimismo, esta investigación realiza un análisis que permitirá evidenciar como un plan de inversión inciden en la mejora de la Infraestructura vial tanto peatonal como vehicular. También, constituirá un aporte práctico para otras poblaciones que podrían replicar acciones que conlleven a mejorar sus vías.

1.6. Hipótesis

La Hipótesis como respuesta anticipada en la presente investigación se plantea de la siguiente manera: La implementación de un plan de inversiones mejoraría la infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo.

1.7. Objetivos de la Investigación

1.7.1. Objetivo general

Proponer un Plan de Inversiones para mejorar la Infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo.

1.7.2. Objetivos específicos

- 1) Diagnosticar el estado actual de la Infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo.
- 2) Identificar los factores influyentes en la Infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo.
- 3) Diseñar un Plan de Inversiones para mejorar la Infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo.
- 4) Estimar los resultados que generará la implantación un Plan de Inversiones en la Infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo.

II. MÉTODOS

2.1 Tipo y Diseño de la Investigación

2.1.1 Tipo:

Según el Enfoque

La investigación a desarrollar es de tipo cualitativa; dado que se usarán técnicas de recolección, así como el análisis de datos para puntualizar aquellas preguntas de investigación o en todo caso develar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación. Este enfoque se selecciona cuando se tiene como propósito examinar la forma en que cada individuo percibirá y experimentará los hechos que los rodean, profundizando en sus puntos de vista, interpretaciones y significados.

Según la Naturaleza

La presente investigación según su Naturaleza es Descriptivo – Explicativo Propositivo, Descriptivo porque permite hacer un diagnóstico acerca de lo que está ocurriendo con la variable en estudio que contiene al problema evidenciado (variable dependiente) y Explicativo Propositivo porque se podrá plantear una alternativa (variable independiente) que permita encontrar una solución a la problemática identificada.

2.1.2 Diseño:

No Experimental: esta investigación no necesita realizar manipulaciones deliberadas de la variable propuesta, por lo cual se observará aquellos acontecimientos en su real manifestación para luego ser sujetos de análisis.

En este tipo de investigaciones se excluyen las condiciones al igual que los estímulos a los cuales se suelen exponer a los sujetos en estudio. Los sujetos son observados en su ambiente natural.

2.2 Población y muestra

2.2.1 Población

Al respecto, Bernal Torres, C.A. (2010), menciona a Francisca (1988), quien define “la población es una colección de todos los factores involucrados en un estudio”. Asimismo, para la presente investigación, se ha considerado a la población de la Ciudad de Chiclayo que son quienes hacen uso de la infraestructura vial y pueden ver las condiciones en que estas se encuentran, por lo cual teniendo en cuenta los criterios de Inclusión y Exclusión, esta población de estudio estará constituida por Pobladores con capacidad de opinar (incluye a Autoridades), Transportistas particulares, Transportistas de Taxis, Colectivos, otros y Carga Pesada, tal como se puede apreciar en la siguiente tabla:

Tabla 1: Población de estudio

Descripción	Cantidad	%
Pobladores con capacidad de opinar	413100	90.18
Transportistas Particulares	15000	3.27
Transportistas Taxis + Colectivos + Motos	25000	5.46
Transportistas Carga Pesada	5000	1.09
Total (N)	458100	100.00

Fuente: El Autor. INEI

2.2.2 Muestra

Según Tamayo, T. Y Tamayo, M (1997), sostiene: “la muestra se constituye como una parte o porción de la población, con la finalidad de analizar un fenómeno desde la vertiente estadística” (p.38). el cálculo de la muestra en la presente investigación, se aplicará el criterio Probabilístico, a través del cual se determina que tamaño tendrá la muestra a investigar.

Para determinar la muestra en el presente proyecto de investigación, se aplicará la siguiente fórmula:

Fórmula:
$$n = \frac{Z^2 P Q N}{E^2 (N - 1) + Z^2 P Q}$$

Donde:

Z = 1.96 Valor al 95% de confianza

PQ = 0.5 * 0.5 = 0.25 Proporción máxima que puede afectar a la muestra

E = 0.08 Error máximo permisible

N = 458100

$$\Rightarrow n = \frac{1.96^2 (0.5)(0.5)(458100)}{0.08^2 (458100-1) + 1.96^2 (0.5)(0.5)}$$

$$\Rightarrow n = \frac{(3.8416) (0.25)(458100)}{(0.0064)(458099) + (3.8416) (0.25)}$$

$$\Rightarrow n = \frac{439959.24}{2931.8336 + 0.9604}$$

$$\Rightarrow n = \frac{439959.24}{2932.79}$$

$$\Rightarrow n = 150.01 \quad n = 150$$

Tabla 2: Comunidad de Estudio

Descripción	Cantidad	%
Pobladores con capacidad de opinar	135	90.18
Transportistas Particulares	5	3.27
Transportistas Taxis + Colectivos + Motos	8	5.46
Transportistas Carga Pesada	2	1.09
Total (N)	150	100.00

Fuente: El Autor

2.3 Variables, Operacionalización

Variable Independiente: PLAN DE INVERSIONES

Variable Dependiente: INFRAESTRUCTURA VIAL

MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variables	Definición Conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítem / Instrumento
<p>V. Independiente</p> <p>PLAN DE INVERSIONES</p>	<p>Modelo planificado, que establece hitos a seguir, con la finalidad de orientar el proceso de las inversiones (actuales o futuras) hacia el camino más adecuado. (http://www.inversion-es.com)</p>	<p>Inversión Pública</p> <p>Inversión Privada</p> <p>Inversión Mixta</p>	<p>Tipo de proyectos ejecutados Proyectos ejecutados Beneficiarios</p> <p>Rentabilidad Económica Impacto Positivo Responsabilidad Social</p> <p>Concesiones Obras por Impuestos Asociaciones Públicas Privadas</p>	<p>Encuesta</p>
<p>V. Dependiente</p> <p>INFRAESTRUCTURA VIAL</p>	<p>La infraestructura vial es el conjunto de componentes que al ser integrados de acuerdo a las normas vigentes permiten una adecuada transitabilidad tanto de personas como de vehículos de manera confortable y segura de un lugar de partida hacia uno de llegada. (http://pavimyvias77.blogspot.pe/)</p>	<p>Terrestre</p> <p>Urbana</p>	<p>Inventario vial Estado de conservación Proyectos de O&M</p> <p>Pistas Veredas Bermas</p>	<p>Encuesta</p>

2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, Validez y Confiabilidad

2.4.1 Técnicas de recolección de datos

La técnica de la Encuesta:

Esta técnica de recolección de datos permite el establecimiento de un enlace o contacto con cada unidad de estudio a través de un Cuestionario validado el cual queda establecido de manera previa.

Una encuesta se constituye en un conjunto de preguntas establecidas en un orden de coherencia las cuales van dirigidas a aplicarse a una muestra que cumple con los parámetros de Representatividad y Adecuada tomada la población de estudio, con la finalidad de conocer el estado de las opiniones o situaciones específicas.

La finalidad de la encuesta no se centra en describir a cada individuo de forma particular los cuales resultan por el azar como elementos muestrales, por el contrario, obtener una evidencia completa de la población. En una encuesta se recoge datos de una muestra la que usualmente es sólo una porción de la población sometida a estudio.

Esta técnica tiene varias formas de aplicación entre las que podemos identificar: Encuesta personal, por teléfono, por correo, online.

Para la presente investigación se hizo la Encuesta Personal.

Cuestionario:

Los cuestionarios se diseñan para proporcionar alternativas útiles para la entrevista; sin embargo, muchas veces hay ciertas características que pueden ser apropiadas en ciertas circunstancias e inapropiadas en otra.

Pueden ser:

- Abiertas
- Cerradas

2.4.2 Instrumentos de recolección de datos

Valderrama (2013) describe los instrumentos como los medios materiales que emplea el investigador para recoger y almacenar la información.

Textos: El presente proyecto de investigación comprenderá la consulta de material bibliográfico, nacional y extranjero, referido a las áreas vinculadas con el tema.

Revistas: El presente trabajo recurre a Revistas especializadas, tanto nacionales como extranjeras relacionadas a temas de infraestructura vial, así como propuestas y planes de inversiones.

Internet: La información existente en INTERNET, en relación al tema materia de investigación, resultará igualmente consultada en el presente trabajo.

2.4.3 Validez y Confiabilidad

La validez es el procedimiento por el cual la estructura del instrumento es dada por VALIDA, con lo cual los expertos en la temática dan su conformidad respecto a la estructura y la coherencia entre los ítems determinados en el instrumento y establecen la existencia de coherencia del referido instrumento, lo cual la presente investigación contó con la Validez respectiva.

La Confiabilidad es la prueba que da la consistencia necesaria al instrumento y a través del estadístico alfa de Cronbach certifica que este instrumento guarda la relación entre los ítems del instrumento y la consistencia de su relación entre las variables y que esta puede replicarse, el presente trabajo obtuvo un Alfa de Cronbach de 0.929, lo cual demuestra alta significancia y confiabilidad.

2.5 Procedimientos para recolección de datos

El procesamiento de datos de la presente investigación se realizará mediante la utilización de: Excel, herramientas informáticas, Software estadísticos como el SPSS para poder hacer el vaciado de la data obtenida de las encuestas y posterior a ello realizar los gráficos para de ese modo proceder a describirlos y finalmente elaborar la discusión de los resultados.

2.6 Criterios éticos

Según Belmont (1979) en su trabajo sobre “Principios éticos y normas para el desarrollo de investigación que involucran seres humanos” se utilizará:

A. El respeto a las personas

El respeto a cada individuo es una condición muy importante que considerar pues incorpora al menos dos convicciones éticas: primero, que el trato a las personas deba realizarse con autonomía, y seguido, que cada individuo con menor autonomía cuenten con el derecho a ser protegidos.

B. Beneficencia

Este principio debe entenderse con gran amplitud de entendimiento y no como algo obligado. Se han dado 2 reglas generales con el fin de expresar las acciones fundamentales de beneficencia: (1) No causar perjuicio y (2) el incremento de posibles beneficios y reducción de los posibles perjuicios.

C. Justicia

Este principio busca establecer el cumplimiento de valores para determinar si la investigación guarda o no la ética, es justamente buscar valorar si los actuados de la investigación fue justa y equitativa ´para todos sin ningún resquicio de discriminación. Es también un principio de carácter público y legislado.

2.7 Criterios de rigor científico

Guba (1981) sugiere los siguientes criterios fundamentales, que seguidamente se exponen a continuación los detalles de cada uno de ellos:

Credibilidad o valor de verdad

La credibilidad implica el poder valorar cada situación que se presenta en la investigación y que a su vez se reconozca como válida, haciéndose necesaria la búsqueda de argumentos que sean de fiar, se puedan demostrar en el contexto de sus resultados.

Transferibilidad o aplicabilidad

Cada conjunto de resultados responde a un contexto, por lo cual estos no se pueden transferir ni aplicar a situaciones que no correspondan. Sin embargo, estos podrían ser referentes para producir transferencias de los instrumentos y fases de la investigación en otra situación y/o contexto, todo dependerá de las condiciones o niveles de intensidad en cuanto a similitud de lo desarrollado.

Consistencia o dependencia

El nivel de consistencia o estabilidad de aquellos resultados que se obtienen deben generar indicadores del estudio. Esta situación implica un riesgo que genera inestabilidad, por ello docentes y estudiantes sujetos de la investigación, son los individuos que interactúan en un proceso especial, personal y de dialogo, conocido también como “formación de profesionales” en sus distintas presentaciones y situaciones propias del contexto socio cultural.

Confirmabilidad

Este criterio nos da a conocer cuál es el papel del investigador mientras se desarrolla el trabajo de campo así como el poder identificar los alcances y limitaciones con el fin de controlarlos y analizar los juicios o críticas que se presentan por el fenómeno de estudio o los sujetos participantes.

Validez

Criterio referido a la interpretación correcta que deben presentar los resultados y se convierte en el fundamento de las investigaciones cualitativas. Para Hernández y otros (2003, p. 242) la validez se refiere al nivel con que un instrumento cumple la función de medir la variable, se puede dividir en validez de contenido, validez de constructo y validez de criterio.

Relevancia

Este criterio permitirá evaluar cada logro de los objetivos planteados en el proyecto y dará cuenta de la trascendencia que generará, si es que finalmente se obtuvo un mejor resultado del conocimiento del evento o si hubo alguna repercusión positiva en el contexto estudiando.

III. RESULTADOS

3.1 Tablas y Figuras

Tabla 3: Actualmente se ejecuta un plan de inversiones pública, coherente en Chiclayo

Descripción	fi	%
TD	40	26.67
D	110	73.33
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

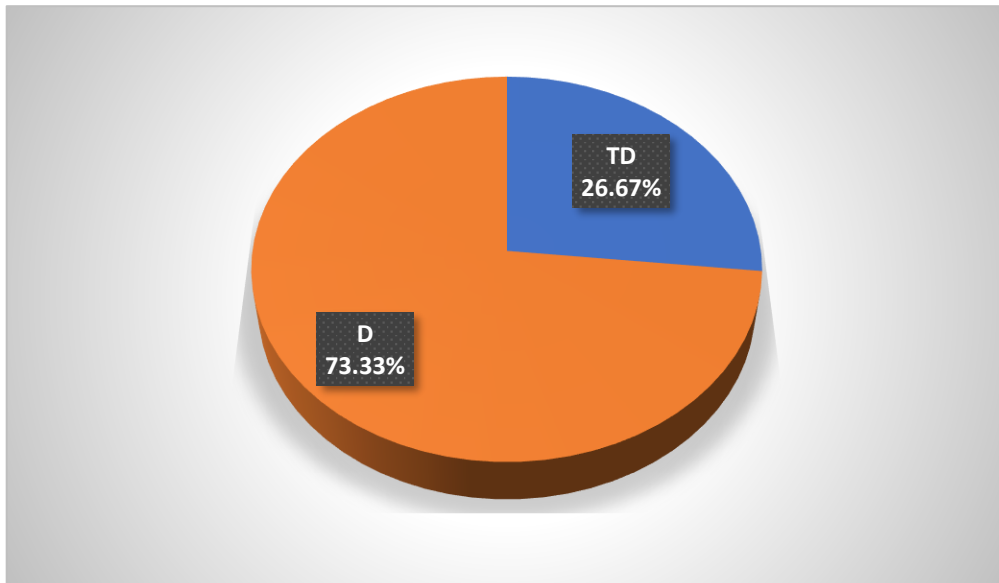


Figura 1: Actualmente se ejecuta un plan de inversiones pública, coherente en Chiclayo

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo con los datos obtenidos, sobre si Considera que actualmente se ejecuta un plan de inversiones pública, coherente en Chiclayo, un 26.67 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 73.33 % dicen estar en Desacuerdo.

Tabla 4: Los planes de inversión pública por parte del estado son suficientes para Chiclayo

Descripción	fi	%
TD	88	58.67
D	62	41.33
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

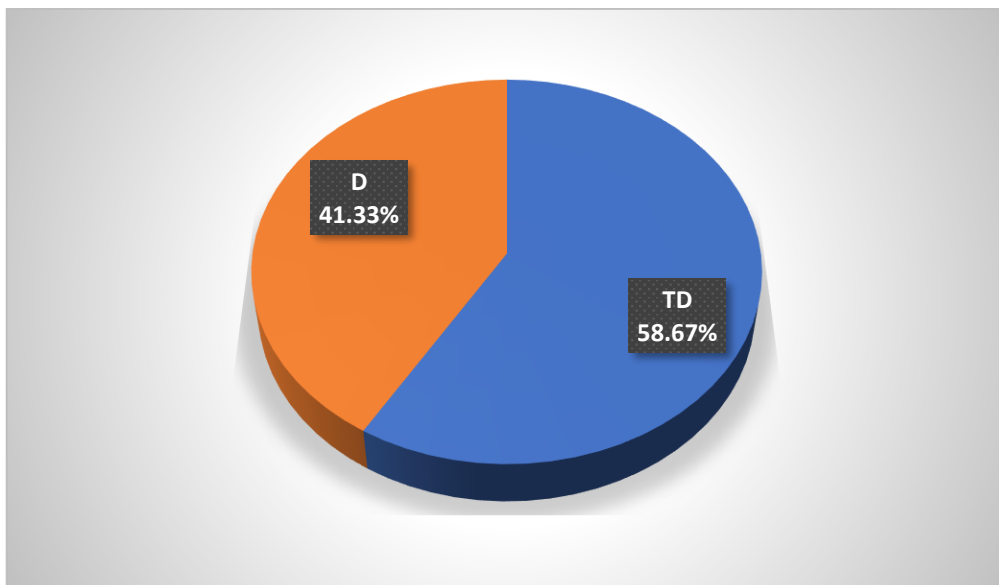


Figura 2: Los planes de inversión pública por parte del estado son suficientes para Chiclayo

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo con los datos obtenidos, sobre si Cree que los planes de inversión pública por parte del estado son suficientes para Chiclayo, un 58.67 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 41.33 % dicen estar en Desacuerdo.

Tabla 5: La inversión pública cobertura un gran número de beneficiaros en la ciudad de Chiclayo

Descripción	fi	%
D	54	36.00
NO	29	19.33
A	67	44.67
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

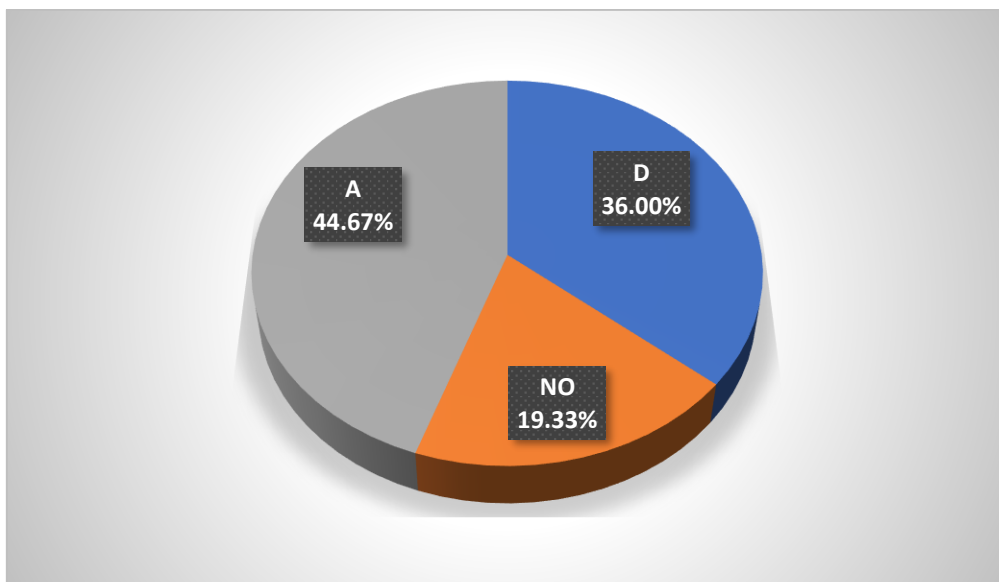


Figura 3: La inversión pública cobertura un gran número de beneficiaros en la ciudad de Chiclayo

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Considera que la inversión pública cobertura un gran número de beneficiaros en la ciudad de Chiclayo, un 36 % dicen estar en Desacuerdo, asimismo un 19.33 % prefiere No Opinar, mientras que un 44.67 % refieren estar de Acuerdo.

Tabla 6: Los planes de inversión privada solo buscan obtener rentabilidad económica

Descripción	fi	%
NO	24	16.00
A	83	55.33
TA	43	28.67
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

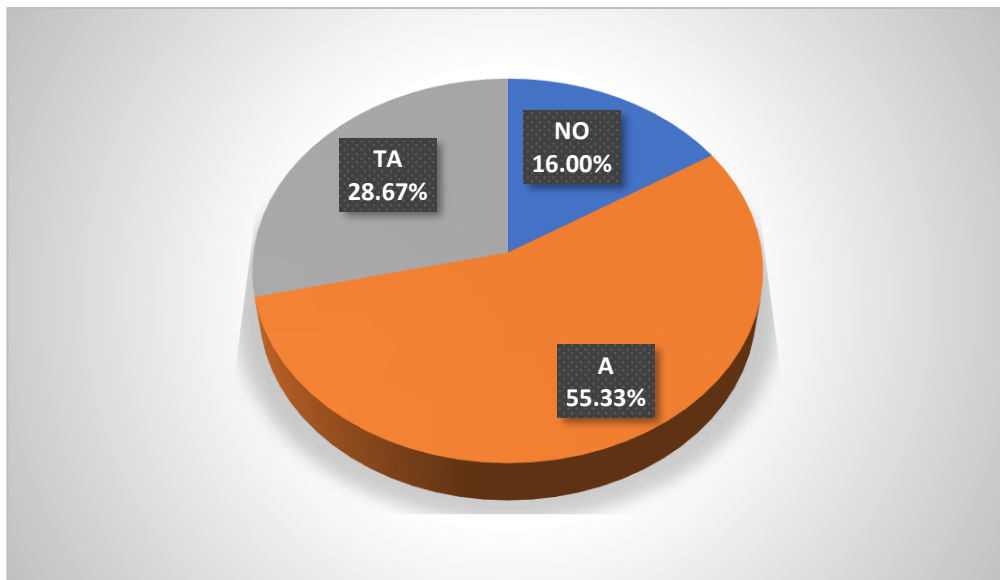


Figura 4: Los planes de inversión privada solo buscan obtener rentabilidad económica

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Cree que los planes de inversión privada solo buscan obtener rentabilidad económica, un 16 % prefiere No Opinar, mientras que un 55.33 % refieren estar de Acuerdo y finalmente el 28.67 % están Totalmente de Acuerdo.

Tabla 7: Los planes de inversión privada aseguran un impacto positivo en la ciudad de Chiclayo

Descripción	fi	%
TD	72	48.00
D	56	37.33
NO	22	14.67
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

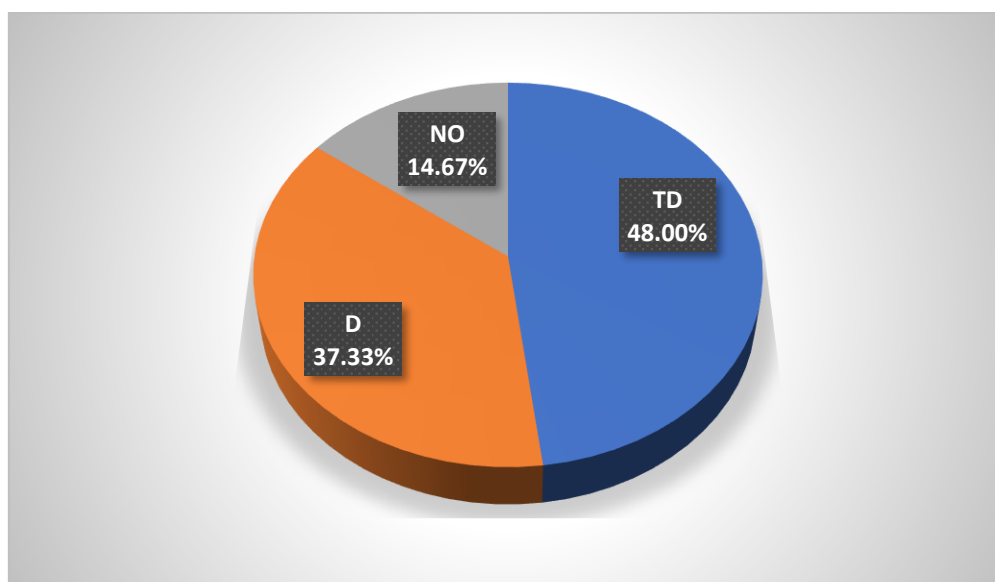


Figura 5: Los planes de inversión privada aseguran un impacto positivo en la ciudad de Chiclayo

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Opina que los planes de inversión privada aseguran un impacto positivo en la ciudad de Chiclayo, un 48 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 37.33 % dicen estar en Desacuerdo, asimismo un 14.67 % prefiere No Opinar.

Tabla 8: Es efectiva la Responsabilidad social que ejecutan las empresas privadas en la ciudad de Chiclayo

Descripción	fi	%
TD	52	34.67
D	98	65.33
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

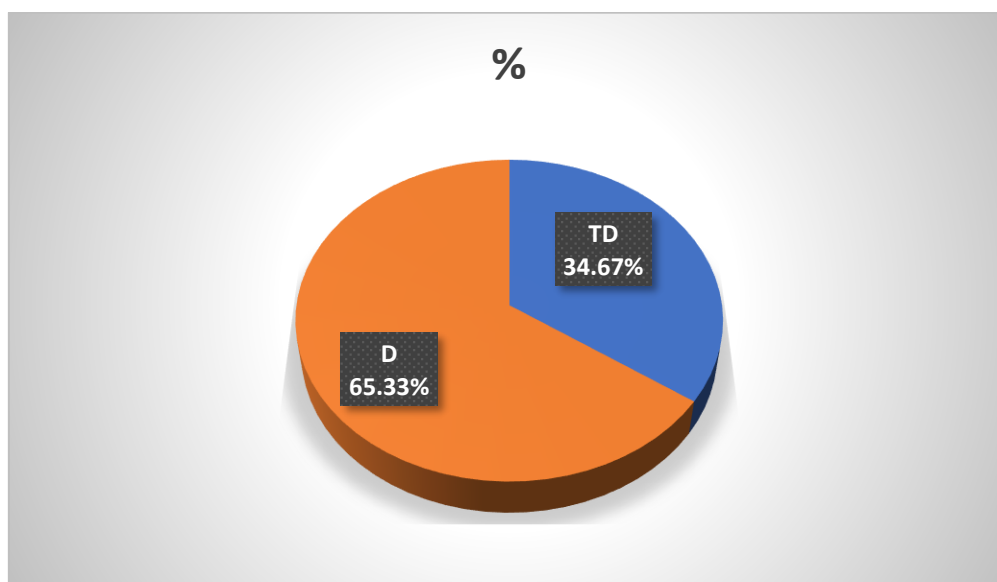


Figura 6: Es efectiva la Responsabilidad social que ejecutan las empresas privadas en la ciudad de Chiclayo

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Cree que es efectiva la Responsabilidad social que ejecutan las empresas privadas en la ciudad de Chiclayo, un 34.67 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 65.33 % dicen estar en Desacuerdo.

Tabla 9: Las actuales concesiones que existen en la ciudad de Chiclayo aportan al desarrollo

Descripción	fi	%
TD	67	44.67
D	83	55.33
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

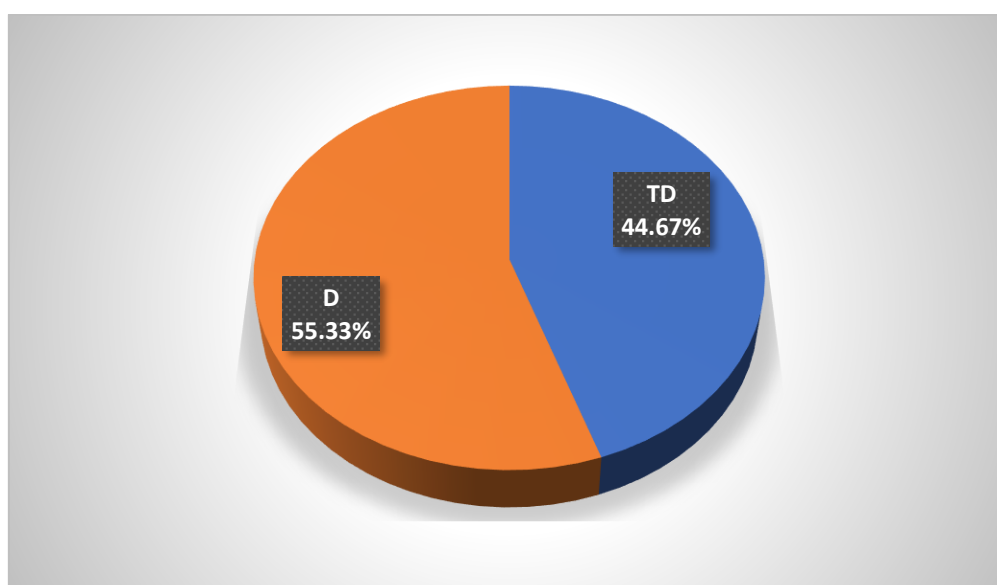


Figura 7: Las actuales concesiones que existen en la ciudad de Chiclayo aportan al desarrollo

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Considera que las actuales concesiones que existen en la ciudad de Chiclayo aportan al desarrollo, un 44.67 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 55.33 % dicen estar en Desacuerdo.

Tabla 10: Oportuna la actual ejecución de Obras por impuestos en la ciudad de Chiclayo

Descripción	fi	%
TD	58	38.67
D	80	53.33
NO	12	8.00
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

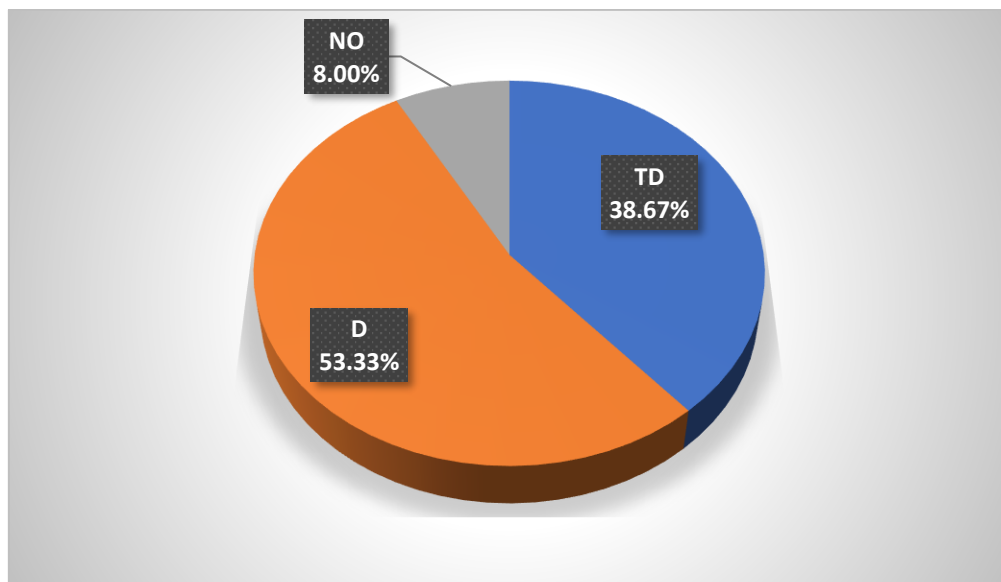


Figura 8: Oportuna la actual ejecución de Obras por impuestos en la ciudad de Chiclayo

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Considera oportuna la actual ejecución de Obras por impuestos en la ciudad de Chiclayo, un 38.67 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 53.33 % dicen estar en Desacuerdo, asimismo un 8 % prefiere No Opinar.

Tabla 11: Las Asociaciones Públicas Privadas están siendo efectivas en el desarrollo de la Ciudad

Descripción	fi	%
TD	67	44.67
D	83	55.33
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

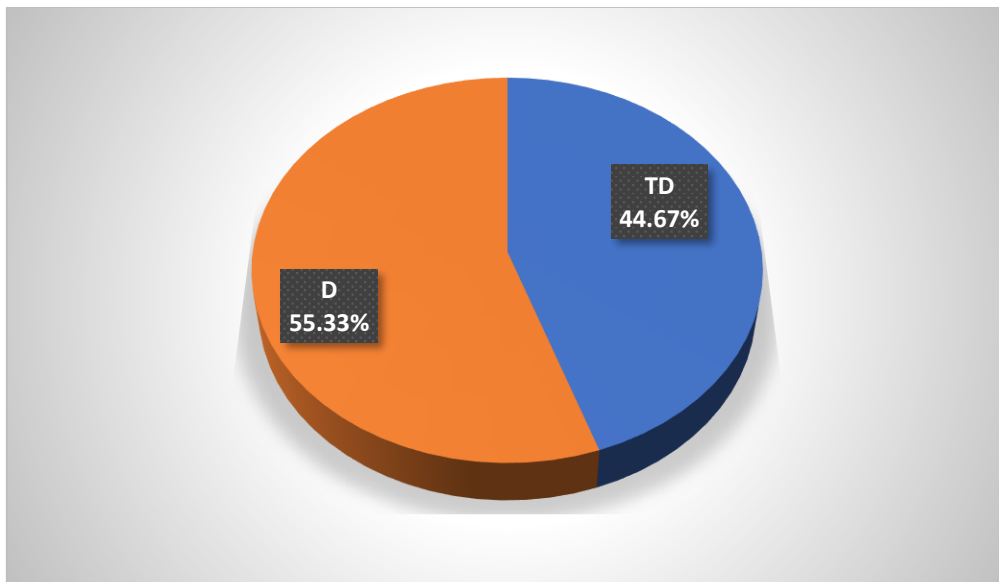


Figura 9: Las Asociaciones Públicas Privadas están siendo efectivas en el desarrollo de la Ciudad

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Cree que las Asociaciones Públicas Privadas están siendo efectivas en el desarrollo de la Ciudad, un 44.67 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 55.33 % dicen estar en Desacuerdo.

Tabla 12: El inventario vial terrestre refleja la actual infraestructura vial en la región

Descripción	fi	%
TD	70	46.67
D	72	48.00
NO	8	5.33
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

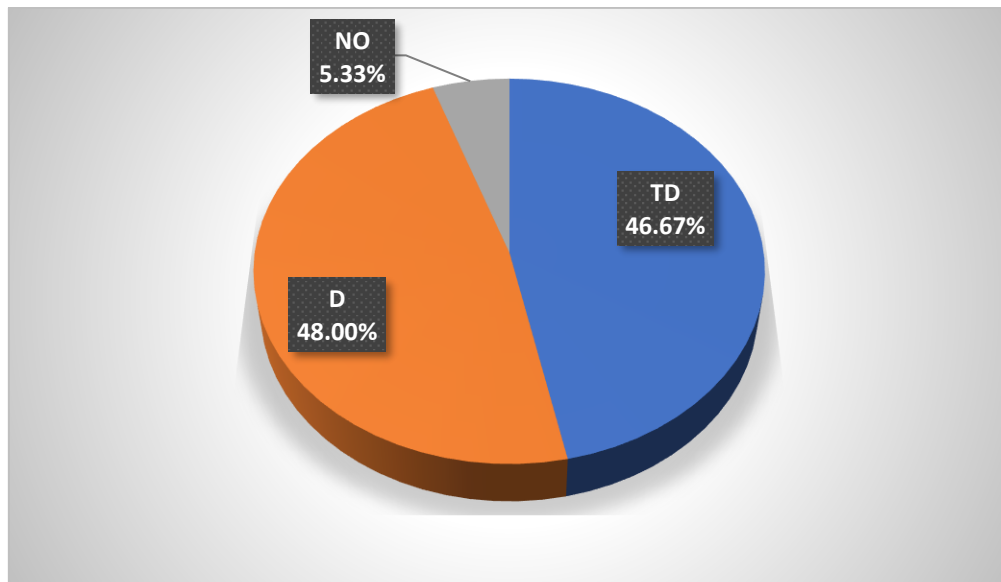


Figura 10: El inventario vial terrestre refleja la actual infraestructura vial en la región

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Considera que el inventario vial terrestre refleja la actual infraestructura vial en la región, un 46.67 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 48 % dicen estar en Desacuerdo, asimismo un 5.33 % prefiere No Opinar.

Tabla 13: La infraestructura vial terrestre actual se encuentra en óptimas condiciones

Descripción	fi	%
TD	79	52.67
D	71	47.33
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

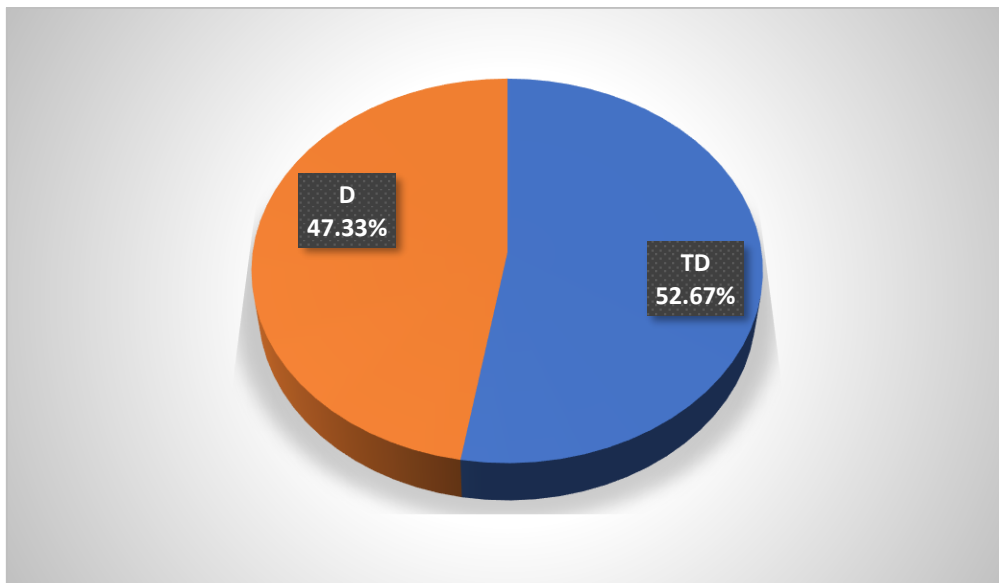


Figura 11: La infraestructura vial terrestre actual se encuentra en óptimas condiciones

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Cree que la infraestructura vial terrestre actual se encuentra en óptimas condiciones, un 52.67 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 47.33 % dicen estar en Desacuerdo.

Tabla 14: La infraestructura vial terrestre es atendida oportunamente en su conservación

Descripción	fi	%
TD	62	41.33
D	88	58.67
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

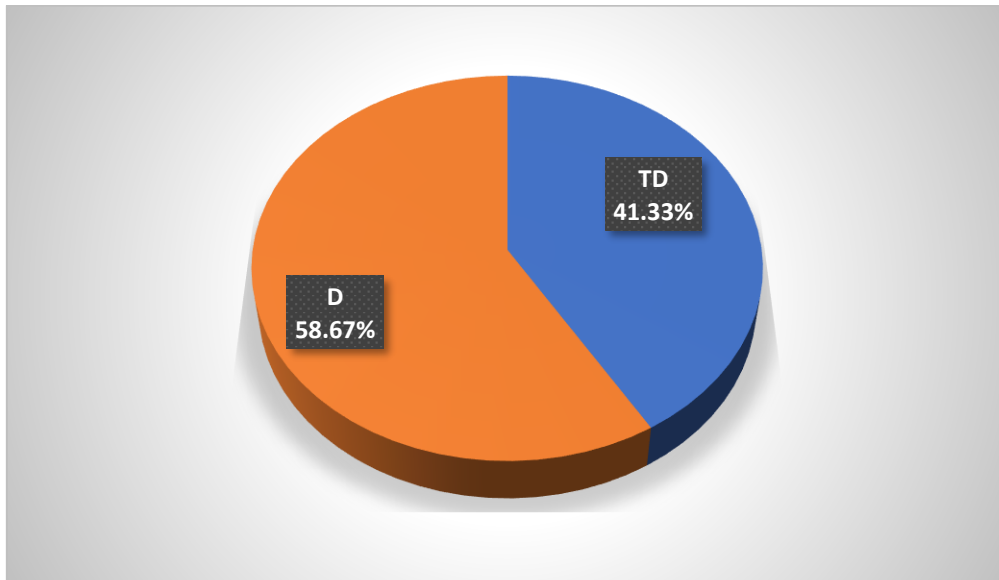


Figura 12: La infraestructura vial terrestre es atendida oportunamente en su conservación

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Opina que la infraestructura vial terrestre es atendida oportunamente en su conservación, un 41.33 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 58.67 % dicen estar en Desacuerdo.

Tabla 15: El estado protege la infraestructura vial terrestre con proyectos de O&M

Descripción	fi	%
D	84	56.00
NO	19	12.67
A	47	31.33
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

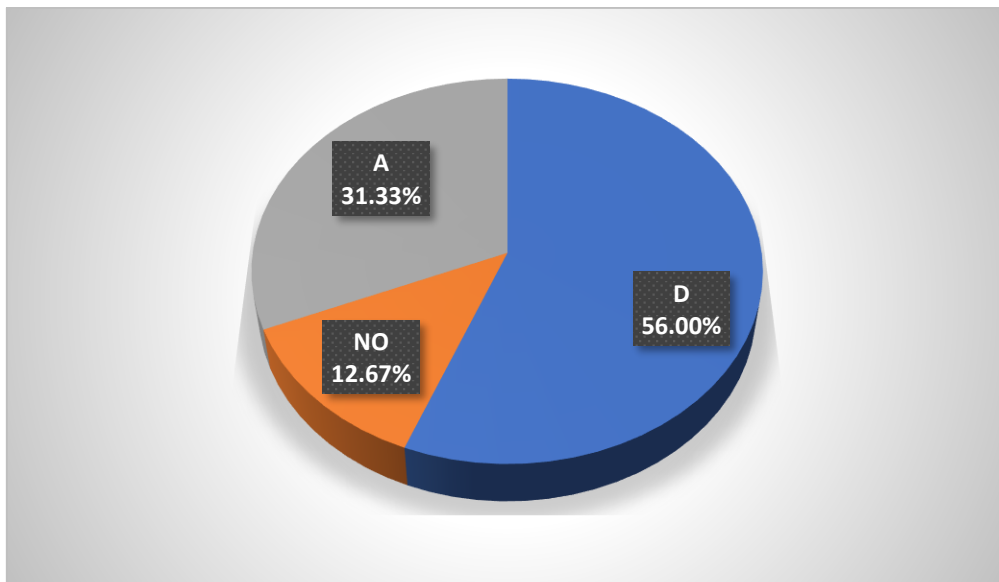


Figura 13: El estado protege la infraestructura vial terrestre con proyectos de O&M

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Considera que el estado protege la infraestructura vial terrestre con proyectos de O&M, un 56 % dicen estar en Desacuerdo, asimismo un 12.67 % prefiere No Opinar, mientras que un 31.33 % refieren estar de Acuerdo.

Tabla 16: Las pistas en la ciudad de Chiclayo son las adecuadas para la transitabilidad

Descripción	fi	%
TD	61	40.67
D	89	59.33
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

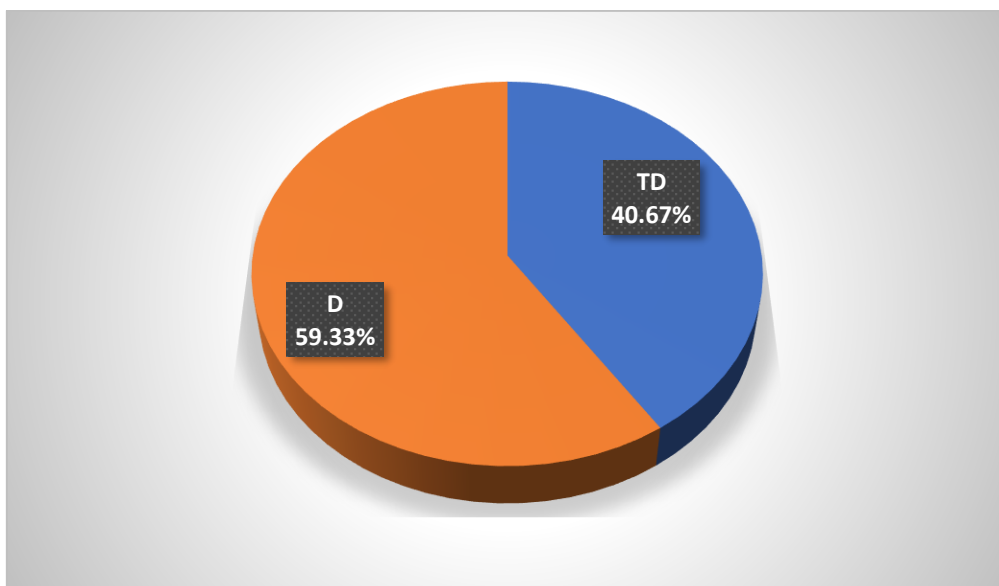


Figura 14: Las pistas en la ciudad de Chiclayo son las adecuadas para la transitabilidad

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Opina que las pistas en la ciudad de Chiclayo son las adecuadas para la transitabilidad, un 40.67 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 59.33 % dicen estar en Desacuerdo.

Tabla 17: Hay una permanente conservación de las pistas de la ciudad Chiclayo

Descripción	fi	%
TD	52	34.67
D	98	65.33
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

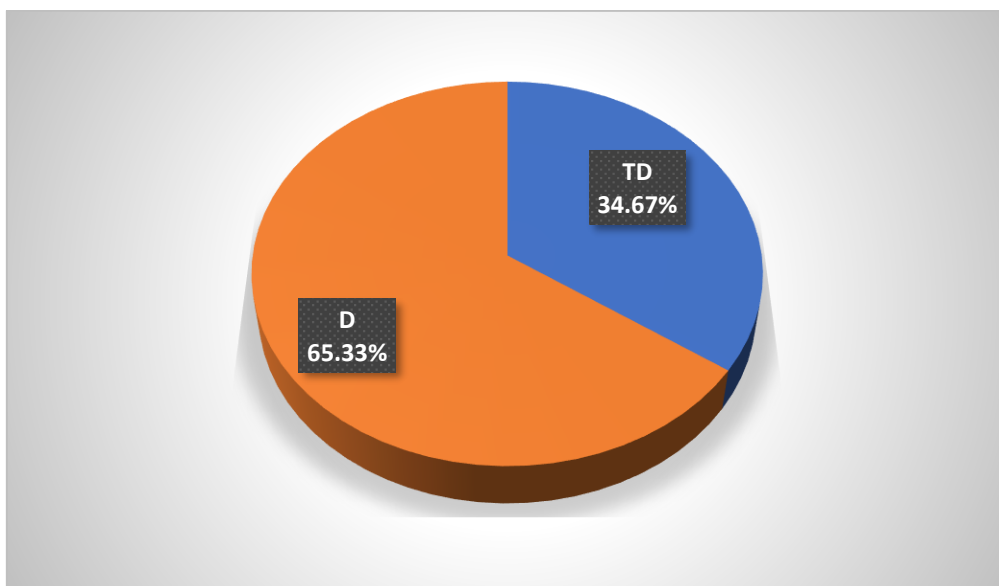


Figura 15: Hay una permanente conservación de las pistas de la ciudad Chiclayo

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Considera que hay una permanente conservación de las pistas de la ciudad Chiclayo, un 34.67 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 65.33 % dicen estar en Desacuerdo.

Tabla 18: Las veredas como infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo son adecuadas

Descripción	fi	%
TD	66	44.00
D	71	47.33
NO	13	8.67
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

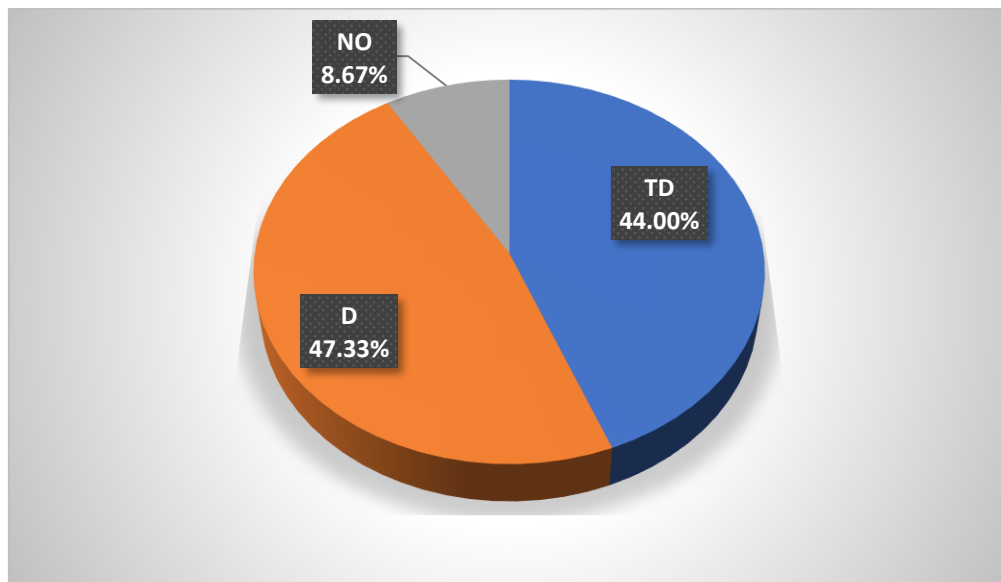


Figura 16: Las veredas como infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo son adecuadas

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Cree que las veredas como infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo son adecuadas, un 44 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 47.33 % dicen estar en Desacuerdo, asimismo un 8.67 % prefiere No Opinar.

Tabla 19: El diseño de las bermas en las vías de la ciudad de Chiclayo es la reglamentaria

Descripción	fi	%
D	53	35.33
NO	23	15.34
A	74	49.33
Total	150	100.00

Fuente: El Autor

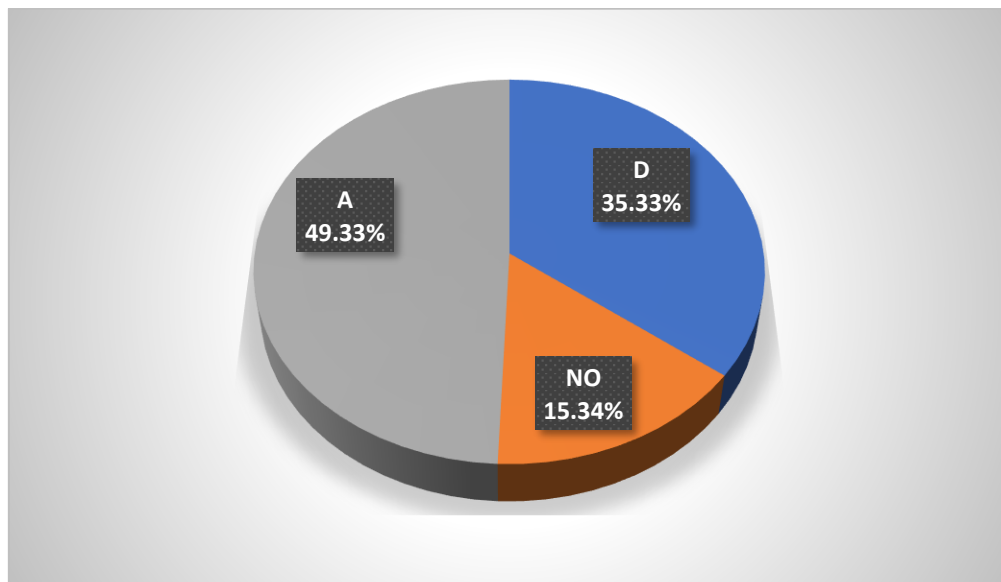


Figura 17: El diseño de las bermas en las vías de la ciudad de Chiclayo es la reglamentaria

Fuente: El Autor

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Opina que el diseño de las bermas en las vías de la ciudad de Chiclayo es la reglamentaria, un 35.33 % dicen estar en Desacuerdo, asimismo un 15.34 % prefiere No Opinar, mientras que un 49.33 % refieren estar de Acuerdo.

Prueba Estadística Chi Cuadrado

Se debe probar las Hipótesis Estadísticas para demostrar la independencia o No de las variables en estudio, razón por lo cual se plantea:

H₀: El plan de inversiones y la infraestructura vial son independientes

H₁: El plan de inversiones y la infraestructura vial NO son independientes

VALORES OBSERVADOS

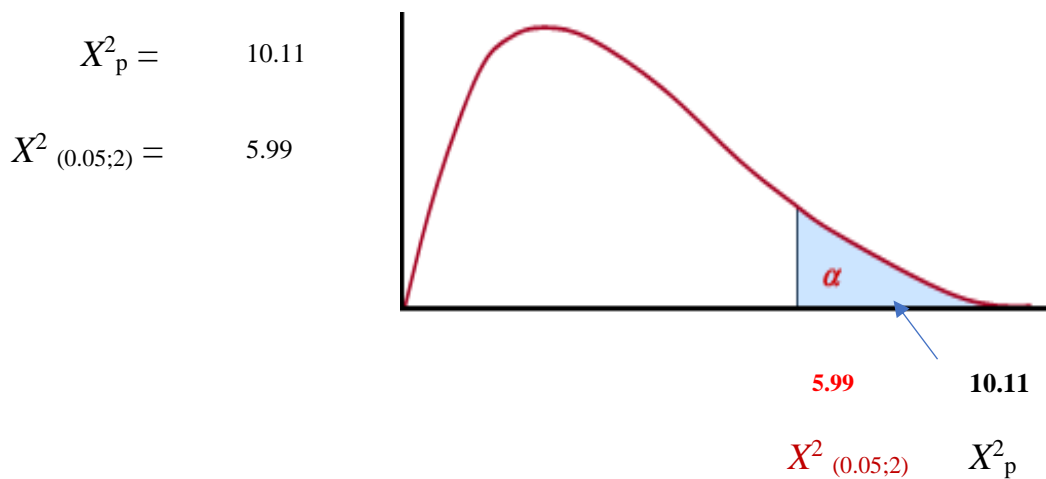
		INFRAESTRUCTURA VIAL		Total
		Terrestre	Urbana	
PLAN DE INVERSIONES	Inversión Pública	24	57	81
	Inversión Privada	14	10	24
	Inversión Mixta	24	21	45
Total		62	88	150

VALORES ESPERADOS

		INFRAESTRUCTURA VIAL		Total
		Terrestre	Urbana	
PLAN DE INVERSIONES	Inversión Pública	33.48	47.52	81.00
	Inversión Privada	9.92	14.08	24.00
	Inversión Mixta	18.60	26.40	45.00
Total		62.00	88.00	150.00

$$\chi^2 = \sum \frac{(o_i - e_i)^2}{e_i}$$

2.6843	1.8912
1.6781	1.1823
1.5677	1.1045
5.9301	4.1780



Interpretación

Al observarse que el valor Chi Cuadrado tabulado es menor que el Chi Cuadrado calculado, se puede concluir que la Hipótesis Nula se rechaza, evidenciando que las variables de estudio NO son independientes, con lo cual se acepta la Hipótesis Alternativa evidenciando que hay Relación entre las variables y ello con un alfa(significancia) de 5%.

3.2 Discusión de Resultados

En concordancia con los resultados obtenidos en la pregunta 02, **Tabla N°04**, respecto a si “Cree que los planes de inversión pública por parte del estado son suficientes para Chiclayo”, se observa que un 58.67% se encuentran totalmente en desacuerdo, mientras que un 41.33% están en desacuerdo sobre lo preguntado, lo cual se corrobora con lo manifestado por **Cerda (2012)** en su investigación relacionada con las inversiones públicas Chilenas en infraestructuras (carreteras, aeropuertos, puertos, puentes, ferrocarriles, telecomunicaciones, etc.) que se constituyen en el soporte necesario para que se estimule un avance económico del país, ya que en estas se apoyan las diferentes actividades tanto públicas como privadas, generando una dinámica de mercados eficientes, pues este desarrollo muestra los costos de transportes tanto de personas como de mercancías o porque su dinámica de desarrollo se puede alterar por la oferta de bienes y servicios en una determinada área, plantea como objetivo determinar los efectos que presenta la inversión pública en infraestructuras productivas en el crecimiento económico chileno. Asimismo, recomienda tener una política de inversiones más ampliada, por tanto, los resultados evidencian esa gran prioridad.

Asimismo, con los resultados obtenidos en la pregunta 05, **Tabla N°07**, respecto a si “Los planes de inversión privada aseguran un impacto positivo en la ciudad de Chiclayo”, se observa que un 48.00% se encuentran totalmente en desacuerdo con lo manifestado, mientras que un 37.33% están en desacuerdo sobre lo preguntado, y un 14.67% prefieren No opinar al respecto, con lo cual se corrobora con lo manifestado por **Guillén (2016)** en su investigación relacionada con las políticas implementadas en el Ecuador por Rafael Correa, se pone de manifiesto que para lograr el desarrollo de un país se debe dar una importancia significativa a las inversiones en infraestructura vial tanto interna como externa, pues la infraestructura de transporte genera empleo a mayor escala de la mano de obra no calificada, y con ello también permitir que disminuya la brecha de desigualdad de los ingresos. Los proyectos de infraestructura del transporte vienen aportando en la disminución de los indicadores de pobreza dado que brindan una dinámica más efectiva en la economía con lo cual ciertos tipos de costos se abaratan, plantea como objetivo Determinar qué impacto generará la inversión en el rubro transporte sobre el mejoramiento de la infraestructura vial y con ello también el ingreso de los trabajadores del sector transporte y también lo dicho por **Rosales (2016)** en su investigación relacionada con la Gestión de la Infraestructura

vial en Piura, manifiesta que esta región cobertura la segunda población del país y que las vías terrestres son su mayor potencial dado que permite canalizar un flujo de bienes y servicios entre sus localidades de costa y sierra por lo cual plantea como objetivo mejorar la calidad de la transitabilidad apoyado en una red vial adecuada y sostenido en programas como Proyecto Perú, el cual ha sido implementado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y dentro de su accionar contempla las actividades de mantenimiento según los tipos de vías de la red nacional y ha obtenido como resultados muy impresionantes generando valor agregado e impulso a las fortalezas predominantes en la región como: Acceso a los servicios básicos, Educación, Producción agrícola, Producción ganadera, Turismo y Minería.

Del mismo modo, con los resultados obtenidos en la pregunta 07, **Tabla N°09**, respecto a si “Las actuales concesiones que existen en la ciudad de Chiclayo aportan al desarrollo”, se observa que un 44.67% se encuentran totalmente en desacuerdo con lo manifestado, mientras que un 55.33% están en desacuerdo sobre lo preguntado, corroborando lo manifestado por **Camones (2015)** en su investigación relacionada con El crecimiento económico del Perú en la última década, el periodo 2002-2013, evidencia que al contar con adecuados recursos financieros como efecto de la recaudación fiscal y el incremento de nuestro PBI, permite generar un dinamismo oportuno por el cual se mejoran las transferencias presupuestales a los diferentes niveles de gobierno y con ello poder lograr obras de impacto en la región con la participación del estado y el empresariado, quienes en los últimos tiempos tiene una gran presencia en infraestructuras concesionadas con lo cual hacen una actividad más integrada que pretende lograr el desarrollo del país y reducir brechas de desigualdad, generando además oportunidades para reducir la pobreza, es por ello que se hace necesario contar con planes estructurados que apoyen iniciativas de inversión específicamente en infraestructura vial.

También con los resultados obtenidos en la pregunta 10, **Tabla N°12**, respecto a si “El inventario vial terrestre refleja la actual infraestructura vial en la región”, se observa que un 46.67% se encuentran totalmente en desacuerdo con lo manifestado, mientras que un 48.00% están en desacuerdo sobre lo preguntado, y un 5.33% prefieren No opinar al respecto, corroborando lo manifestado por **Mazuera (2014)** en su

investigación relacionada con la adecuada infraestructura vial para Colombia, enfatiza que ésta es vital para el desarrollo y crecimiento sostenible de un país, facilita el transporte, uniendo las zonas y/o localidades aisladas y minimiza los impactos que se presentan tanto económicos, como sociales, territoriales y medioambientales, asimismo plantea como objetivo la identificación de los problemas causantes del atraso en la infraestructura vial en Colombia, evidenciando la necesidad de contar con un inventario vial actualizado y del cual no se cuenta en la ciudad de Chiclayo.

Del mismo modo con los resultados obtenidos en las preguntas 14 y 16, reflejados respectivamente en las **Tabla N°16 y Tabla N°18**, al respecto a si “las pistas y veredas en la ciudad de Chiclayo son las adecuadas para la transitabilidad”, se observa que un 40.67% se encuentran totalmente en desacuerdo con lo manifestado, mientras que un 59.33% están en desacuerdo sobre lo preguntado respecto a las pistas y un 44.00% se encuentran totalmente en desacuerdo con que las veredas son las adecuadas, mientras que un 47.33% están en desacuerdo sobre lo preguntado respecto a las veredas y finalmente un 8.67% prefieren No opinar al respecto, corroborando lo manifestado por **Quesquén (2017)** en su investigación relacionada con el diseño de pistas y veredas en la que refiere la importancia de construir pistas y veredas de acuerdo a los parámetros establecidos en el RNE, con la finalidad de garantizar el buen avance de una obra, y se recomienda, la ejecución plena de las partidas, planos y especificaciones técnicas, evitando así, la consideración de gastos adicionales, pero que es preciso la ejecución y que por ende estas sirvan para garantizar una adecuada transitabilidad, situación que hoy no se da en la ciudad de Chiclayo.

3.3 Aporte a la investigación

Plan de Inversiones “Mejorando la Transitabilidad en la ciudad de Chiclayo”

Objetivo:

Lograr la maximización de ejecución de proyectos de inversión en infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo

Alcance:

Definido como el espacio donde se localizarán los proyectos que se presenten en el Plan de inversiones y que a su vez se ejecutarán:

La Infraestructura vial de Chiclayo

Base Legal:

Es el ámbito jurídico en el cual los planes de inversión se afianzarán para dar el soporte legal de los procesos tanto de la preinversión como de la inversión en cualquiera de las modalidades de ejecución.

- Decreto Legislativo 1252, Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones - Invierte.pe
- Decreto Legislativo 674, Ley de promoción de la Inversión Privada
- Decreto Legislativo 1362, de Asociaciones Públicas Privadas
- Ley 29230, ley de Obras por Impuestos
- Ley de Contrataciones del Estado y Reglamento. Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225

Involucrados:

Son los conformantes de las inversiones, en este punto se debe entender como aquellos con capacidad ejecutora de presupuesto público bajo las diferentes modalidades existentes. Estos conformantes son:

- Gobierno Central a través de los ministerios intervinientes según sus competencias.
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos locales: Provinciales, Distritales
- Sector Empresarial

Acciones:

➤ **Establecimiento del Inventario vial de la ciudad de Chiclayo**

Este inventario se constituye como el sistema que brinda al público en general la información detallada de cada una de las rutas contenidas en el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), que son administradas por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF), del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), así como las Avenidas, Jirones, Calles, Pasajes de la ciudad de Chiclayo las mismas que son monitoreadas y administradas por el Gobierno Regional de Lambayeque y también por las Municipalidades Provinciales y Distritales de la Región y que deben actualizarse permanentemente en este inventario.

➤ **Alineamiento a la Programación Multianual de los niveles de gobierno**

Acciones que permiten al estado una articulación adecuada para que el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones en su rol de sistema administrativo del Estado, oriente el uso de los recursos públicos destinados a la inversión para el logro efectivo en la prestación de servicios y la provisión de la infraestructura necesaria para el desarrollo del país.

Cada nivel de gobierno pondrá en conocimiento de su programación de inversiones con la finalidad de que no se duplique la cartera de proyectos y que se dará prioridad de ejecución al nivel que demuestre la mejor disposición para ejecutar los proyectos requeridos.

➤ **Programa de Sensibilización a la población y transportistas**

Conjunto de acciones por las cuales se involucra a la población y usuarios de las vías (transportistas) a tomar conciencia de la importancia de contar con vías que permitan una adecuada transitabilidad, enfatizando la trascendencia del rol participativo en el correcto uso y el adecuado mantenimiento de las vías, haciendo posible que la población cuide y sea vigilante organizado de que las vías no se traten inadecuadamente.

➤ **Establecer mesas de diálogo entre las autoridades, empresarios y comunidad**

Estrategia de gestión que permitirá viabilizar los proyectos necesarios que conlleven a contar con vías transitables, prevaleciendo el interés común entre los involucrados, que es dotar de infraestructura vial adecuada con la finalidad de permitir la adecuada transitabilidad tanto de vehículos como de personas.

➤ **Conformación de Comités Multisectoriales de vigilancia**

La participación conjunta de la sociedad civil organizada permite fiscalizar el accionar del estado, con lo cual se busca garantizar la ejecución de proyectos de envergadura y trascendencia para beneficiar a la población en general, buscando no entorpecer la gestión propia de los proyectos sino más bien asegurar que cada proyecto se ejecute tal como el estudio lo demanda y que este a su vez haya sido elaborado con todos los elementos necesarios y dentro de los parámetros normativos.

➤ **Conformación del Equipo Técnico de Ejecución de Obras**

Es necesario que la ejecución de un proyecto esté garantizada con la participación de los profesionales correspondientes, pero que a su vez se pueda contar con la opinión permanente de los Colegios Profesionales que contribuyan a asegurar la correcta ejecución de proyectos de inversión de infraestructura vial.

Estrategia:

Inversión Pública

La inversión pública es la utilización del dinero recaudado en impuestos y otras formas en que el estado capta para reinvertirlo en busca de beneficios orientados a la población que atiende, esta inversión se traduce en obras, infraestructura, servicios, incentivo en la creación y desarrollo de empresas, así como el desarrollo de proyectos productivos, promoción de las actividades comerciales, generación de empleo, protección de derechos fundamentales, y mejoramiento de la calidad de vida en general. La inversión pública se encuentra regulada por leyes, normas y procedimientos, que a su vez definen que es viable y que no lo es, los responsables y montos autorizados, actividades permitidas y requisitos que deben cumplir.

Inversión Privada (RSE)

El Estado Peruano en la década de los 90 inició un proceso por el cual promocionó la inversión privada, lo hizo con la finalidad de transferir al sector privado la importante y necesaria gestión de sectores económicos de manos del Estado. Este proceso se efectuó en el marco de una política de estabilidad económica y liberalización de los mercados.

Su fundamentación en los ejes centrales de este proceso de promoción, se realizaron a través de privatizaciones de empresas públicas, así como de concesiones de la prestación de servicios públicos. El fundamento de este modelo se detalla en el Decreto Legislativo N° 757, Ley Marco para Crecimiento de la Inversión Privada de 1991 y en la Constitución Política del Perú de 1993. Bajo este régimen, el Estado tiene el mandato de orientar el desarrollo del país, promoviendo, entre otras actividades, los servicios públicos y la infraestructura. Queda por tanto la participación del sector privado centrada en la inversión y actividad empresarial.

Inversión Mixta (Concesiones, Obras por Impuestos, APP)

Este tipo de inversiones son necesarias, pues a través de ellas se logra un dinamismo en la economía del país, permitiendo mejoras desde el punto de vista Estado, Empresariado y Población. Las formas se encuentran reguladas. Esta sinergia entre el estado y el empresariado contribuyen a un oportuno desarrollo en busca de reducir brechas de desigualdad y por ende mejorar la calidad de vida de los pobladores beneficiarios.

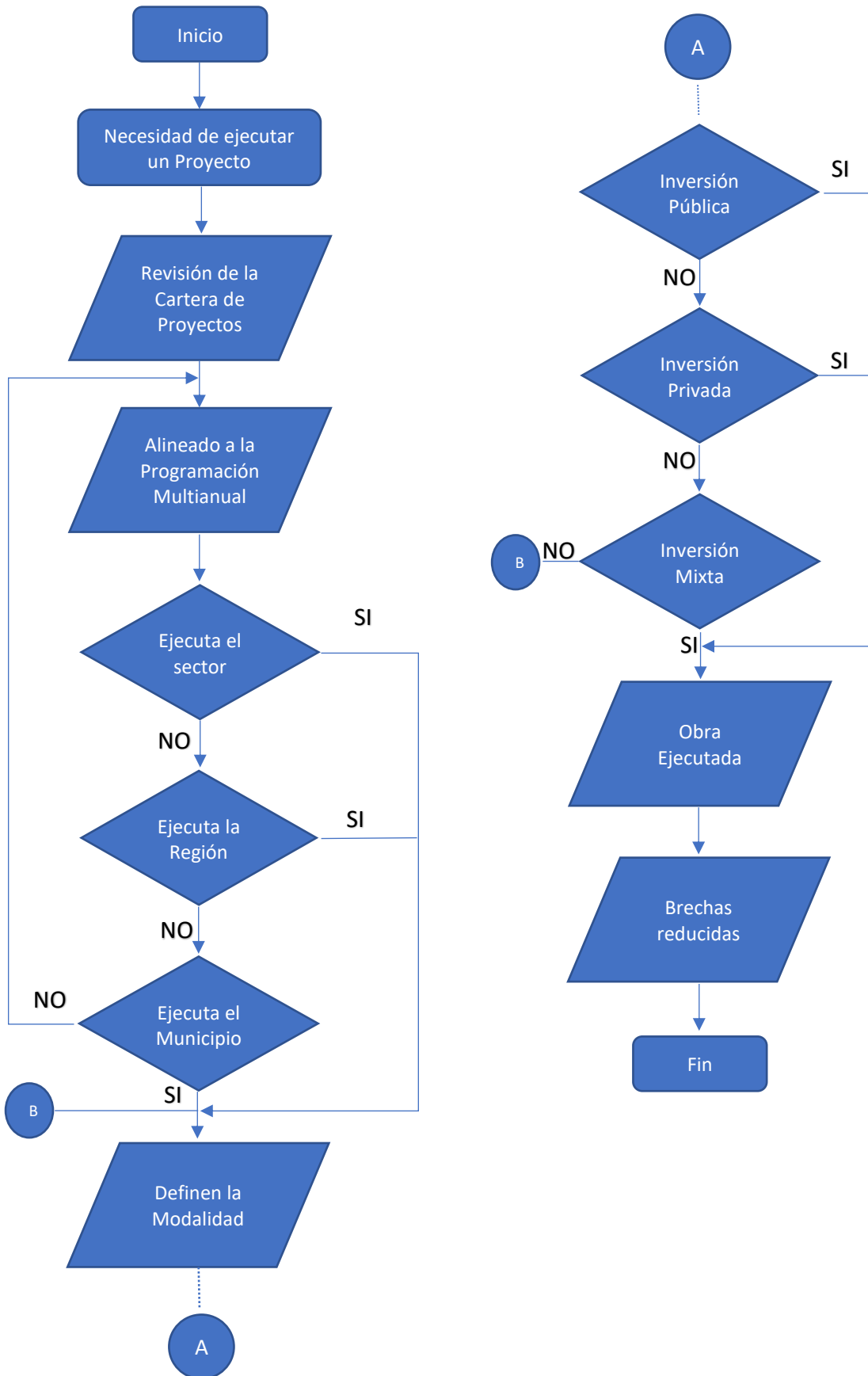
Seguimiento y Evaluación:

- Seguimiento a los procesos de selección

- Control a la ejecución de obras

- Logro de metas en tiempos establecidos

FLUJOGRAMA DEL PROCESO DEL PLAN DE INVERSIONES



IV. CONCLUSIONES

4.1 Conclusiones

De acuerdo con los resultados, se concluye que:

1. Se ha podido verificar que se hace muy necesario el contar con un Plan Estratégico de Inversiones en la ciudad de Chiclayo, referido a infraestructura vial, con lo cual se asegurará una adecuada transitabilidad.
2. Se ha podido diagnosticar el estado actual de la Infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo, encontrándose que éstas se encuentran construidas sin haberse respetado los parámetros normativos del RNE, así como el pésimo estado de conservación y mantenimiento, lo cual origina malestar tanto a la población en general así como a los transportistas privados y no privados, pues se evidencia el malestar en los servicios que se brindan, y afectan a la población de Chiclayo.
3. El actual estado de la Infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo, se ve afectado debido a que el estado en sus diferentes niveles de gobierno (Sector, Regional y Local), no están articulando de manera concertada para solucionar el problema de las vías en la ciudad. El descuido en las políticas de mantenimiento vial es casi inexistente, por parte del estado, las formulaciones de proyectos de inversión pública referido a mejoramiento de la infraestructura vial son escasos y la falta de un inventario vial actualizado conllevan al mal estado de conservación y mantenimiento de la infraestructura vial de Chiclayo.
4. Se ha diseñado una propuesta de inversiones, en el cual se busca la participación puntual de parte del estado, del empresariado y la población con la finalidad de generar sinergias que contribuyan a que se planteen proyectos bien identificados que cierren brechas de desigualdad, con diseños adecuados que permitan vigencia en el tiempo, que evidencie sostenibilidad y rentabilidad social que permita mejorar las condiciones de transitabilidad vial sumado a una política de participación y vigilancia tanto del estado, el empresariado y de la población.
5. Los resultados que se generan son: la intervención más oportuna en la identificación y ejecución de proyectos que muestra la mejora en la calidad de vida de los pobladores al tener una Infraestructura vial nueva y mejorada en la ciudad de Chiclayo.

4.2 Recomendaciones

1. Se propone que se realice un diagnóstico conjunto entre los tres niveles de gobierno a fin de plantear medidas de solución y participación en el mejoramiento de las vías de Chiclayo.
2. Se establezca una mayor participación entre el estado y el sector privado, con la finalidad de establecer acciones de desarrollo y mejora de las vías de Chiclayo, a través de los diferentes mecanismos de participación.
3. Se fomente programas de sensibilización para que la población sea copartícipe en el cuidado del estado de conservación de la infraestructura vial en Chiclayo.
4. Se conformen Comités de Vigilancia entre las autoridades y los pobladores para que se puedan supervisar la correcta ejecución de obras.
5. Se establezcan mecanismos de evaluación para la adecuada sostenibilidad de los proyectos de infraestructura vial en Chiclayo.

V. REFERENCIAS

- BANCO CENTRAL DEL ECUADOR. (2010). Distribución del Ingreso: Capítulo 22. Ecuador: BCE.
- Baptista, A., & Mommer, B. (1988). Renta Petrolera y Distribución Factorial del Ingreso. ILDIS.
- Baptista, Asdrubal & Bernard Mommer, 1988, Renta Petrolera y Distribución Factorial del Ingreso, 2015.
- <http://www.ildis.org.ve/website/administrador/uploads/RentaPetrolera.pdf>
- Beyer, H. (1997). Distribución del Ingreso: Antecedentes para la Discusión (Vol. 65). Estudios Públicos.
- Briceño Mosquera Andrea, La educación y su efecto en la formación de capital humano y en el desarrollo económico de los países, 2010
- Briceño, A. (2010). La educación y su efecto en la formación de capital humano y en el desarrollo económico de los países.
- Camones, L. (2015). Impacto del Gasto en Infraestructura Productiva en la Reducción de la Pobreza: Análisis a Nivel de Gobiernos Locales (tesis posgrado). Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima. Perú.
- Carrillo-Huerta, M. & Vásquez, H. (2005). Desigualdad y polarización en la distribución del ingreso salarial en México, Revista Latinoamericana de Economía, Problemas del Desarrollo.
- Castro Miguel Ángel: "La distribución de la riqueza en el Ecuador" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 75, 2007.
- <http://www.eumed.net/coursecon/ecolat/ec/2007/mac.htm>
- CEPAL (1970) La distribución del ingreso en América Latina. Edit. Naciones Unidas. pp4
- Cerda, H. (2012). Inversión pública, infraestructuras y crecimiento económico chileno, 1853-2010 (tesis doctoral). Universidad Autónoma de Barcelona. Ecuador.

Correa, G. (2014). Problemas de la Movilidad Urbana: Estrategia y Medidas para su Mitigación. Informe de La Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana. Chile.

<https://mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2015/01/InformePromovilidad.pdf>

De la Torre, Rodolfo. La distribución factorial del ingreso en el nuevo modelo económico en México. Serie Reformas Económicas, No 58.2000.

Desarrollo Social 2007. Pobreza, desigualdad e inversión social. Quito: Secretaría Técnica del Ministerio de Coordinación de Desarrollo Social. Distribución del ingreso, Banco Central del Ecuador, capítulo 22

Gradín & Coral del Río, C. (2001). Universidad de Vigo. Vigo.

Guillen, M. (2016). La distribución factorial del ingreso influenciada por la Inversión pública en el sector transporte (tesis de posgrado). Facultad latinoamericana de Ciencias Sociales. Ecuador

Fajardo, L. (2015). BBC News Mundo. Los países con las mejores y las peores carreteras en A. Latina. Noticiero del 10-06-2015.

https://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/06/150609_economia_mejores_peores_carreteras>If

Kalecki Michal, contribuciones a la teoría de la política económica” FCE, 1981.

Karen (2015). Problemática de La Infraestructura Vial en el Perú.

https://es.slideshare.net/KAREN_23/problemtica-de-la-infraestructura-vial-en-el-per

Loria, L. (2014). Informe Final: Implicaciones en infraestructura y transporte. Colombia.

https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/647/Loria_Infraestructura_y_movilidad.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Martin, F., & Varela, M. (2012). Hacia una mayor concentración de los grupos económicos del Ecuador.

<http://www.ekosnegocios.com/negocios/m/verArticulo.aspx?idArt=355>

- Mazuera, M. (2014). GERENCIA DE PLANEACION PARA LA INFRAESTRUCTURA VIAL NACIONAL (tesis de especialización). Universidad Militar Nueva Granada. Colombia.
- Parimango, J. (2016). La Inversion en Infraestructura Vial y su Incidencia en el Crecimiento Economico de la Region La Libertad: 2005-2012 (tesis pregrado). Universidad Nacional de Trujillo. La Libertad. Perú
- Ponce, J. (2011). Desigualdad del ingreso en Ecuador: un análisis de los años 1990s y 2000s, FLACSO del Ecuador. Documento Word.
- Ramírez, R. (2008). Igualmente pobres, desigualmente ricos. Quito: Ariel – Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- Remy, E. (2016). COMO SOLUCIONAR EL INFERNAL TRANSITO EN EL PERU.
<https://enriqueremy.lamula.pe/2016/08/09/como-solucionar-el-infernal-transito-en-el-peru/eremy/>
- Reynoso, V. (2013). Análisis de las Características Geométricas de la Ruta Pe-06 A en el Departamento de Lambayeque con Propuesta de Solución al Empalme Pe-1n en el Área Metropolitana de Chiclayo (tesis pregrado). Universidad San Martín de Porres. Chiclayo. Perú
- Rosales, M. (2016). Gestión de infraestructura vial en la red departamental de la región Piura-2012 (tesis posgrado). Universidad de Piura. Facultad de Ingeniería. Lima, Perú.
- Serven, L., & César, C. (2004). Documentos de Trabajo (Vols. ISSN-e 0717-4411). Chile: Banco Central De Chile.
- Smith, A. (2002). Investigación sobre la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones. México: Fondo de Cultura Económica.
- SUPERCIAS, Superintendencia de Compañías (2012). Infoempresas, Estados Consolidados.
- VÁSQUEZ, A. & BENDEZÚ, L. (2008) “Ensayos sobre El Rol de la Infraestructura Vial en el Crecimiento Económico del Perú”. Consorcio Investigación Económica y Social CIES.
<http://www.cies.org.pe/sites/default/files/files/diagnosticoypropuesta/archivos/dyp-39.pdf>

Direcciones Electrónicas

http://araper.pe/ckfinder/userfiles/files/disenio_vial.pdf

<http://www.inversion-es.com>

<https://ec.europa.eu>

<https://es.wikipedia.org/wiki/Inversi3n>

<http://pavimyvias77.blogspot.pe>

<http://www.proviasnac.gob.pe>

<http://viasiv.blogspot.pe>

ANEXOS

Matriz de Consistencia

TÍTULO : PLAN DE INVERSIONES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA CIUDAD DE CHICLAYO, 2019

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN
¿Cómo mejorar la infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo, 2019?	GENERAL: Proponer un plan de inversiones para mejorar la infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo, 2019	La implementación de un plan de inversiones mejoraría la infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo, 2019	Independiente:	<i>Inversión Pública</i>	Tipo de investigación.- Por el Enfoque: Mixta Transversal Descriptiva Propositivo. Diseño de investigación.- No experimental.
	ESPECÍFICOS:		PLAN DE INVERSIONES	<i>Inversión Privada</i>	
	1.-Diagnosticar el estado actual de la infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo, 2019			<i>Inversión Mixta</i>	
	2.-Identificar los factores influyentes en la infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo, 2019				
	3.-Diseñar un plan de inversiones para mejorar la infraestructura vial la ciudad de Chiclayo, 2019		Dependiente:	<i>Terrestre</i>	
	4.-Estimar los resultados que generará la implementación de un plan de inversiones en la infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo, 2019		INFRAESTRUCTURA VIAL	<i>Urbana</i>	

CUESTIONARIO

PROPUESTA DE UN PLAN DE INVERSIONES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

Encuesta que se aplicará con fines académicos, buscando conocer la percepción acerca de el estado actual de la infraestructura vial de Chiclayo y su relación frente a un Plan de inversiones.

Leyenda:

TD = Totalmente en Desacuerdo; D = Desacuerdo; NO = No Opina; A = De Acuerdo;

TA = Totalmente de Acuerdo

N°	PREGUNTA	TD	D	NO	A	TA
		1	2	3	4	5
PLAN DE INVERSIONES						
Inversión Pública						
1.-	Considera que actualmente se ejecuta un plan de inversiones pública, coherente en Chiclayo					
2.-	Cree que los planes de inversión pública por parte del estado son suficientes para Chiclayo					
3.-	Considera que la inversión pública cobertura un gran número de beneficiarios en la ciudad de Chiclayo					
Inversión Privada						
4.-	Cree que los planes de inversión privada solo buscan obtener rentabilidad económica					
5.-	Opina que los planes de inversión privada aseguran un impacto positivo en la ciudad de Chiclayo					
6.-	Cree que es efectiva la Responsabilidad social que ejecutan las empresas privadas en la ciudad de Chiclayo					
Inversión Mixta						
7.-	Considera que las actuales concesiones que existen en la ciudad de Chiclayo aportan al desarrollo					
8.-	Considera oportuna la actual ejecución de Obras por impuestos en la ciudad de Chiclayo					
9.-	Cree que las Asociaciones Públicas Privadas están siendo efectivas en el desarrollo de la Ciudad					
INFRAESTRUCTURA VIAL						
Terrestre						
10.-	Considera que el inventario vial terrestre refleja la actual infraestructura vial en la región					
11.-	Cree que la infraestructura vial terrestre actual se encuentra en óptimas condiciones					
12.-	Opina que el incremento de infraestructura vial terrestre genera desarrollo en la región					
13.-	Considera que el estado protege la infraestructura vial terrestre con proyectos de O&M					

	Urbana					
14.-	Opina que las pistas en la ciudad de Chiclayo son las adecuadas para la transitabilidad					
15.-	Considera que hay una permanente conservación de las pistas de la ciudad Chiclayo					
16.-	Cree que las veredas como infraestructura vial en la ciudad de Chiclayo son adecuadas					
17.-	Opina que el diseño de las bermas en las vías de la ciudad de Chiclayo es la reglamentaria					

MATRIZ PARA EVALUACIÓN DE EXPERTOS

Título de la investigación: "PROPUESTA DE UN PLAN DE INVERSIONES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA CIUDAD DE CHICLAYO"
Línea de investigación: Gestión Empresarial y Emprendimiento
Apellidos y nombres del experto: <i>CALLEJAS TORRES JUAN CARLOS</i>
El instrumento de medición pertenece a las variables: Plan de Inversiones - Infraestructura Vial


Mediante la matriz de evaluación de expertos, Ud. tiene la facultad de evaluar cada una de las preguntas marcando con una "x" en las columnas de SÍ o NO. Asimismo, le exhortamos en la corrección de los ítems, indicando sus observaciones y/o sugerencias, con la finalidad de mejorar la coherencia de las preguntas sobre la variable en estudio.

Ítems	Preguntas	Aprecia		Observaciones
		SÍ	NO	
1	¿El instrumento de medición presenta el diseño adecuado?	X		
2	¿El instrumento de recolección de datos tiene relación con el título de la investigación?	X		
3	¿En el instrumento de recolección de datos se mencionan las variables de investigación?	X		
4	¿El instrumento de recolección de datos facilitará el logro de los objetivos de la investigación?	X		
5	¿El instrumento de recolección de datos se relaciona con las variables de estudio?	X		
6	¿La redacción de las preguntas tiene un sentido coherente y no están sesgadas?	X		
7	¿Cada una de las preguntas del instrumento de medición se relaciona con cada uno de los elementos de los indicadores?	X		
8	¿El diseño del instrumento de medición facilitará el análisis y procesamiento de datos?	X		
9	¿Son entendibles las alternativas de respuesta del instrumento de medición?	X		
10	¿El instrumento de medición será accesible a la población sujeto de estudio?	X		
11	¿El instrumento de medición es claro, preciso y sencillo de responder para, de esta manera, obtener los datos requeridos?	X		

Sugerencias:

<hr/>

Firma del experto:


 DR. Juan Carlos Callejas Torres
 C.E. 001170407.

MATRIZ PARA EVALUACIÓN DE EXPERTOS

Título de la investigación: "PROPUESTA DE UN PLAN DE INVERSIONES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA CIUDAD DE CHICLAYO"
Línea de investigación: Gestión Empresarial y Emprendimiento
Apellidos y nombres del experto: <i>CABRERA CABRERA Xiomara</i>
El instrumento de medición pertenece a las variables: Plan de Inversiones - Infraestructura Vial

Mediante la matriz de evaluación de expertos, Ud. tiene la facultad de evaluar cada una de las preguntas marcando con una "x" en las columnas de SÍ o NO. Asimismo, le exhortamos en la corrección de los ítems, indicando sus observaciones y/o sugerencias, con la finalidad de mejorar la coherencia de las preguntas sobre la variable en estudio.

Ítems	Preguntas	Aprecia		Observaciones
		SÍ	NO	
1	¿El instrumento de medición presenta el diseño adecuado?	X		
2	¿El instrumento de recolección de datos tiene relación con el título de la investigación?	X		
3	¿En el instrumento de recolección de datos se mencionan las variables de investigación?	X		
4	¿El instrumento de recolección de datos facilitará el logro de los objetivos de la investigación?	X		
5	¿El instrumento de recolección de datos se relaciona con las variables de estudio?	X		
6	¿La redacción de las preguntas tiene un sentido coherente y no están sesgadas?	X		
7	¿Cada una de las preguntas del instrumento de medición se relaciona con cada uno de los elementos de los indicadores?	X		
8	¿El diseño del instrumento de medición facilitará el análisis y procesamiento de datos?	X		
9	¿Son entendibles las alternativas de respuesta del instrumento de medición?	X		
10	¿El instrumento de medición será accesible a la población sujeto de estudio?	X		
11	¿El instrumento de medición es claro, preciso y sencillo de responder para, de esta manera, obtener los datos requeridos?	X		

Sugerencias:

Firma del experto:


Xiomara Cabrera Cabrera
 C.E. 001321330

MATRIZ PARA EVALUACIÓN DE EXPERTOS


Título de la investigación: "PROPUESTA DE UN PLAN DE INVERSIONES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA CIUDAD DE CHICLAYO"
Línea de Investigación: Gestión Empresarial y Emprendimiento
Apellidos y nombres del experto: <i>RUBÉN MENDOZA JONNY ALBERTO</i>
El instrumento de medición pertenece a las variables: Plan de Inversiones - Infraestructura Vial

Mediante la matriz de evaluación de expertos, Ud. tiene la facultad de evaluar cada una de las preguntas marcando con una "x" en las columnas de SÍ o NO. Asimismo, le exhortamos en la corrección de los ítems, indicando sus observaciones y/o sugerencias, con la finalidad de mejorar la coherencia de las preguntas sobre la variable en estudio.

Ítems	Preguntas	Aprecia		Observaciones
		SÍ	NO	
1	¿El instrumento de medición presenta el diseño adecuado?	X		
2	¿El instrumento de recolección de datos tiene relación con el título de la investigación?	X		
3	¿En el instrumento de recolección de datos se mencionan las variables de investigación?	X		
4	¿El instrumento de recolección de datos facilitará el logro de los objetivos de la investigación?	X		
5	¿El instrumento de recolección de datos se relaciona con las variables de estudio?	X		
6	¿La redacción de las preguntas tiene un sentido coherente y no están sesgadas?	X		
7	¿Cada una de las preguntas del instrumento de medición se relaciona con cada uno de los elementos de los indicadores?	X		
8	¿El diseño del instrumento de medición facilitará el análisis y procesamiento de datos?	X		
9	¿Son entendibles las alternativas de respuesta del instrumento de medición?	X		
10	¿El instrumento de medición será accesible a la población sujeto de estudio?	X		
11	¿El instrumento de medición es claro, preciso y sencillo de responder para, de esta manera, obtener los datos requeridos?	X		

Sugerencias:

Firma del experto:


 DNS: 17886995

MATRIZ PARA EVALUACIÓN DE EXPERTOS

Título de la investigación: "PROPUESTA DE UN PLAN DE INVERSIONES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA CIUDAD DE CHICLAYO"
Línea de investigación: Gestión Empresarial y Emprendimiento
Apellidos y nombres del experto: CHOWARRY YSLA PATRICIA DEL ROSO
El instrumento de medición pertenece a las variables: Plan de Inversiones - Infraestructura Vial

Mediante la matriz de evaluación de expertos, Ud. tiene la facultad de evaluar cada una de las preguntas marcando con una "X" en las columnas de SÍ o NO. Asimismo, le exhortamos en la corrección de los ítems, indicando sus observaciones y/o sugerencias, con la finalidad de mejorar la coherencia de las preguntas sobre la variable en estudio.

Ítems	Preguntas	Aprecia		Observaciones
		SÍ	NO	
1	¿El instrumento de medición presenta el diseño adecuado?	X		
2	¿El instrumento de recolección de datos tiene relación con el título de la investigación?	X		
3	¿En el instrumento de recolección de datos se mencionan las variables de investigación?	X		
4	¿El instrumento de recolección de datos facilitará el logro de los objetivos de la investigación?	X		
5	¿El instrumento de recolección de datos se relaciona con las variables de estudio?	X		
6	¿La redacción de las preguntas tiene un sentido coherente y no están sesgadas?	X		
7	¿Cada una de las preguntas del instrumento de medición se relaciona con cada uno de los elementos de los indicadores?	X		
8	¿El diseño del instrumento de medición facilitará el análisis y procesamiento de datos?	X		
9	¿Son entendibles las alternativas de respuesta del instrumento de medición?	X		
10	¿El instrumento de medición será aceptable a la población sujeto de estudio?	X		
11	¿El instrumento de medición es claro, preciso y sencillo de responder para, de esta manera, obtener los datos requeridos?	X		

Sugerencias:

NINGUNA.

Firma del experto:


Dra. Patricia del Roso Chowarry Ysla
DNI : 16658904

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE LA PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

1.1 Apellidos y nombres del Experto: Juan Carlos Callejas Torres
 1.2 Grado Académico: DOCTOR
 1.3 Profesión: INGENIERO MECÁNICO
 1.4 Título del Proyecto: Propuesta de un Plan De Inversiones para Mejorar La Infraestructura Vial en la Ciudad de Chiclayo
 1.5 Autor del instrumento: Augusto Franklin Mendiburu Rojas
 1.6 Programa: Escuela de Administración Pública

II. VALIDACIÓN:

INDICADORES DE EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA	CRITERIOS Sobre los ítems de la Propuesta	Muy Malo	Malo	Regular	Buena	Muy Buena
		1	2	3	4	5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado que facilita su comprensión					X
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables, medibles					X
3. CONSISTENCIA	Existe una organización lógica en los contenidos y relación con la teoría					X
4. COHERENCIA	Existe relación puntual de los contenidos con el objetivo a lograr					X
5. PERTINENCIA	La Propuesta es necesaria porque ayudará a resolver problemas específicos					Y
6. SUFICIENCIA	Guarda suficientes ítems a desarrollar que se enmarcan en una relación adecuada					Y
SUMATORIA PARCIAL						30
SUMATORIA TOTAL			30			

III. RESULTADOS DE LA VALIDACIÓN:

Valoración total cuantitativa: 30

Valoración Final: ACEPTABLE

Legenda de Puntuación:

de 01 hasta 17 puntos No Aceptable
 de 18 hasta 23 puntos Mejorar
 de 24 o + Aceptable

Observaciones:

(Firma)
 Dr Juan Carlos Callejas Torres
 C.E 001170407.

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE LA PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

1.1 Apellidos y nombres del Experto: CABERA CABERA XIONARA
 1.2 Grado Académico DOCTOR
 1.3 Profesión ABOGADA
 1.4 Título del Proyecto Propuesta de un Plan De Inversiones para Mejorar La Infraestructura Vial en la Ciudad de Chiclayo
 1.5 Autor del Instrumento Augusto Franklin Mendiburu Rojas
 1.6 Programa Escuela de Administración Pública

II. VALIDACIÓN:

INDICADORES DE EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA	CRITERIOS Sobre los ítems de la Propuesta	Muy Malo	Malos	Regular	Bueno	Muy Bueno
		1	2	3	4	5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado que facilita su comprensión					X
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables, medibles					X
3. CONSISTENCIA	Existe una organización lógica en los contenidos y relación con la teoría					X
4. COHERENCIA	Existe relación puntual de los contenidos con el objetivo a lograr					X
5. PERTINENCIA	La Propuesta es necesaria porque ayudará a resolver problemas específicos					X
6. SUFICIENCIA	Guarda suficientes ítems a desarrollar que se enmarcan en una relación adecuada					X
SUMATORIA PARCIAL						30
SUMATORIA TOTAL						30

III. RESULTADOS DE LA VALIDACIÓN:


Valoración total cuantitativa: 30

Valoración Final: ACEPTABLE

Leyenda de Puntuación:

de 01 hasta 17 puntos No Aceptable
 de 18 hasta 23 puntos Mejorar
 de 24 a + Aceptable

Observaciones:


 Dra. Xionara Cabera Cabera
 C.E. 001321330

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE LA PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

1.1 Apellidos y nombres del Experto: RUBIÑOS MENDEZ JOHANNY ALBERTO

1.2 Grado Académico: DOCTOR

1.3 Profesión: LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN

1.4 Título del Proyecto: Propuesta de un Plan De Inversiones para Mejorar La Infraestructura Vial en la Ciudad de Chiclayo

1.5 Autor del instrumento: Augusto Franklin Mendiburu Rojas

1.6 Programa: Escuela de Administración Pública

II. VALIDACIÓN:

INDICADORES DE EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA	CRITERIOS Sobre los ítems de la Propuesta	Muy Malo	Malo	Regular	Bueno	Muy Bueno
		1	2	3	4	5
1. CLARIDAD	Esté formulado con lenguaje apropiado que facilite su comprensión					X
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables, medibles					X
3. CONSISTENCIA	Existe una organización lógica en los contenidos y relación con la teoría.					X
4. COHERENCIA	Existe relación puntual de los contenidos con el objetivo a lograr					X
5. PERTINENCIA	La Propuesta es necesaria porque ayudará a resolver problemas específicos					X
6. SUFICIENCIA	Guarda suficientes ítems a desarrollar que se enmarcan en una relación adecuada					X
SUMATORIA PARCIAL						30
SUMATORIA TOTAL						30

III. RESULTADOS DE LA VALIDACIÓN:

Valoración total cuantitativa: 30

Valoración Final: ACEPTABLE

Leyenda de Puntuación:

de 01 hasta 17 puntos No Aceptable
de 18 hasta 23 puntos Mejorar
de 24 a + Aceptable

Observaciones:


202/17881991

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE LA PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

- 1.1 Apellidos y nombres del Experto: CHAVARRA YSLA PATRICIA DEL ROSO
 1.2 Grado Académico: DOCTOR
 1.3 Profesión: LICENCIADA EN ENFERMERIA
 1.4 Título del Proyecto: Propuesta de un Plan De Inversiones para Mejorar La Infraestructura Vial en la Ciudad de Chiclayo
 1.5 Autor del instrumento: Augusto Franklin Mendiburu Rojas
 1.6 Programa: Escuela de Administración Pública

II. VALIDACIÓN.

INDICADORES DE EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA	CRITERIOS Sobre los ítems de la Propuesta	Muy Malo	Maló	Regular	Buena	Muy Buena
		1	2	3	4	5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado que facilita su comprensión					5
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables, medibles					5
3. CONSISTENCIA	Existe una organización lógica en los contenidos y relación con la teoría					5
4. COHERENCIA	Existe relación puntual de los contenidos con el objetivo a lograr					5
5. PERTINENCIA	La Propuesta es necesaria porque ayudará a resolver problemas específicos					5
6. SUFICIENCIA	Cuenta suficientes ítems a desarrollar que se enmarcan en una relación adecuada					5
SUMATORIA PARCIAL						30
SUMATORIA TOTAL						30

III. RESULTADOS DE LA VALIDACIÓN:

Valoración total cuantitativa: 30

Valoración Final: ACEPTABLE

Legenda de Puntuación:

de 01 hasta 17 puntos: No Aceptable
 de 18 hasta 23 puntos: Mejoror
 de 24 a +: Aceptable

Observaciones:

Rechazado
 Dra. Patricia Chavarrá Ysla
 DNI: 7665 8907.