

UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUIZ GALLO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
CONTABLES
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA



**“La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el
bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo
Ortiz, 2020.”**

Tesis que presentan las bachilleres:

BONILLA BURGA, ETEL CLARITA
ROJAS SANTIAGO, SELENE EUGENIA

Asesor

M. Sc. FLORES OLIVOS, ABDEL JAVIER

Para obtener el título profesional de:

ECONOMISTA

Lambayeque – Perú

Abril - 2022

**LA INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU INCIDENCIA EN
EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ
LEONARDO ORTIZ, 2020.**

Decreto de sustentación N°76-2022-VIRTUAL- UNPRG- U.I./FACEAC

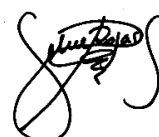
De fecha 12 de agosto del 2022

Personal investigador:



Etel Clarita Bonilla Burga

Bachiller



Selene Eugenia Rojas Santiago

Bachiller



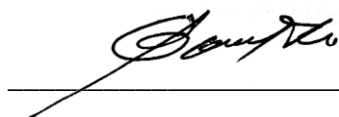
COLEGIO DE ECONOMISTAS DE LAMBATEQUE
Don. Abdel Javier Flores Olivos
CELAM 142

M. Sc. Abdel Javier Flores Olivos

Asesor

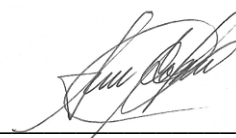
Presentada para obtener el título profesional de Economista.

Aprobado por jurado:



Dr. Víctor Manuel García Mesta

Presidente



Dra. Ana Bertha Cotrina Camacho

Secretario



Dr. José Máximo Gómez Navarro

Vocal

DEDICATORIA

A mis padres Faustino y Roxana, quienes con su amor y su gran esfuerzo siempre han velado por mi educación y bienestar, siendo mi apoyo incondicional permitiéndome cumplir el sueño de mi título profesional.

A mis hermanos Yajaira y Cristian, por ser mis compañeros de vida, mi apoyo y mi fuerza para seguir adelante.

Etel Clarita Bonilla Burga

A mi querida familia, principalmente a mis padres Jorge y Juana, por crear los cimientos de la persona que soy ahora y brindarme su incondicional apoyo a través de sus atentos cuidados que facilitaron la culminación de este trabajo.

A mi hermosa abuela, Rosa Mercedes Castañeda Cossio, mi preciada rosa que permanece abierta por la eternidad; cuya alma presenció todo mi desarrollo profesional y sé que ahora celebra orgullosa mis logros.

Selene Eugenia Rojas Santiago

AGRADECIMIENTOS

A Dios, El Altísimo, nuestro Señor Padre, gracias por bendecirnos con el aliento de la vida, porque tu sostienes nuestra mano derecha y nos ayudas a recorrer nuestro sendero con sabiduría y fe.

A nuestro asesor, Magister Javier Abdel Flores Olivos, por su asistencia, paciencia y el tiempo dedicado en compartirnos sus conocimientos que marcaron el norte para que este trabajo se realice con éxito.

A todos nuestros docentes de la casa de estudio por su paciencia, dedicación, por compartir sus conocimientos, los cuales motivaron a desarrollarnos como personas y profesionales.

A nuestras familias y amistades por darnos ánimos y acompañarnos a lo largo de nuestra formación académica universitaria.

Índice General

Índice de Tablas	vi
Índice de Figuras.....	vii
Índice de Anexos.....	viii
Resumen y Palabras Clave.....	ix
Abstract & Key Words.....	x
Introducción	1
Capítulo I: El Objeto de Estudio	5
1.1 Contextualización del Objeto de Estudio	5
1.2 Características y Manifestaciones del Problema de Investigación	10
1.2.1 Antecedentes Internacionales	10
1.2.2 Antecedentes Nacionales	12
1.2.3 Antecedentes Locales	14
Capítulo II: Marco Teórico	16
2.1 Sobre la Inversión Pública en Infraestructura Vial	16
2.1.1 Inversión Pública	16
2.1.2 Economía del Transporte	17
2.1.3 Cadena de Valor.....	20
2.2 Sobre el Bienestar de la Población.....	22
2.2.1 El Bienestar General	22
2.2.2 Estado del Bienestar.....	22
2.2.3 Bienestar Económico	23
2.2.4 Bienestar Social	23
2.3 Base Legal.....	24
2.3.1 Inversión Pública en Infraestructura Vial	24
2.3.2 Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP)	25
2.3.3 INVIERTE.PE	28
Capítulo III: Metodología Desarrollada.....	31

3.1 Diseño Metodológico.....	31
3.2 Población y Muestra	31
3.3 Fuentes, Técnicas de Recolección y Procesamiento de Datos.....	35
3.3.1 Fuentes	35
3.3.2 Técnicas de Recolección.....	35
3.3.3 Procesamiento de Datos.....	36
Capítulo IV: Resultados y Discusión.....	38
4.1 Resultados de la Investigación.....	38
4.1.1 Objetivos Específicos.	38
4.1.2 Objetivo General.....	43
4.2 Discusión de los Resultados.....	44
Conclusiones	47
Recomendaciones	48
Referencias.....	49
ANEXOS	57

Índice de Tablas

Tabla 1 Lista de selección de proyectos de inversión pública en infraestructura vial urbana .	32
Tabla 2 Proyectos de inversión pública en infraestructura vial urbana seleccionados para la muestra.....	34
Tabla 3 Validez del cuestionario.....	36
Tabla 4 Confiabilidad del cuestionario	36
Tabla 5 Nivel de la transitabilidad vial urbana	38
Tabla 6 Nivel de bienestar de la población.....	39
Tabla 7 Prueba de normalidad	40
Tabla 8 Incidencia de la transitabilidad vial en el bienestar económico.....	41
Tabla 9 Incidencia de la transitabilidad vial en el bienestar social.....	42
Tabla 10 Incidencia de la inversión pública en infraestructura vial en el bienestar	43
Tabla 11 La construcción de la vía urbana ha permitido que los automóviles tengan una adecuada circulación en la zona.....	57
Tabla 12 El estado de la vía urbana se encuentra en buenas condiciones	57
Tabla 13 La construcción de la vía urbana ha mejorado su desplazamiento como usuario	57
Tabla 14 La construcción de la vía urbana ha permitido mejorar la congestión vehicular	58
Tabla 15 Ha permitido que se inicie actividades comerciales en la zona	58
Tabla 16 Considera que ha disminuido los costos en el servicio de transporte	58
Tabla 17 Considera que ha aumentado la valoración de los predios	59
Tabla 18 Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a los servicios de salud	59
Tabla 19 Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para que su hijo(a) acceda a su centro educativo	59
Tabla 20 Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a su centro de empleo	60
Tabla 21 Considera que el nivel de seguridad ciudadana es de bajo riesgo	60
Tabla 22 Se encuentra satisfecho con la imagen urbanística de la zona.....	60
Tabla 23 Nivel de la inversión pública en infraestructura vial	61
Tabla 24 Nivel del bienestar económico.....	61
Tabla 25 Nivel del bienestar social	61

Índice de Figuras

Figura 1 Cadena de Valor según el Banco Interamericano de Desarrollo	21
Figura 2 Máximas autoridades del SNIP	26
Figura 3 Órganos conformantes del SNIP	26
Figura 4 Procedimiento de elaboración de un PIP bajo el sistema SNIP	26
Figura 5 Ciclo del Proyecto de Inversión Pública	28
Figura 6 Las 4 fases del ciclo de un proyecto bajo el INVIERTE.PE	29

Índice de Anexos

Anexo 1. Resultados Estadísticos Descriptivos	57
Anexo 2. Cuestionario Realizado a la Población.....	62
Anexo 3. Fichas de Evaluación del Instrumento	63
Anexo 4. Fichas de Evaluación del Instrumento Validadas por los Expertos	67

Resumen y Palabras Clave

Esta investigación tiene como finalidad el evaluar la incidencia que tiene la inversión pública en infraestructura vial en el bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020.

La investigación posee un enfoque cuantitativo, el tipo de investigación es correlacional, y el diseño metodológico es no experimental con un corte transversal.

La población de estudio se conformó por 2,174 beneficiarios por los proyectos de inversión pública en infraestructura vial urbana que se encontraban en la fase de ejecución, a cargo de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz, entre los años 2017 a 2019. En cuanto a la muestra, está fue igual a la población de estudio, pero establecida por jefe de hogar, el cual constó de un total de 100 jefes de hogar beneficiados directamente por los proyectos.

Se utilizó el método de la encuesta para la recolección de información, siendo el cuestionario el instrumento. El cuestionario fue validado por el juicio de expertos y su fiabilidad se confirmó mediante el Alfa de Cronbach. Se recalca que los valores del cuestionario fueron medidos mediante la escala de Likert.

Finalmente, los resultados confirmaron que la inversión en infraestructura vial incide significativamente en el bienestar de la población urbana del distrito en cuestión.

Palabras clave: Inversión pública, inversión en infraestructura vial, bienestar de la población.

Abstract & Key Words

The aim of this research is to evaluate the influence of public investment in road infrastructure on the well-being of the urban population of the district of José Leonardo Ortiz in 2020.

The research has a quantitative approach, the type of research is correlational, and the methodological design is non-experimental with a cross-sectional study.

The study population consisted of 2,174 beneficiaries of the public investment projects in urban road infrastructure that were in the execution phase, in charge of the District Municipality of José Leonardo Ortiz from 2017 to 2019. The sample was equal to the study population, but established by head of household. The sample was equal to 100 heads of household directly benefited by the projects.

The method of information collection was the survey and the instrument used was the questionnaire. The questionnaire has been validated by expert judgment and its reliability was confirmed by Cronbach's Alpha. The values of the questionnaire were measured using the Likert scale.

Finally, the results confirmed that investment in road infrastructure has a significant influence on the well-being of the urban population of the José Leonardo Ortiz district.

Key Words: Public investment, road infrastructure investment, public welfare.

Introducción

La columna vertebral de la economía de cualquier país es la infraestructura, pues su falta se ve reflejado en una pérdida de la competitividad y productividad, dando lugar a un menor nivel de desarrollo social. En los países de América Latina existe una carencia de una adecuada infraestructura, presentándose esta situación en países con una extensa dimensión territorial tales como lo son Brasil, México y Argentina, asimismo como en los más pequeños estados insulares del Caribe. De acuerdo a los estudios del Banco Interamericano de Desarrollo, menciona que para ocurra una reducción de la brecha en infraestructura, la región de América Latina requiere invertir anualmente en infraestructura alrededor del 2.5% del PIB, que en términos monetarios ascendería cerca de 150 millones de dólares durante el período de una década y media, en los sectores que estén relacionados con la producción y la distribución de energía, las telecomunicaciones, la construcción y el transporte (Dias da Silva, 2020).

Las inversiones en infraestructura generan beneficios económicos al generar empleo y crear mayor actividad económica. Asimismo, estas infraestructuras, mediante la prestación de servicios como por ejemplo el servicio de transporte, permiten que las poblaciones conecten con las zonas donde se encuentran sus empleos; crear infraestructuras sostenibles contribuyen a hacer frente al cambio climático y los desastres naturales, a reducir las emisiones de efecto invernadero y a mejorar la eficiencia de los recursos; contribuye a fomentar el progreso social con la construcción de hospitales, escuelas y carreteras hasta los suministros de redes de energía y abastecimiento de agua, conllevando a mejorar la calidad de vida y promover la dignidad humana, garantizando el acceso por igual a los servicios esenciales (The Economist Intelligence Unit Limited, 2019).

En el año 2017, se presentó un descenso del promedio de la inversión en la región de América Latina y el Caribe (en adelante, ACL) a 2.1% del PIB, esto causado principalmente por la reducción en la inversión pública en infraestructura en la mitad de los países de la región. Entre los años 2008 y 2017, la inversión pública de tipo infraestructura en ALC obtuvo un promedio de 2% del PIB regional. Se encontró que, en el 2008, este nivel fue cerca de 2%, en el siguiente año creció llegando a ser 2.5%, luego se mantuvo hasta el año 2016 entre 2.3% y 2.4%. La inversión pública en infraestructura en ALC medida en términos monetarios, llegó a ser de US\$ 65 mil millones por año, entre el 2008 y el 2017, lo que vendría a equivaler a US\$ 107 per cápita al año. Por otro lado, la inversión privada

representaba la 1/3 de la inversión total, y los 2/3 restantes a la inversión pública. De acuerdo a estudios del Banco Mundial, se estima que la inversión privada en infraestructura fue en promedio 0.5% del PIB de ALC entre los años 2008 y 2017. Entre los países que reciben una significativa inversión de tipo privada en infraestructura, encabezando los países de Honduras y Brasil. Actualmente existe grandes oportunidades para que la inversión privada financie y apoye proyectos con altas tasas de retorno social, pero para ello se requiere mejorar considerablemente las capacidades para elaborar y supervisar los proyectos, así como reducir la incertidumbre regulatoria en el financiamiento de los proyectos (Pastor y Serebrisky, 2020).

A medida que pasa el tiempo, se ha originado un crecimiento desordenado de la población que implica hacer cara a desafíos en cuestiones de infraestructura. En América Latina existe actualmente un déficit de infraestructuras en general, y por consiguiente también en una falta de acceso a mejores servicios de calidad que estas infraestructuras ofrecen; especialmente la inversión en infraestructura vial en ALC.

En todos los países, principalmente en los países emergentes es reconocido el rol que tiene la inversión en infraestructura de transporte vial en el crecimiento económico y en el desarrollo humano, debido a que mejora y garantiza la integridad física, económica y social del país, tres aspectos importantes que puestos en combinación consiguen incrementar la competitividad, y por ende, aumentar la productividad dentro del país, que se traduce finalmente en el progreso de los individuos así como de los territorios donde habitan.

La infraestructura de transporte de tipo vial es una de las bases más importantes y fundamentales (así como la de telecomunicaciones, salud, educación, agua y saneamiento) sobre las que se apoyan las diversas actividades del sector privado que un país o región tiene, ya sean de tipo extractivas, productivas, financieras o comerciales. Este tipo de infraestructura de transporte generalmente se constituye como el conjunto de activos fijos así como de instalaciones de larga vida útil que son empleadas para organizar los territorios, así como para la oferta de servicios de transporte de pasajeros y de carga por vía terrestre, existiendo tipos de instalaciones como son las obras viales (es decir las carreteras, los caminos pavimentados y rurales, trochas, puentes, caminos de herradura, garitas de control, señales de tránsito, semáforos y túneles, etc.) y los terminales de transporte terrestre como los terrapuestos (Vásquez y Bendejú, 2008).

Toda infraestructura que tengan relación con brindar servicios de redes como la que proporciona la infraestructura de energía, telecomunicaciones, agua potable, saneamiento, y especialmente la de transporte, es considerada un elemento primordial para la articulación de la estructura económica de los territorios con sus mercados, su provisión de este tipo de infraestructura sirve de medio para conectar e integrar los territorios de un país o región, hace posible la movilidad de carga y de personas, así mismo facilita a las transacciones dentro del territorio y al exterior, también reduce los costos y tiempos asociados a la movilidad, y ayuda a mejorar el acceso a varios servicios básicos como lo son la salud y la educación (Lardé y Sánchez, 2014).

Por lo antes explicado se puede inferir que la provisión de infraestructura de transporte de tipo vial proporciona diferentes aspectos positivos en la sociedad a nivel social y económico, que en conjunto generarían un ambiente propicio para aumentar el bienestar.

En el Perú, el interés en desarrollar la inversión en infraestructura vial se ha visto reflejado en el mayor compromiso y reconocimiento por parte del gobierno, de las instituciones gubernamentales y de la ciudadanía; tras ello, se ha generado nuevos desafíos para mejorar la inversión pública en infraestructura de tipo transporte vial. El déficit en este tipo de infraestructura básica ha impulsado a unir esfuerzos para cambiar la situación y encaminar al país hacia la senda del desarrollo sostenible que incentiva los Objetivos de Desarrollo Sostenible planteados por la Agenda 2030. Actualmente en el Perú se vienen aplicando en los últimos años nuevas políticas de estado, planes nacionales, estratégicos e institucionales que actualmente son guía para el planeamiento para este tipo de inversión, mientras que en cuestiones de inversión pública se ha realizado el cambio al sistema INVIERTE.PE que ha facilitado el proceso de la inversión, adicionalmente se ha creado un plan nacional de infraestructura para promover la competitividad en el país.

Ante esta problemática abordada, esta investigación se propuso el evaluar la incidencia que tiene la inversión pública en infraestructura vial en el bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz, desde la perspectiva de la población, que han sido los principales beneficiados por la construcción de las vías urbanas; esto permitió determinar si realmente si dichas inversiones han tenido un alto grado de efectividad o no; asimismo conocer si han dado respuesta a la demanda que presentaba la población.

Se estableció como objetivos específicos el identificar el nivel de la transitabilidad vial de la población urbana del distrito en cuestión, identificar el nivel de bienestar, así como

determinar la incidencia de la transitabilidad vial en el bienestar económico de la población y determinar la incidencia de la transitabilidad vial en el bienestar social de la población.

Posteriormente, se planteó la hipótesis de investigación como “La inversión pública en infraestructura vial incide significativamente en el bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz, 2020”.

La metodología que se desarrolló en nuestra investigación tiene un enfoque metodológico denominado cuantitativo, el diseño de investigación es no experimental de tipo transversal y de alcance correlacional; con respecto a la muestra, tras constatarse en persona el número total de hogares beneficiados por los proyectos, se encontró que fue un total de 100 jefes de hogar o viviendas, por tal motivo, se estableció que la muestra fue igual a la población de estudio. Para la recolección de datos utilizamos la técnica de la encuesta, siendo el instrumento un cuestionario que constó de 12 preguntas en total.

La investigación está estructurada de la siguiente forma:

En el Capítulo I, comienza con la contextualización del objeto de estudio, las características, así como las manifestaciones del problema de investigación.

En el Capítulo II, se desarrolla el marco teórico, teniendo en cuenta las variables y dimensiones del estudio.

En el Capítulo III, se describe el diseño metodológico de la investigación, se determina la población y muestra, se presenta la técnica e instrumentos de recolección de datos usados, asimismo se muestra los procedimientos para realizar la recopilación de datos y el análisis estadístico.

En el Capítulo IV, se analiza e interpreta los resultados, para luego realizar la discusión de los mismos.

En último lugar, se presentan las conclusiones y luego las recomendaciones.

Capítulo I: El Objeto de Estudio

1.1 Contextualización del Objeto de Estudio

La infraestructura es considerada un componente principal de la integración del sistema territorial y económico de un país, un adecuado desarrollo de ella hace posible la prestación adecuada de servicios básicos (salud, educación, transporte, agua, saneamiento, electricidad y telecomunicaciones) mejorando consigo la reducción de los costos y tiempos relacionados a la movilidad; además la inversión en infraestructura permite materializar los flujos de comercio tanto en el interior como en el exterior, es decir permite el acceso a los mercados de bienes y servicios, mejora la competitividad del país al ayudar a compensar el déficit en la dotación de recursos naturales, incluso en algunos casos, permite a un país lograr internacionalizar la prestación de sus servicios de infraestructura para suplir el déficit que presentan otros países; asimismo influye en el aumento de la productividad de la tierra y la generación de empleo (Rozas y Sánchez, 2004, pp. 6-11).

En efecto, la inversión en infraestructura tiene impactos dentro de la economía y la sociedad, los cuales pueden resumirse principalmente en tres puntos: primero, que las infraestructuras impacta en el funcionamiento del sistema económico al permitir el transporte y conectividad de personas, servicios, bienes, información y conocimientos; segundo, las infraestructuras impactan en la calidad de vida de la población al proporcionarles acceso y cobertura a servicios públicos; y tercero, las infraestructuras impactan en el bienestar en general de la población al darles la oportunidad de formar parte de la sociedad mediante interacciones y relaciones entre las redes sociales (Lardé, 2016).

América Latina es una de las regiones que durante décadas ha experimentado complicaciones para avanzar en cuestiones de inversión en infraestructura; a pesar que, durante los años ochenta se observó que la inversión en infraestructura alcanzó su pico más alto llegando a ser 3,6% del PIB en promedio, explicado principalmente por la intervención que tuvieron los estados con el fin de consolidar el territorio y promover el desarrollo a largo plazo en sus economías, está siguió siendo muy baja a comparación con otras naciones como China y Japón que registraron un 8,5% y 5% del PIB, respectivamente, según datos de McKinsey Global Instituto en el período 1992-2011 (Lardé, 2016).

A partir de los ochenta en adelante, los niveles de inversión en infraestructura empezarían a descender y junto a ello, a evidenciarse no solo el problema de la escasez sino también en la baja calidad de las infraestructuras; la gran brecha en infraestructura impulsó a

que los países pusieran mayor énfasis en el tema. En particular, la infraestructura de transporte en la región entre el periodo 2012-2014 mostró un retraso muy significativo, se constató que la densidad vial promedio era de 22 km de red vial por cada 100 Km², cantidad que era muy inferior al compararla con el de Estados Unidos que era de 67 km, con la de República de Corea con un 106 km o con el promedio total de 102 km que tenían los países de Europa pertenecientes a la OCDE. A lo antes mencionado, se le sumo otra dificultad encontrada, la presencia de bajos niveles de pavimentación, que en promedio en América Latina era menos del 25% de la red total, pese a que existía la priorización en infraestructura vial en los proyectos tanto a nivel nacional como regional (Jaimurzina y Sánchez, 2017).

En los últimos 20 años, en América Latina los niveles de inversión en infraestructura han sido bajos en sus diversos sectores, uno de ellos es el sector transporte del que sólo se invierte en promedio el 1.3% del producto bruto interno, presentando escasez de recursos en la construcción y mantenimiento, este nivel de inversión en dicho sector se encuentra dentro de los promedios internacionales, sin embargo no permiten el cierre de la brecha en infraestructura en comparación con el mundo desarrollado que vivimos. Cabe resaltar que el 90% de la inversión del sector transporte son destinados al sector vial. Asimismo, analizando a nivel regional considerando Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay, la inversión promedio en infraestructura terrestre de estos ha sido 1.1% del PBI, del cual el 90% es para el sector carretero. Bolivia es el país que lidera en sus inversiones de infraestructura y los países que han registrado menor inversión son Argentina, Brasil y México. Por otro lado, si comparamos la inversión en carreteras de otras regiones y de América Latina que es 1.4% del PBI, se concluye que se encuentra por encima del promedio mundial. Comparando los países del continente africano las inversiones son equiparables, sin embargo, se encuentran por debajo del 2.3% del PBI dicho porcentaje es aceptable para los países con economía en desarrollo. En términos generales en los últimos años las inversiones en la región han ido incrementado, pero sería posible una gran mejoría en el mediano plazo en comparación internacional (Banco de Desarrollo de América Latina, 2020)

Si bien es cierto, América Latina y el Caribe (a partir de ahora, ALC) ha ido mejorando en los últimos años en la cobertura y la calidad en infraestructura, aún persisten las brechas en el sector transporte dado que las inversiones actuales en carreteras alcanzan USD 28,500 millones anuales y la región requiere unos USD 100,000 millones anuales para coincidir a los promedios mundiales al 2040; la brecha de infraestructura en la región se debe

a los diversos déficits existentes como son la identificación, priorización y el diseño de proyectos carreteros, por otro lado, está la deficiencia constructiva, es decir que, en ALC construir 1 KM de carretera es hasta cinco veces más caro que realizarlo en la Unión Europea, además a este déficit se le suma la inversión insuficiente destinados al sector que engloba la conservación y mantenimiento de las infraestructuras ejecutadas. Es de conocimiento la importancia de contar con una infraestructura sostenible ya que tiene un efecto multiplicador sobre la economía estimándose un retorno económico del 20% del PIB. Según estudios se ha hallado que los proyectos carreteros contribuyen hasta 3 veces más el crecimiento a comparación de inversiones como puertos, ferrocarriles o aeropuertos (López, 2021).

De acuerdo a la base de datos del INFRALATAM; uno de los principales proyectos apoyados por el CAF-Banco de Desarrollo de América Latina, el Banco Interamericano de Desarrollo y Comisión Económica para América Latina y el Caribe de Las Naciones Unidas, que ha tenido como objetivo medir las inversiones públicas en infraestructura de los países de América Latina y el Caribe; según el portal se reporta que la inversión en lo que se refiere a infraestructura económica (como son agua, energía, telecomunicaciones y transporte) en la región ha disminuido levemente desde el año 2017 teniendo el 2,07% del PIB total, luego el 1,97% del PIB total en 2018 y finalmente bajando a 1.93% del PIB total en el año 2019. En infraestructura de transporte se registra igualmente una caída de un 0,1%, llegando a ser para el año 2019 el 1,10% del PIB total (INFRALATAM, s.f.).

El COVID-19 ha provocado una fuerte retracción de la inversión y consumo, es así que contempla una caída media del PIB en la región de 8.1%, cuya cifra es desfavorable, estimándose para ALC una recuperación del 3.6% del PIB en 2021. Por lo que es necesario desarrollar propuestas que estén orientadas a la identificación de proyectos viales sostenibles, dando prioridad aquellos que generen mayor impacto en la reactivación de la economía en el corto plazo, es decir centrar la inversión en proyectos necesarios, de rápida ejecución y alta capacidad de generación de empleo. Los proyectos que se deben seleccionar son: 1) orientados a mejorar la infraestructura existente puesto que necesitan un tiempo menor de preparación, 2) que sean de baja complejidad técnica que demanden menos costos y tiempo de análisis, 3) proyectos que tengan resueltos las gestiones prediales y de licencias ambientales y 4) aquellos que se paralizaron por falta de recursos reasignados durante la emergencia sanitaria (López, 2021).

El Perú en los últimos años ha experimentado un fuerte crecimiento en sus inversiones de infraestructura alrededor de un 5% del PBI que se han visto reflejadas en el aumento de las inversiones de carreteras. Las inversiones en la red vial del país entre el 2007 y 2014 sumaron USD 12,125 millones con aporte del sector privado, de las cuales se destinaron mayormente a rehabilitación y mantenimiento vial conllevando a una mayor proporción de vías pavimentadas y a la vez ha producido una mayor extensión en la red vial duplicándose la red total de 78.000 km a 165.000 km entre el 2003 y 2018. Cabe destacar que el país ha tomado medidas para alentar la participación privada permitiendo que diversos proyectos sean financiados. En definitiva, se estima que las inversiones que corresponde a transporte terrestre y ferroviario son de 0.8% del PBI entre 2001 y 2014. Sin embargo, pese a que el país ha ido incrementado la inversión, su desempeño está por debajo del promedio regional presentado dificultades en cobertura e integración de redes y percepción de calidad (CAF Banco de Desarrollo de América Latina, 2020)

El Perú ha permanecido con un bajo nivel en inversión de infraestructura, a comparación con los demás países de ALC; este resultado se relaciona por el exiguu gasto en capital que persistió hasta el año 2007. Es a partir del 2008 hasta el 2012, que la formación bruta de capital del Perú mostró un cambio favorable al sobrepasar al promedio de ALC; sin embargo, dicho exceso se fue reduciendo desde el año 2013, asimismo se mostró una reducción en la brecha entre la formación bruta de capital privada y pública del país, de aproximadamente de 15 a 12 puntos porcentuales entre los años 2013 y 2017 (Bonifaz, Urrunaga, Aguirre, & Quequezana, 2020).

Durante el año 2017, en el Perú se dieron cambios en los procesos de gestión en la inversión pública con el fin de que los procesos sean más simples y con mayor agilidad, es así que mediante la aprobación del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1252 se crea el nuevo Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, conocido como INVIERTE.PE, cuyos objetivos son el cierre de brechas sociales en infraestructura, actuar en base a las prioridades, la articulación de los sistemas de planeamiento estratégico, presupuesto e inversión pública; con este sistema vigente ha hecho posible realizar el seguimiento de la ejecución, de mantener la vida útil de las obras y de suprimir los procedimientos burocráticos que retardaban las inversiones, gracias a que ahora son las Unidades Formuladoras de los Gobiernos Locales y Regionales las encargadas de verificar la viabilidad o no de los proyectos (Diario Oficial del Bicentenario El Peruano, 2016).

Los cambios en la gestión de inversiones en el Perú con la creación del sistema INVIERTE.PE resultaron importantes porque contribuyeron al crecimiento de la inversión en infraestructura, y por ende, a la inversión pública del Perú durante el año 2018, que alcanzó el punto más alto en la historia del Perú con un 16.13%, es decir unos S/.32,987 millones en términos reales; a comparación del año anterior que fue de 29,406 millones; este aumento es explicado principalmente por los mayores gastos incurridos en infraestructura como obras viales, saneamiento, asimismo por la construcción de complejos deportivos para los Juegos Panamericanos 2019 y por las obras para la Reconstrucción con Cambios en el Norte del país (Semana Económica, 2019).

Pese a los avances importantes en la inversión en infraestructura en el país, la situación en general no ha registrado un cambio lo suficientemente grande como para eliminar las brechas existentes. De acuerdo con los datos obtenidos del Ranking del Índice de Competitividad Global 2020 realizado por el Instituto para el Desarrollo de la Gestión de Suiza (2021) que evalúa a 63 países, se evidencia que nuestro país ocupa el lugar 52, presentando dificultades principalmente para subir en el llamado pilar de infraestructura, ubicándose en el puesto 60 a nivel global, advirtiéndose un notable estancamiento en el desempeño de la infraestructura de tipo básica y de salud, que de acuerdo a la opinión Pérez (2020) este problema de provisión de infraestructura ha sido una de las principales limitaciones para que el país afronte la actual crisis sanitaria originada por el Covid-19.

A nivel regional, igualmente se puede observar esta desfavorable situación, según el estudio elaborado por el Instituto Peruano de Economía (2021) muestra al departamento de Lambayeque ocupa el puesto 21 en cuanto al desarrollo de la infraestructura vial, lo que evidencia que el departamento actualmente cuenta con una gran deficiencia en la provisión de redes viales departamentales y vecinales pavimentadas a la población.

En el departamento Lambayeque, la inversión pública en el mes setiembre del 2020 disminuyó en 7.1% interanual debido al menor devengado que tuvo los gobiernos locales en el rubro de obras viables equivalente al S/8,8 millones en setiembre 2019 a S/5,7 millones en setiembre 2020. Asimismo, la inversión en los tres niveles de gobierno de enero a setiembre presentó un incremento en 11.1%, debido al mayor devengado que tuvo gobierno nacional (98.1% de variación en términos reales) correspondiente al rubro de obras viales. La Inversión pública a nivel de gobierno regional aumentó en un 36,8 % interanual, en dicho mes destacó a nivel de proyectos la “Creación del servicio de protección en ribera del río La

Leche, con S/5,2 millones y la “Creación del servicio de protección y control de inundaciones en el margen izquierdo del río La Leche con S/ 3,0 (millones). Por último, la inversión a nivel de las municipalidades del departamento de Lambayeque disminuyó en 22,3 por ciento interanual (Banco Central de Reserva del Perú, 2020).

La inversión pública en el departamento Lambayeque en enero del 2021 disminuyó en 51.9% interanual debido al menor devengado que tuvo el gobierno nacional en la región, mostrándose esta baja inversión en el sector de transporte y telecomunicaciones; y también menor inversión de los gobiernos locales en obras de infraestructura. La inversión pública del departamento a nivel de gobierno regional en enero del 2021 se redujo en 16.2% interanual y la inversión de las municipalidades a nivel de los gobiernos locales fue el que menos devengado tuvo, disminuyendo en 70.3% interanual (Banco Central de Reserva del Perú, 2021).

En cuanto al mes de julio del 2021, la inversión pública en el departamento fue superior en 310.6% interanual debido al mayor devengado del gobierno nacional y del gobierno local por parte de las municipalidades en instalaciones educativas. Asimismo, la inversión en los tres niveles de gobierno de enero a julio del 2021 fue mayor en 185.5% interanual en términos reales. Las obras en este periodo fueron superiores en 742.6% interanual, por las rehabilitaciones en los sectores que afectó el niño costero 2017 y en las instalaciones educativas. La inversión pública a nivel de gobierno regional aumentó en 47,3 % interanual, el cual a nivel de proyectos de infraestructura destacó la Rehabilitación de la I.E Santa Magdalena Sofía de Chiclayo con S/1,6 millones en el mes y el Mejoramiento de la transitabilidad vehicular en José Olaya con S/1,4 millones. Por último, la inversión a nivel de las municipalidades del departamento de Lambayeque aumentó en 253,7% interanual debido que a nivel de proyectos destacaron el Mejoramiento del servicio de seguridad ciudadana de Lambayeque, con S/ 2,7 millones en el mes y la Reconstrucción de la avenida Mariano Cornejo en José Leonardo Ortiz, con S/ 2,7 millones (Banco Central de Reserva del Perú, 2021).

1.2 Características y Manifestaciones del Problema de Investigación

1.2.1 Antecedentes Internacionales

Alba y Gonzáles (2006) en su monografía de pregrado denominada “*Infraestructura vial en Colombia: Un análisis económico como aporte al desarrollo de las regiones 1994-*

2004” tiene como objetivo principal el analizar la evolución de la infraestructura vial en términos de presupuesto e inversión; asimismo, se enfoca en analizar la relación existente entre la evolución de la infraestructura vial y el desarrollo económico en las regiones de Colombia. Esta investigación es mixta, su tipo de investigación se caracteriza por ser exploratorio y descriptivo, siendo de diseño no experimental con un corte transversal, se emplea la técnica de revisión documental para llevar a cabo dicho análisis. Como resultado se obtiene que la inversión en infraestructura de tipo vial favorece tanto al crecimiento económico del país como al ciudadano, pues permite aumentar los flujos de bienes y servicios, así como a reducir los precios, pues al contar con vías adecuadas hace posible que los bienes y servicios sean asequibles y lleguen más rápido a la población provocando de esta manera el aumento en el consumo y la producción; sin embargo, se puntualiza que las zonas orientales y surorientales del país, caracterizados por ser lugares selváticos, cuentan con poca inversión en infraestructura vial, lo que da lugar a que la población no registre un alto bienestar al verse privados del acceso a tecnología, bienes y servicios en forma masiva. Con referente a las acciones de los gobiernos durante dicho periodo, se detalla que en los planes de desarrollo no hubo priorización de las necesidades de crecimiento ni el desarrollo de infraestructuras viales competitivas.

Las autoras Jerez, Llerena y Zamora (2018) realizan el “*Estudio de Satisfacción Poblacional a la red vial intercomunitaria Quisapincha – Pasa*” ante la importancia que tienen las vías en la población para movilizarse, contribuir al comercio, mejorar la calidad de vida y de contribuir al desarrollo de un país, esta investigación tiene como propósito averiguar los cambios que los pobladores que conforman la vía intercomunitaria han experimentado, y asimismo conocer el nivel de satisfacción que tienen ante la ejecución de la obra. Esta investigación presenta un enfoque mixto que es la combinación del enfoque cualitativo y cuantitativo de tipo exploratorio con un diseño no experimental de corte transversal se emplea la técnica de revisión documentario para posteriormente realizar el análisis estadístico. Para el desarrollo de los objetivos planteados se usa los cuestionarios realizados por los institutos de estadística de dicho país que se encarga de medir los indicadores sociales y económicos, en este estudio se toma en cuenta la base de datos del censo de población y vivienda realizada en el 2010, siendo la encuesta sobre las condiciones de vida correspondiente al período 2013 al 2014; también en su investigación se definió dimensiones, siendo el primero el que está relacionado con el nivel de satisfacción y nivel de insatisfacción; y la segunda dimensión, que corresponde al nivel ni satisfecho y al nivel ni

insatisfecho. Como resultados se obtuvo construcción de la red intercomunitaria han contribuido de manera positiva a un mejor acceso a la movilidad, a un mayor acceso a ciertos servicios básicos por parte de los pobladores de la comunidad tales como el alcantarillado, agua potable y alumbrado público, así mismo ha permitido que los pobladores accedan a diferentes medios de transporte, siendo el bus el más usado por los pobladores. Por consiguiente, el índice de calidad de vida que registraron los pobladores es de 12.49%, confirmando que sí existe una mejora en las condiciones de vida.

1.2.2 Antecedentes Nacionales

En la investigación de Mariátegui (2019) titulada *“Efecto de la inversión pública en infraestructura económica y social sobre el índice de desarrollo humano en el Perú para el periodo 2007-2016”* tiene como objetivo principal analizar el efecto de la inversión pública en infraestructura vial, eléctrica, de irrigación, saneamiento, salud y educación sobre el Índice de Desarrollo Humano a nivel regional en el Perú en los años 2007-2016. La investigación es cuantitativa, con un tipo de investigación correlacional y de diseño no experimental transversal, se usa la técnica de análisis documental para obtener la información y para el análisis cuantitativo se utiliza la técnica econométrica llamada modelo de datos de panel. Entre sus principales conclusiones, destaca que, a nivel nacional, la inversión pública en infraestructura del sector transporte registra un crecimiento promedio anual de 15,5% durante el periodo 2007-2016. A nivel regional se ha registrado un crecimiento sostenido, excepto en la región Ancash que presentó una decaída. Sin embargo, a pesar de la visible tendencia creciente que se ha registrado en el país, aún persiste una gran brecha de infraestructura. Cabe resaltar que las regiones Arequipa, Lima, San Martín, Ancash, Puno y Cusco, tienen una concentración en inversión en infraestructura de transporte que representan el 51% del total, sin embargo San Martín y Cusco pese a estar en el grupo, continua teniendo altos porcentajes de vías que siguen sin estar pavimentadas; finalmente, concluye que la inversión en infraestructura de tipo irrigación, salud, saneamiento y transporte afecta de manera positiva y significativa en el índice de desarrollo humano (IDH); en infraestructura social, el sector educación es el que genera más impacto en el IDH, mientras que en infraestructura económica, es el sector transporte el que tiene más impacto en el IDH.

En la investigación de pregrado de Zevallos (2019) titulada *“Inversión pública en infraestructura económica y su efecto en el crecimiento económico en el Perú 2001-2016”* tiene como objetivo principal el determinar el efecto que provoca la inversión pública en

infraestructura económica en el crecimiento económico del Perú del 2001 al 2016. La investigación tiene un enfoque cuantitativo de tipo explicativa con un diseño no experimental de corte longitudinal, el método usado es el hipotético-deductivo y el instrumento de recolección es la Matriz de Análisis. Se analizó las estadísticas del gasto público en infraestructura de transporte, telecomunicaciones y energía desde 2001 al 2016 para medir el efecto en el crecimiento económico del país mediante una regresión. Se concluye que, efectivamente la inversión pública, ya sea de tipo telecomunicaciones, transportes o energía, justifica el sostenido crecimiento económico en el país, medido en términos de PBI; esto significa que contar con este tipo de infraestructura hace posible el acceso a productos y apertura de nuevos mercados, asimismo permite reducir costos y mejorar la conectividad entre regiones, por ende, se mejora la calidad de vida. Como punto adicional, se resalta el gestionar y tomar correctas medidas sobre el gasto público en conjunto con la sociedad civil para obtener resultados más eficientes y eficaces.

En la investigación de pregrado de Campos y Figueroa (2018) titulada *“Efecto de la inversión pública y gasto público en la calidad de vida de la población de las regiones de Amazonas, Lambayeque y la Libertad, período 2000-2017”* su objetivo principal es determinar la influencia de la inversión y el gasto público en la calidad de la población de las regiones de Amazonas, Lambayeque y La Libertad. La investigación es cuantitativa, de tipo correlacional, teniendo como diseño el no experimental con un corte transversal, se emplea como técnica el análisis y revisión documental pues se recolecta 54 series estadísticas del gasto público, la inversión pública y del Índice de Desarrollo Humano (en adelante IDH) de las tres regiones antes mencionadas; para medir la relación entre las variables se aplicó un modelo econométrico. Los resultados revelan que la influencia general del gasto público en cualquiera de los sectores (transporte, educación, salud, saneamiento, etc) es mínima, debido al mal manejo del presupuesto y por las inadecuadas asignaciones en los proyectos de inversión en las tres regiones; finalmente concluye que el gasto público no influye positivamente en el IDH en dicho periodo, debido a que no es ejecutado y asignado eficientemente, esto da lugar a una baja calidad de vida de la población. Además, se afirma que el IDH de las tres regiones se perjudica por las acciones políticas de las autoridades que suelen ser las causantes de un mal manejo de recursos que ocasionan la exclusión de proyectos en las zonas rurales.

1.2.3 Antecedentes Locales

De la Cruz y Torres (2017) en su tesis de pregrado denominada “*Proyectos de inversión pública que han mejorado los beneficios económicos y sociales de las familias del Centro Poblado La Colorada y sus anexos La Ollería, Los Álamos, Miraflores y San Jorge del Distrito de Mórrope – Lambayeque en el período 2005-2015*”. La presente investigación tuvo como objetivos conocer cuál es la relación de los proyectos que han sido ejecutados y examinar las necesidades básicas que no están siendo satisfechas en el Centro Poblado La Colorada y sus anexos antes mencionados. La metodología de la investigación se caracteriza por tener un enfoque cuantitativo de tipo correlacional, descriptiva y explicativa, con un diseño no experimental de corte transversal y longitudinal. Para identificar qué beneficios sociales y económicos han generado los proyectos de inversión pública, y ver los cambios en la mejora de los ingresos, negocios, vivienda, educación y salud de las familias, diseñaron un modelo econométrico, para ello utilizaron el método de medición de las Necesidades Básicas Insatisfechas y el Índice de Capacidades Económica. Los resultados de la investigación reflejaron que los proyectos de inversión pública no han generado beneficios sociales ni económicos determinándose que aún hay viviendas que no tienen acceso a ningún servicio y muy pocos acceden al menos a un servicio debido a la existencia de sólo tres proyectos ejecutados en los sectores de educación y agua potable en el período 2005-2015 y los que tienen acceso a los servicios se les brindan con una mala calidad. Por lo tanto, los proyectos de inversión pública no cubren el total de su población y los que se ejecutan son brindados en deficientes condiciones, por ello la población que fue encuestada está insatisfecha con las inversiones que se realizaron.

Finalmente, se encuentra la investigación de pregrado de García (2018) titulada “*Impacto económico, ambiental y social de la obra de inversión pública: Creación del Paseo Yortuque en la Av. Víctor Raúl Haya de la Torre y Av. Grau del Distrito de Chiclayo, periodo 2012-2015*”, que evidencia el aporte y el efecto que tiene la inversión pública en infraestructura económica de carácter cultural en la población a nivel económico, social y ambiental. La investigación tiene un enfoque mixto, de tipo descriptivo y correlacional, con un diseño no experimental correlacional de corte transversal. Las técnicas son la encuesta y entrevista. El impacto a nivel económico es medido mediante un modelo econométrico; el nivel social mediante entrevistas a los hogares ubicados en el área de influencia del proyecto, mientras que la medición del impacto ambiental se emplea la Matriz de Leopold. Con ello se logró concluir que la creación del Paseo Yortuque trajo beneficios a la población, la obra

presentó una aceptación del 71% del total de la población lo que se deduce que hubo una mejora significativa en la calidad de vida de los hogares, debido al incremento del valor de los terrenos, la apertura de nuevos negocios, la mejora del aspecto en la zona así como el clima; asimismo, motivó la promoción de la cultura Lambayecana y la realización de deporte al aire libre, lo que condujo a una mejora en la salud; no obstante, se obtuvo que tras la construcción, la delincuencia en la zona incrementó, considerándola según lo pobladores como una zona de alto riesgo.

Capítulo II: Marco Teórico

2.1 Sobre la Inversión Pública en Infraestructura Vial

2.1.1 Inversión Pública

Armendáriz y Carrasco (2019) refieren a la inversión pública, en términos macroeconómicos, como a la formación bruta de capital fijo, o también conocida como la adquisición neta de activos que no son financieros de un gobierno durante un periodo contable determinado; entre los tipos de infraestructura física que la inversión pública costea están los hospitales, escuelas, sistemas de suministros de agua y alcantarillado, carreteras y aeropuertos, redes de electricidad, telecomunicaciones, etc.

El informe realizado por el Ministerio de Energía y Minas (2012) conceptualiza a la inversión pública como la intervención limitada del Estado para utilizar los recursos de manera parcial o total, con el objetivo de generar calidad de vida en la población y desarrollo del país mediante la creación, ampliación, mejoramiento de los servicios básicos o recuperación de bienes. Por medio de las inversiones públicas, las autoridades y funcionarios de cada nivel de gobierno tienen el deber de responder a las necesidades de su comunidad siguiendo correctamente una normativa y procedimiento de las fases que forman parte del proceso de la inversión pública.

Según la Guía de Trabajo N°6 publicado vía web por el Congreso Peruano (2012) la inversión pública es cualquier intervención que realiza el Estado mediante sus recursos disponibles para crear, mejorar, ampliar, modernizar o realizar recuperación infraestructuras y servicios públicos, la única finalidad de dicha intervención es de mejorar la calidad de vida y el bienestar general de la población, que se ve traducido en el incremento efectivo de la capacidad económica del país.

Por su parte, Contreras, Cartes y Pacheco (2010) consideran a la inversión pública desde un punto de vista moderno, como un instrumento de política que cumple el rol de consolidar la democracia y combatir la pobreza en un país, procurando siempre seguir los criterios técnicos y sostenibilidad del gasto público. El proceso de inversión pública implica llevar a cabo varias etapas sucesivamente partiendo de la formulación de proyectos, luego el análisis técnico económico, que viene a ser los análisis de pre factibilidad o factibilidad; igualmente se realizan la priorización de acuerdo a lo establecido en las políticas de Estado y los planes sectoriales, la asignación de recursos, luego el seguimiento financiero y físico de

los proyectos para evaluar el uso adecuado y finalmente, la evaluación posterior al proyecto para identificar el nivel de éxito o de fracaso.

2.1.2 Economía del Transporte

La economía del transporte se considera como una disciplina, la cual surgió durante la revolución industrial, que estudia la naturaleza de los mercados de transporte como el marítimo, aéreo, terrestre y demás; se encarga igualmente de estudiar los principios que dirigen el funcionamiento de dichos mercados, esto implica entender la forma en cómo se dan los desplazamientos diarios de las personas y bienes, saber de qué manera se regulan y se fijan los precios de las infraestructuras de tipo transporte y de los servicios que estas ofrecen a la sociedad, de igual forma implica el conocer los impactos hacia otras actividades económicas (De Rus, Campos y Nombela, 2003).

En ese mismo sentido, con base en el discernimiento de Rus, Campos y Nombela, el investigador Duque (2006) alega que es una rama de la teoría económica que se encarga de ver todo aquello relacionado con el sector transporte desde la construcción de infraestructura y la movilidad; además, esta teoría tiene un interés particular por estudiar de manera sistemática los elementos y principios que rigen el transporte de bienes y personas, gracias a que estos permiten contribuir e impactar a nivel social y económico en la vida de los ciudadanos.

Para que la Economía de transporte se justifique como una rama especializada de la teoría económica esta tiene elementos y principios que reconocen la existencia de esta disciplina, según De Rus, Campos y Nombela (2003) son diez principios, siendo los siguientes:

- **Tecnología de producción: infraestructura y servicios:** En la industria de transporte hay presencia de dos tipos de actividades diferentes, por un lado, están las empresas que se dedican a la construcción y explotación de esa infraestructura refiriéndose a los puertos, aeropuertos, ferrocarriles, carreteras; y por otro lado están las empresas que se dedican a la movilidad los vehículos que hacen uso de la infraestructura brindando servicios de transporte, por ejemplo, las líneas aéreas, empresas de autobuses, etc.
- **Un input básico: el tiempo de los usuarios:** En la industria de transporte el input fundamental es el tiempo de los usuarios en la posición de pasajeros o como

propietarios que transportan mercancías, por tal motivo este factor adquiere una dimensión especial en la producción de los servicios de transporte, cuyo propósito es que el usuario pueda elegir los modos de transporte con respecto al tiempo.

- **Características de los servicios:** En la producción del servicio de transporte es de suma importancia tener en cuenta los niveles de la oferta de acuerdo a las características de la demanda, debido a que la producción de esta actividad no se da la posibilidad de su almacenamiento, por ejemplo, cuando una empresa coloca en circulación un vehículo con un número de plazas, esta oferta debe consumirse en el momento en que está produciendo el servicio, de lo contrario se pierde sin que pueda recuperarse.
- **Inversión óptima en infraestructuras:** Las infraestructuras de los servicios de transporte generan costes fijos de carácter irreversible en su recuperación puesto que los activos raramente se destinan a otro uso para el que fue construido, en la teoría económica este término se emplea como “costes hundidos” refiriéndose a activos fijos que tienen una vida útil por encima de los treinta años. Los costes son altos en la fase de la construcción de las infraestructuras, mientras que los costes de mantenimiento durante su vida útil son menores. Sin embargo, los beneficios de las inversiones en infraestructura son múltiples empezando con reducir el tiempo de acceso, de espera y de viaje, mediante cambios en las redes, aumentos de velocidad, de frecuencia y mejoramiento en la calidad de vida.
- **Competencia limitada y necesidad de regulación:** En la industria del sector transporte se comparte el espacio de la infraestructura limitada para la producción de servicios, siendo este un condicionante para que haya presencia o no de empresas competidoras que brinden este rubro de servicios. Esta limitación hace que en la industria exista poderes de dominio en el mercado por parte de pocas empresas privadas con el fin de maximizar sus beneficios, por ello hay la necesidad que existan medidas para la regulación en esta industria por parte del Estado sobre aquellas empresas que se gozan del poder que tienen en el mercado.
- **Efectos de red:** También llamado economías de red cuando la utilidad de un bien depende de cuántos consumidores o de usuarios hacen uso del mismo o de bienes similares y están presentes en el transporte; por un lado, en las infraestructuras (redes ferroviarias o de carreteras) y en los servicios diseñados como conjuntos de líneas regulares de transporte que son rutas aéreas o agencias de autobuses.

- **Externalidades negativas:** En la industria de transporte existen importantes externalidades negativas, entre ellas están los efectos al medio ambiente debido a la construcción de infraestructuras de transporte y para ello se necesita un espacio físico de recursos naturales, de desvío naturales de agua entre otros. Estos efectos negativos deben ser valorados en las inversiones de esta actividad y que los impactos sean minimizados. En la producción de servicios de transporte del mismo modo existe tres externalidades negativas como son la contaminación atmosférica, auditiva por el ruido de la movilización de vehículos y los accidentes.
- **Costos del productor, del usuario y sociales ¿Quién paga?:** En la producción de servicios de transporte hay tres tipos de costes, entre ellos el del productor, los de usuarios y los costes externos, la decisión de cómo debe pagarse es un tema que está lejos de resolverse en la política económica. El incremento de la participación privada en la construcción y explotación de la infraestructura, las restricciones presupuestarias de muchos gobiernos son razones para que el transporte lo paguen quienes hacen uso de los modos de transporte.
- **Obligaciones de servicio público:** El servicio de transporte público es fundamental para las personas que se desplazan de un lugar a otro diariamente, es por ello que estas obligaciones están para atender a un precio prudentemente bajo, es decir para específicos tipos de transportes como los autobuses y los metros urbanos, deberían utilizarse valores monetarios que se encuentren por debajo del coste marginal con la finalidad de promover el servicio de transporte público ante el servicio transporte automóvil privado y como un mecanismo de redistribución de la renta.
- **Infraestructuras y crecimiento: los enfoques macro y microeconómico:** El transporte tiene un alto grado de relevancia en la economía, puesto que existe dependencia por la sociedad actual en lo que respecta a la movilidad de personas y mercancías, ya que las personas demandan este servicio para trasladarse a diferentes lugares, también están las empresas que demandan transporte para realizar sus transacciones de materias primas. Por lo tanto, se puede decir que la actividad del transporte sirve como medio para satisfacer una necesidad y no se demanda como actividad final.

2.1.3 Cadena de Valor

El concepto fue utilizado por primera vez en el ámbito empresarial por el Michael Porter (1986) con el fin de optimizar la rentabilidad de la empresa u organización.

Señala que es un modelo que describe la forma de cómo una empresa genera valor al cliente final mediante el desarrollo consecutivo de actividades específicas en el negocio; dicho proceso comprende fases intermedias de la producción hasta la distribución efectiva a los consumidores finales y su disposición final después de su uso (Nutz & Sievers, 2016).

Los componentes de la cadena de valor según Porter (1986) son tres:

- Las **actividades primarias**, aquellas que se relacionan con la producción del producto, la logística, compra y venta del mismo y a los servicios de post venta.
- Las **actividades de apoyo**, compuestas por la administración de recursos humanos, la compra de bienes y servicios, desarrollo tecnológico, así como lo referente a la infraestructura de la empresa.
- El **margen**, definido como la diferencia entre el valor total y los costos totales que tuvo la empresa u organización, que son necesarias para realizar actividades generadoras de valor.

El concepto es también aplicable en la gestión pública para enfocar la generación de resultados que la sociedad necesita para mejorar su bienestar. En el ámbito público, la cadena de resultados (o cadena de valor) es definida como el modelo de análisis estatal que representa de manera simplificada las actividades complejas que realizan las instituciones públicas. Se centra en explicar y entender los procesos de producción que realiza la institución pública que conllevan a la creación del bien o servicio público que es ofrecida a la sociedad.

Para el Banco Mundial, lo considera en el sector público como el modelo que define la lógica causal, de cómo la sucesión de insumos, actividades y productos interactúan directamente con el proyecto (o programa) y establecen las vías por las que se logran los impactos; igualmente es una herramienta útil y sencilla para describir de manera clara la teoría del cambio (cómo se supone que una intervención, ya sea público o privado, alcanzará los resultados deseados) en el contexto operativo de los programas o proyectos de desarrollo (Gertler, Martínez, Premand, Rawlings y Vermeersch, 2011).

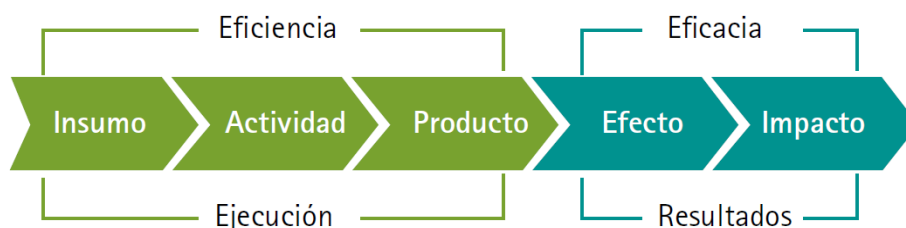
De la misma manera, Makon (2014) concuerda que es una herramienta idónea en la gestión pública para expresar toda la problemática de los elementos que intervienen en ella y por tanto es el marco de referencia para medir la calidad de dicha gestión.

El Banco Interamericano de Desarrollo al explicar sobre la Gestión para Resultados en el Desarrollo (GpRD) alude a la cadena de resultados como un proceso que produce valor público a través del uso de recursos o insumos productos que, puestos en marcha por la institución, contribuyen al logro de resultados que serán medidos por sus efectos e impactos de mejora en la sociedad (García y García, 2011).

La cadena de valor es explicada en la siguiente Figura 1:

Figura 1

Cadena de Valor según el Banco Interamericano de Desarrollo



Nota. Fuente: García & García (2011). *Gestión para resultados en el ámbito público*. Washington, D.C: BID.

Según García y García (2011) la cadena de resultados simple tiene los siguientes elementos:

- **Insumos:** Son los recursos que dispone el proyecto, comprende al personal y el presupuesto, que son asignados para los proyectos o programas.
- **Actividades:** El proceso que comprende las acciones emprendidas y el trabajo realizado que permite que los insumos se transformen en productos, es decir en bienes y servicios públicos, para luego ser entregados a los ciudadanos.
- **Productos:** Se refiere a los bienes tangibles y a los servicios que son producidos en las actividades del programa o proyecto, y que deben ser efectivamente distribuidos y consumidos por la población.
- **Efectos:** son los cambios a corto y mediano plazo que se reflejan en la conducta de los beneficiarios luego de haber recibido los bienes o servicios del proyecto.

- **Impactos:** Los objetivos finales del proyecto manifestado en cambios significativos en la calidad de vida de la población, puede ser influidos por múltiples factores y se alcanzan normalmente después de un largo período.

2.2 Sobre el Bienestar de la Población

2.2.1 El Bienestar General

Vergara (2016) (basándose en las ideas de Jean Paul Fitoussi, Joseph Stiglitz y Amartya Sen) expone que la medición del bienestar tiene un carácter multidimensional y está exige que se tome en cuenta magnitudes, así como indicadores en términos monetarios tales como renta, consumo, riqueza; asimismo se tome otros relacionados con la salud, la educación, las condiciones de trabajo, la seguridad y el medio ambiente.

Según Ruiz (2017) (a partir del enfoque de Amartya Sen) define al bienestar como el estado del ser humano que es medido no solo por la posesión de bienes y el acceso a los servicios básicos, sino también es medido a través de las capacidades y oportunidades que un individuo posee y usa con total libertad como instrumentos para alcanzar sus metas en el sentido de una autorrealización personal, que se interpreta como la obtención de su propio bienestar.

Finalmente, Duarte y Jiménez (2007) definen al bienestar como la satisfacción que siente una persona al cubrir una necesidad sea psicológica o física en el presente y en su proyecto de vida, puesto que el hecho de poder realizarlo en el momento inmediato, mediano y largo plazo es vital para que el individuo se sienta satisfecho.

2.2.2 Estado del Bienestar

Según Filgueira (2014) refiere al Estado de bienestar como al cúmulo de políticas o acciones que un Estado dirige (ya sea por medio de herramientas monetarias, regulaciones de los mercados o la provisión de bienes y servicios), enfocándose en tres aspectos fundamentales: cómo brindar un mínimo adecuado de bienestar, una adecuada distribución de los recursos y garantizar la redistribución de dichos recursos en el trayecto de vida del individuo.

Por otro lado, Cabrera (2014) menciona que es una disciplina que tiene el objetivo de proteger a la sociedad ante las posibles desigualdades del mercado y garantizar el bienestar,

mediante políticas que permitan controlar y regular la economía, e incluso implica la participación activa del Estado en los procesos de producción de la sociedad.

2.2.3 Bienestar Económico

El término está inherentemente relacionado con la teoría del bienestar subjetivo, el cual en las últimas décadas ha tomado un carácter multidimensional. El bienestar económico anteriormente era tomado estrictamente desde su punto económico y se medía de acuerdo a la renta per cápita percibida, pues se creía que de esta manera se reflejaba correctamente el bienestar económico presente, pero esto sólo era viable si la renta estaba perfectamente distribuida, lo cual casi nunca ocurre; esta forma de medirlo no tomaba en cuenta las situaciones futuras de las personas y de sus generaciones, ambas siendo susceptibles ante un mundo incierto (Murias, Martínez y Novello, 2010).

Osberg (citado por Murias, Martínez & Novello, 2010) alega que el bienestar económico es un fenómeno multidimensional y su medición parte de prestar atención a los beneficios económicos que son percibidos en distintas generaciones de individuos, así como en diferentes individuos de una misma generación e incluso en distintos años de la vida de un mismo individuo.

Por su parte Miquel (2015) define el bienestar económico como el contexto donde la sociedad no sufre de privaciones de las necesidades básicas, gozan de igualdad de oportunidades, donde existe poca inequidad y están situados en un entorno sostenible y sustentable. Su medición se refleja en la reducción efectiva de la pobreza, tanto absoluta como relativa, asimismo por la mejora en la equidad de la distribución de los ingresos, “añadiendo factores de sostenibilidad, tanto financieros como, especialmente, de los recursos naturales y el medio ambiente” (p.10).

2.2.4 Bienestar Social

Desde la perspectiva de Reyes y Oslund (2014) se refiere a todos los factores que se involucran en la calidad de vida de una persona, que estos hacen que la existencia de aquellos les de tranquilidad y le genere satisfacción. Este bienestar se comprende y se puede comparar en un determinado tiempo o de un espacio a otro, por ende, no es una condición observable directamente.

Asimismo, de acuerdo a González, Ossa, Pamplona y Rebelo (2005) precisan el concepto de bienestar social como la idea de que el equipo de trabajo de los grupos políticos organizados tiene la obligación de proveer a aquellas necesidades más indispensables de los ciudadanos que no cuentan con los servicios básicos, este bienestar social se logra a través con cargo a fondos públicos y mediante los correspondientes sistemas de protección.

Por otro lado, Duarte y Jiménez (2007) hacen mención criterios para alcanzar el bienestar social con la finalidad que se ejecute una distribución equitativa de los recursos, no obstante, este aspecto implica la difícil elección sobre los niveles de utilidad de cada individuo, por ello no se podría estimar una asignación que prefieran, es decir no hay un criterio que sea aceptado para esta elección.

2.3 Base Legal

2.3.1 Inversión Pública en Infraestructura Vial

Deduciendo del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial (2008) aprobado por el Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, la inversión pública en infraestructura vial constituye el monto gastado por el gobierno en todo aquello que incluya la pre inversión, obra, supervisión y mantenimiento en caminos, arterias, calles o vías férreas, así mismo se incluyen las obras complementarias, de carácter urbano o rural con dominio y uso público.

Según el Artículo 6° del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial (2008), esta inversión se basa en gestionar correctamente las vías urbanas o rurales, mediante el planeamiento, la ejecución, mantenimiento y operación, así como también aquellas acciones concernientes con la preservación de la integridad física del derecho vía.

De acuerdo al Artículo 14° del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial (2008) existen tres tipos de inversiones viales:

- **Construcción:** se refiere a todo lo relacionado con la ejecución de obras de nuevas vías con características conforme a las normas establecidas de diseño y construcción actuales.
- **Rehabilitación:** es la ejecución de obras dirigidas a restaurar o devolver a las infraestructuras viales sus características iniciales en estado óptimo y adecuarlas para un nuevo periodo de uso. Engloba también a restaurar puentes, obras de drenaje, túneles y de ser necesario, a realizar movimientos de tierras.

- **Mejoramiento:** es la ejecución de obras focalizadas en incrementar y potenciar el estándar de las vías mediante cambios sustanciales en las formas geométricas y estructura del pavimento. Incluye también realizar mejoramiento de los puentes, las obras de drenaje, túneles, muros y señalizaciones.

2.3.2 Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP)

El Sistema Nacional de Inversión Pública se creó en el año 2000 mediante la Ley 27293, a través de la Dirección General de Programación Multianual (en adelante DGPM) bajo la responsabilidad del Ministerio de Economía y Finanzas (en adelante MEF), con el objetivo de mejorar la capacidad de planeamiento del Estado y la calidad de los proyectos basándose en métodos, procedimientos, normas técnicas y principios de eficiencia, eficacia y economía; (Ley N° 27293, 2000).

El SNIP promovía el uso eficiente de los recursos públicos con una proyección integradora, evitando la duplicación de esfuerzos y maximizando el impacto de los proyectos de inversión pública de tal forma que operaran y brindaran servicios a la comunidad ininterrumpidamente para lograr el crecimiento económico y el bienestar general a la población.

Actores.

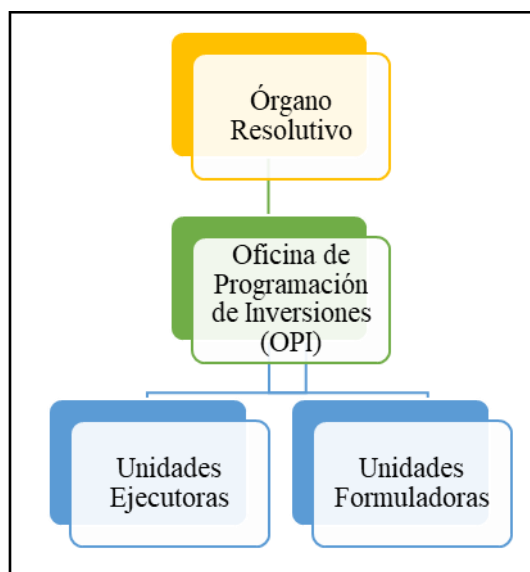
Los actores que estaban sujetos al SNIP eran todas las entidades del sector público no financiero que ejecutaban proyectos de inversión pública con recursos públicos. De acuerdo a las Figuras 2 y 3, el Órgano Resolutivo lo integraban las más altas autoridades ejecutivas de los Ministerios, los Gobiernos Locales y Regionales que contaban con la función fundamental de autorizar la elaboración de expedientes técnicos y la ejecución de proyectos viables aprobados en el Presupuestos Institucional de Apertura (PIA) así como de velar por el funcionamiento adecuado de las Oficinas de Programación de Inversiones.

Las Oficinas de Programación de Inversiones (en adelante OPI) de cada órgano resolutivo se encargaban de la evolución y declaración de viabilidad de los Proyectos de Inversión Pública (en adelante PIP), así como de capacitar a la Unidades Formuladoras. Las Unidades Formuladores (UF) eran responsables de formular los estudios de pre inversión en concordancia con los Planes de Desarrollo Regional y Local, asimismo de registrar la información en el Banco de Proyectos. Finalmente, las Unidades Ejecutoras (UE) se

encargaban de realizar la ejecución, la operación, el mantenimiento y la evaluación ex post de los Proyectos de Inversión Pública.

Figura 3

Órganos conformantes del SNIP



Nota. Elaboración por equipo de trabajo.

Figura 2

Máximas autoridades del SNIP



Nota. Elaboración por equipo de trabajo.

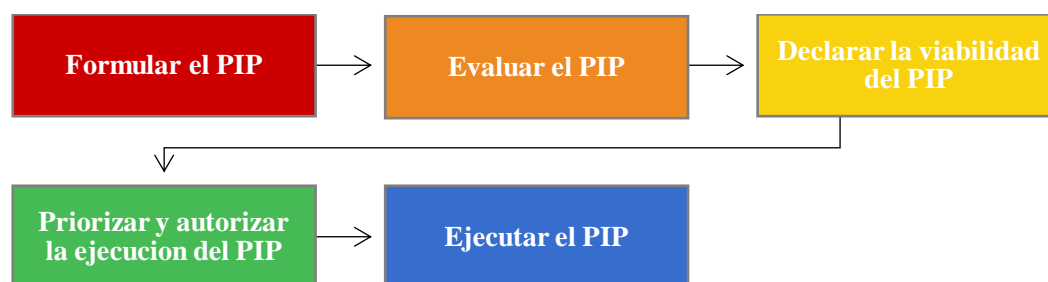
La organización del sistema y su funcionamiento estaba completamente a cargo del ente rector MEF, quien tenía a la DGPM como la máxima autoridad técnico normativa del SNIP, esta se encargaba de declarar a los proyectos financiados viables o bien de su retiro, así como de capacitar a las OPI.

Funcionamiento en el SNIP.

El procedimiento de elaboración de un PIP se resume de la siguiente manera:

Figura 4

Procedimiento de elaboración de un PIP bajo el sistema SNIP



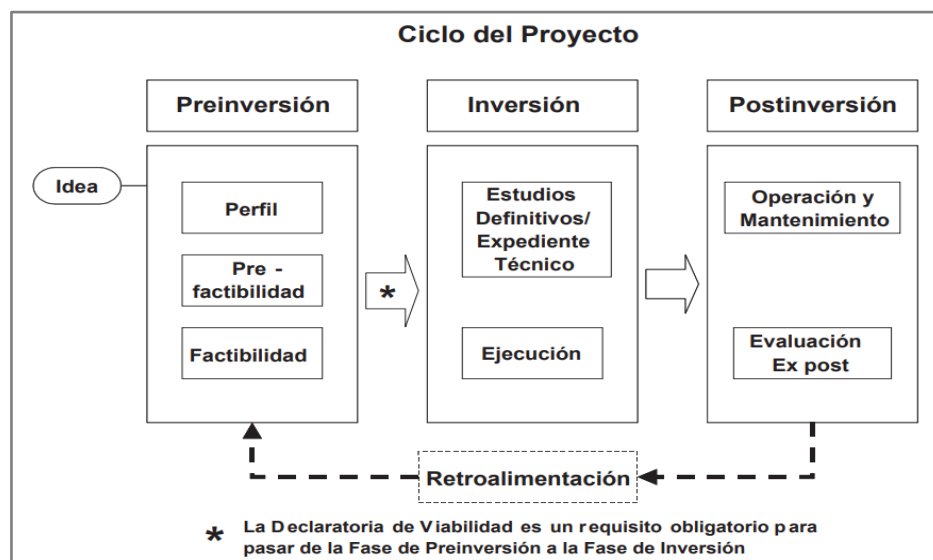
Nota. Fuente: Obtenido del Congreso de la Republica Pagina Web (2012). *Guía de trabajo N°6: Inversión Pública*. Perú: Lima.

Fases del Ciclo de Proyecto.

El ciclo del proyecto en el SNIP se componía por 3 fases, según Ley N° 27293 (2000):

- **Fase de Pre Inversión:** en esta primera fase se identificaba el problema que se necesitaba atender, mediante estudios se analizaba y se evaluaba las alternativas de solución para crear el perfil del proyecto, y si era necesario, se realizaban estudios de pre factibilidad y estudios de factibilidad que permitían respaldar que el proyecto sea socialmente sostenible y rentable. Participaban en esta fase las Unidades Formuladoras quienes registraban el proyecto al Banco de Proyectos.
- **Fase de Inversión:** Luego que el proyecto había cumplido con todos los estudios de pre inversión y se declaraba viable por la Oficina de Programación de Inversiones, se iniciaba esta segunda fase. Dentro de esta fase se elaboraba principalmente el expediente técnico, se veía la planificación de la ejecución, el presupuesto y las metas físicas proyectadas, así como las especificaciones técnicas, la reposición de equipos y los requerimientos de personal; también se elaboraba el contrato. Participaba en esta fase las UE o también llamadas Unidades Ejecutoras.
- **Fase de Post Inversión:** La última fase comprendía de la operación y mantenimiento del proyecto, igualmente se realizaba la evaluación ex post. En la etapa de operación y mantenimiento se velaba que el Proyecto de Inversión Pública tuviera un mantenimiento adecuado, en esta etapa se encargada la Unidad Ejecutora asignar recursos para realizar el mantenimiento. Con respecto a la etapa de evaluación ex post, se conocían los resultados del PIP, en esta etapa estaba la presencia de la Unidades Ejecutoras y de las Oficinas de Programación de Inversiones, mientras que la Dirección General de Programación de Inversiones era la que daba por culminada la evaluación.

A continuación, se muestra la Figura 5 que resume lo explicado en el párrafo anterior.

Figura 5*Ciclo del Proyecto de Inversión Pública*

Nota. MEF (2015). *Compendio de normatividad del Sistema Nacional de Inversión Pública.* (p.32) Lima: Perú. Ministerio de Economía y Finanzas.

2.3.3 INVIERTE.PE

Es un Sistema Nacional de Programación Multianual que empezó a tener vigencia en el mes de febrero del 2017 con la publicación del D.L. N°1252 el cual deroga la Ley N°27293 (conocido como Ley del SNIP); el principal objetivo de este sistema es que el presupuesto público se invierta de manera adecuada en la prestación de servicios e infraestructura que conlleve al desarrollo de país, es decir, en crear proyectos de inversión con un alto impacto; además busca acelerar y simplificar los procesos de inversión pública. El ente encargado de dirigir este sistema es la Dirección General de Inversión Pública (Ministerio de Economía y Finanzas, 2017).

Este sistema administrativo del Estado tiene cuatro fases de ciclo de inversión, el cual se muestra en la Figura 6. Se mencionará los puntos principales de cada fase que comprende el sistema administrativo INVIERTE.PE, para luego a pasar a explicar las mismas.

Figura 6

Las 4 fases del ciclo de un proyecto bajo el INVIERTE.PE



Nota. Fuente: Adaptado del sitio web del Ministerio de Economía y Finanzas (2017). *El Nuevo Sistema de Inversión Pública* (p.3). Ciudad de Lima: Perú.

Fases de INVIERTE.PE.

Las fases del INVIERTE.PE son un total de 4 las cuales se resumen lo siguiente (Ministerio de Economía y Finanzas, 2017):

Programa multianual de inversiones: Las Oficinas de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) de los sectores elaboran, actualizan y publican los indicadores de brechas, que serán utilizados por los sectores del Gobierno Nacional, Gobierno Regional (GR) y Gobierno Local (GL) para que elaboren el diagnostico de brechas de infraestructura; por consiguiente, se establecen los criterios de priorización que servirá para seleccionar los proyectos para que luego sean incluidos en la cartera de inversiones de la PMI. Luego, para la aprobación de la PMI, la OPMI de los sectores, GL y GR derivan el documento al OR correspondiente para que mediante resolución sea aprobado por la máxima autoridad de cada Órgano. Una vez aprobado la PMI, la OPMI lo remite a la DGPMI. Luego se considera efectuada con el registro al denominado Módulo de Programación Multianual de Inversiones. El cambio que más importante en esta fase es la definición de los proyectos, en donde solamente los considerados PIP se someten a todo el ciclo, mientras que los que no son PIP simplemente son programadas y ejecutados de manera directa.

Formulación y evaluación: Esta segunda fase sirve para determinar qué proyectos de la Programación Multianual de Inversiones del Estado serán ejecutados, esto va depender del nivel de financiamiento, operación y mantenimiento. Lo que desataca esta fase con el anterior sistema administrativo son las fichas técnicas “estándar” siendo las más recurrentes, en este mismo sentido, para los proyectos simples menores a los 750 UIT, hay fichas simplificadas. Por otro lado, para los proyectos que superen los 15 mil UIT se exigen los llamados estudios de pre inversión. Cabe resaltar que la evaluación de los estudios de pre inversión y las fichas técnicas están a cargo de la UF, asimismo dicha oficina asume la tarea de registrar los proyectos en el llamado banco de inversiones.

Ejecución: Para llevar a cabo el desarrollo de esta fase, se elabora el expediente técnico realizado por la Unidad Ejecutora de Inversiones, teniendo en cuenta la concepción técnica y al estudio técnico pre inversión o de la ficha técnica; por otro lado, para las inversiones que no son consideradas PIP, se realiza un informe técnico con la información registrada en el Banco de Inversiones. Esta fase trae como novedad la creación del famoso Sistema de Seguimiento de Inversiones (o en sus siglas SSI) que sirve de guía cuando el proyecto ya se esté ejecutando. Cuyo instrumento asocia al Banco de inversiones con el SIAF. De existir modificaciones al proyecto, de acuerdo al caso, éstas mismas deben ser registradas en el banco de inversiones antes de ejecutarlas. Por último, después de la finalización la ejecución, las UE se encargan de liquidar física, así como financieramente.

Funcionamiento: En esta última fase se crean los llamados reportes anuales de los activos que consiste en que los titulares de los activos de los proyectos que han sido ejecutados incluidos en PIM deberán reportar su estado situacional a las OPMI tanto del sector como los GR y GL de acuerdo a su competencia. Cabe agregar que en esta fase se debe programar cual será el gasto para el mantenimiento durante su vida útil de los activos con la finalidad de asegurar su efectiva operación y por último con respecto a las evaluaciones ex post de los proyectos, la DGPMI establecerá los criterios para ello. Corresponde a la OPMI respectiva ejecutar dichos criterios y evaluar.

Capítulo III: Metodología Desarrollada

3.1 Diseño Metodológico

La investigación presentó un enfoque metodológico cuantitativo porque fue probatorio y secuencial, es decir no se saltó pasos, puesto que una vez planteado el problema de estudio se procedió a realizar una revisión de la literatura para luego construir el marco teórico adecuado, del cual derivó la hipótesis que fue sometida a prueba, con la ayuda de los datos recolectados los cuales fueron medidos y analizados estadísticamente, además, porque se usó datos concretos y analizó la causa-efecto de los fenómenos que ya habían ocurrido (Hernández, Baptista, & Fernandez, 2014).

El tipo de investigación fue correlacional porque pretendió determinar la relación o vinculación entre dos o más variables entre sí, ante un contexto o situación específica (Hernández et al., 2014).

En esta investigación buscó principalmente evaluar la incidencia que tiene la inversión pública en infraestructura vial en el bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020.

El diseño de investigación fue no experimental con un corte transversal porque de acuerdo a Hernández, Baptista y Fernández (2014) se observó los fenómenos o manifestaciones tal y como se mostraban en su entorno para luego analizarlos sin la manipulación deliberada de las variables y sus efectos, y posteriormente recolectar datos mediante un cuestionario en un solo momento dado, con la finalidad de describir las variables y analizar su incidencia. En este caso se observó el entorno y se recopiló los datos mediante el cuestionario aplicado a los beneficiarios de los dos proyectos de infraestructura vial urbana, solamente en el año 2020.

Finalmente, debido a la naturaleza de la investigación se siguió la línea de un diseño no experimental transversal correlacional-causal, porque según Hernández, Baptista y Fernández (2014) se describió relaciones entre las variables en un momento determinado; en este caso, se describió la incidencia entre las variables ya mencionadas.

3.2 Población y Muestra

La población es un grupo definido, limitado y accesible de casos, que abarca desde seres humanos, animales hasta muestras, expedientes, organizaciones u objetos, que cuentan

con las características necesarias y determinadas que nos ayudarán a dar respuesta a los objetivos planteados; este grupo será la referencia para la elección de una muestra. (Arias, Villasís, & Miranda, 2016).

Para la presente investigación, la población total comprendió a 11,942 personas beneficiadas por los proyectos de inversión pública en infraestructura vial que estuvieron a cargo de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz y que se encontraban en situación de “viable” y “aprobado”, a partir del año 2017 (año de creación del INVIERTE.PE) hasta el año 2019.

Para la población de estudio, se optó por seleccionar aquellos proyectos que tenían la característica de encontrarse en la fase de ejecución; dichos proyectos se pueden observar en la Tabla 1, en el puesto N°4 y N°5, siendo el primero ejecutado bajo el sistema SNIP y el segundo bajo el INVIERTE.PE, respectivamente. La población de estudio fue un total de 2,174 personas.

Tabla 1

Lista de selección de proyectos de inversión pública en infraestructura vial urbana

N°	Código Único de Inversión	Código SNIP	Nombre de la Inversión	Total de Beneficiarios	Hogares beneficiados (por jefe de hogar)
1	2455186	2455186	Reconstrucción de la Av. Mariano Cornejo desde Av. Augusto B. Leguía hasta Calle Antenor Orrego del Distrito de José Leonardo Ortiz, Provincia de Chiclayo-Lambayeque	1,125	281
2	2455123	2455123	Reconstrucción de la Av. Culpon desde Av. Chiclayo hasta Av. Perú, Prolong. Av. Jorge Chávez desde Av. México hasta Ca. Carolina y Ca. San Fernando desde Ca. Antenor Orrego hasta Av. Chiclayo, del Distrito de José Leonardo Ortiz, Provincia de Chiclayo-Lambayeque	2,140	535
3	2243159	2243159	Creación de pavimento y veredas de la Upis Milagro de Dios, Distrito de José Leonardo Ortiz-Chiclayo-Lambayeque	1,169	292
4	2194225	285786	Creación de pavimento y veredas de la Calle San Salvador entre la Av. J.F. Keneddy y la Av. Bolívar, en el Pueblo Joven Lujan, Distrito de José Leonardo Ortiz-Chiclayo-Lambayeque	2,000	500

5	2429180	2429180	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vehicular y peatonal, entre la Calles Nicaragua y la Calle Salas de la Calle Costa Rica del Distrito de José Leonardo Ortiz- Provincia de Chiclayo- Departamento de Lambayeque	174	44
6	2341712	380442	Mejoramiento del servicio de transitabilidad peatonal en las Calles 1, 2, 3, 4, 5 y 6 de la Urb. Santa Ana, Distrito de José Leonardo Ortiz- Chiclayo-Lambayeque	5,334	1,334
TOTAL				11,942	2,986

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos adaptados y obtenidos del Banco de Inversiones: Consulta Avanzada de Inversiones. Ministerio de Economía y Finanzas, durante el año 2019.

En cuanto a la muestra, según Hernández et al. (2014) lo define como un subgrupo o fragmento de la población de interés, sobre el cual se recopila de la población la información necesaria; dicha muestra debe delimitarse de antemano con metodologías exactas, proporcionales y principalmente representativa de la población.

Esta investigación utilizó la técnica de muestreo no probabilístico o no aleatorio, la cual, según Kinnear y Taylor (1998) se utiliza para crear la muestra de acuerdo a la facilidad de acceso y disponibilidad de las personas para formar parte de la misma; además, en esta técnica, según Ñaupas, Valdivia, Palacios y Romero (2018), el criterio del equipo investigador interviene para la selección de las personas que formarán parte de la muestra, tomando en cuenta algunas características que se requirió para el desarrollo de la investigación.

En cuanto al tipo de muestreo no probabilístico, fue por juicio o intencional, porque permite seleccionar la muestra con base en lo que algún experto o el mismo equipo investigador piensa acerca de la contribución que harán las unidades o elementos de muestreo en particular al responder la pregunta de investigación (Kinnear y Taylor, 1998). Igualmente, Ñaupas et al. (2018) explica que el muestreo intencional se toma a la totalidad de la población por presentar las particularidades necesarias.

Para determinar la muestra, el equipo de investigación procedió adecuadamente a definir la población de estudio por jefe de hogar; para ello, se necesitó primero determinar la densidad poblacional del distrito de José Leonardo Ortiz, que se calculó utilizando los datos

oficiales del Censo Nacional 2017-Lambayeque, siendo el resultado de 4 personas por hogar, tal como se observa en la siguiente ecuación:

$$\frac{\text{Población total en el distrito de José Leonardo Ortiz}}{\text{Viviendas por jefe de hogar}} = \frac{156,498}{39,435} = 3.96 \cong 4$$

Nota. Fuente: Datos obtenidos de Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas. INEI.

Después, se aplicó una división entre la cantidad de beneficiarios que tenían los dos proyectos seleccionados con la densidad poblacional, dando como resultado 500 y 44 jefes de hogar beneficiados directamente por el proyecto de la Calle San Salvador y el proyecto de la Calle Costa Rica, respectivamente.

Sin embargo, durante la aplicación de la encuesta en persona, se encontró solamente a 68 y 32 jefes de hogar beneficiados directamente por los proyectos anteriormente descritos; por lo que dichas cantidades fueron representativas para el equipo de investigación; la muestra final entonces fue de un total de 100 jefes de hogar, tal como se observa en la Tabla 2.

Tabla 2

Proyectos de inversión pública en infraestructura vial urbana seleccionados para la muestra

Código Único de Inversión	Código SNIP	Nombre de la Inversión	Hogares beneficiados
2194225	285786	Creación de pavimento y veredas de la Calle San Salvador entre la Av. J.F. Keneddy y la Av. Bolívar, en el Pueblo Joven Lujan, Distrito de José Leonardo Ortiz-Chiclayo-Lambayeque	68
2429180	2429180	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vehicular y peatonal, entre la Calles Nicaragua y la Calle Salas de la Calle Costa Rica del Distrito de José Leonardo Ortiz-Provincia de Chiclayo-Departamento de Lambayeque	32
TOTAL			100

Nota. Elaboración por equipo de trabajo.

3.3 Fuentes, Técnicas de Recolección y Procesamiento de Datos

3.3.1 Fuentes

Las fuentes para esta investigación fueron primarias; debido a que se conoció la localización y se tuvo acceso de primera mano a los datos a través de la técnica de la encuesta, la cual se aplicó a la población (Hernández, Baptista, & Fernandez, 2014).

3.3.2 Técnicas de Recolección

La técnica de recolección de datos para esta investigación fue la encuesta, que según Bernal (2010) es una de las técnicas más utilizadas. Esta técnica se fundamenta en un cuestionario que tiene como propósito principal el conseguir información y describir acerca de las características determinadas que tiene un cierto grupo de personas, objetos o instituciones (Martínez & Galán, 2014).

El cuestionario fue el instrumento de recolección de datos, el cual se define como el conjunto de interrogantes elaboradas con relación a una o más variables que van a medirse; este instrumento permite generar y procesar uniformemente los datos necesarios para alcanzar los objetivos del proyecto de investigación. Para su diseño debe seguirse un orden, iniciando por determinar el formato de preguntas y respuestas que conformarán el cuestionario, para ello se pueden emplearse preguntas abiertas, cerradas y de respuesta a escala (Bernal, 2010).

Por lo tanto, en nuestra investigación se usó la encuesta que se elaboró con 12 preguntas e ítems en un cuestionario cerrado denominado “Cuestionario dirigido a la población que ha sido beneficiada por los proyectos de inversión pública en infraestructura vial ejecutados por la municipalidad distrital de José leonardo Ortiz” que se le aplicó a los jefes de hogar beneficiados por dichos proyectos, a quienes se les interrogó con referente al tema de la ejecución de inversiones públicas de infraestructura vial urbano realizados en sus calles, asimismo con referente al bienestar que percibieron después de dichas ejecuciones. Las respuestas dadas por la población fueron luego medidas mediante escala de Likert en 5 categorías, siendo la categoría 1 “Totalmente en desacuerdo”, prosiguiendo en orden con “En desacuerdo”, luego con “Indiferente”, siguiendo con “De acuerdo” y por último con “Totalmente de acuerdo”.

a. Validez del instrumento

Después de la creación y el establecimiento del instrumento de recolección de datos para los temas de estudio del presente estudio, se tuvo que establecer la validez del mismo, para ello, se encontró dicha validación mediante el criterio de tres jueces expertos que dictaminaron su aplicación dentro del contexto de estudio.

Tabla 3

Validez del cuestionario

Experto	Valoración del instrumento
Economista José Alberto García Samamé	Aplicable
Economista Milagros del Pilar Horna Oliva	Aplicable
Economista Neil Franz Jave Escobedo	Aplicable

Nota. Elaboración por equipo de trabajo.

Como lo evidencia la Tabla 3 presentada, se pudo verificar que los tres jueces expertos a quienes se recurrieron para calificar el instrumento utilizado, pudieron coincidir en una sola calificación (Aplicable) para el instrumento elaborado.

b. Confiabilidad del instrumento

Tabla 4

Confiabilidad del cuestionario

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,955	12

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos por IBM SPSS 26.

Según la Tabla 4 mostrada, la confiabilidad fue de 0.955 demostrando que dicho instrumento tiene un índice de fiabilidad alto y al ser mayor a 0.700, se puede confirmar que dicho instrumento fue totalmente confiable para su aplicación.

3.3.3 Procesamiento de Datos

La presente investigación ofrece una realidad y recopilación estadística de datos concretos que fueron procesados gracias al programa de estadística denominado IBM SPSS Statistics v.26, el cual que nos permitió analizar y examinar los datos para obtener un conteo y porcentaje de respuestas asociadas con distintos valores de las variables planteadas. Dichos datos recolectados se procesaron luego mediante reportes estadísticos (frecuencias,

promedios, etc.) y finalmente fueron representados por medio de tablas para realizar las interpretaciones para su uso en los resultados y discusión.

Se hizo empleo de la Prueba de Normalidad, la cual tuvo como principal objetivo el determinar si los datos se distribuían normalmente, para luego realizar el análisis de Rho de Spearman y conocer si las variables de estudio tenían correlación; asimismo se usó el análisis de confiabilidad de Cronbach para saber si el cuestionario tenía validez.

Capítulo IV: Resultados y Discusión

4.1 Resultados de la Investigación

4.1.1 Objetivos Específicos.

a. Resultados de objetivos estadísticos descriptivos

Objetivo específico N°1: Identificar el nivel de la transitabilidad vial de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020.

He₁: El nivel de transitabilidad vial de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020 es alto.

Tabla 5

Nivel de la transitabilidad vial urbana

Calificación	Rango		Frecuencia	Porcentaje
	Desde	Hasta		
Bajo	4	9	12	12.0%
Medio	10	15	34	34.0%
Alto	16	20	54	54.0%
Total			100	100.0%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Según como se observa en la Tabla 5, que el 54% del total de encuestados manifestaron que el nivel de transitabilidad vial urbana es alto; por otro lado, el 34% del total lo consideró como un nivel medio, y solo el 12% del total respondieron que el nivel de dicha transitabilidad vial es baja. Por lo tanto, se afirma la hipótesis descrita en la parte superior de la tabla, ya que se demuestra que los dos proyectos han logrado atender la demanda en infraestructura vial, el cual ha conllevado a que la población se encuentre satisfecha con el buen estado físico de la vías y veredas, el adecuado desplazamiento de personas y circulación de vehículos, conllevando este último a una mejora en la congestión de la zona; por ende, ahora cuentan una zona con mejores condiciones, lo que da una percepción positiva sobre el sitio donde viven.

Objetivo específico N°2: Identificar el nivel de bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020.

He2: El nivel de bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020 es alto.

Tabla 6

Nivel de bienestar de la población

Calificación	Rango		Frecuencia	Porcentaje
	Desde	Hasta		
Bajo	8	18	17	17.0%
Medio	19	29	2	2.0%
Alto	30	40	81	81.0%
Total			100	100.0%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Como se visualiza en la Tabla 6, que el 81% del total de encuestados manifestaron que el nivel de bienestar es alto; por otro lado, el 17% del total lo consideró como un nivel bajo, y el 2% del total respondieron que es medio. Por lo tanto, se afirma la hipótesis que se encuentra en la parte superior de la tabla, porque se evidencia que los dos proyectos ejecutados han mejorado visiblemente las condiciones sociales y económicas de la población, permitiendo que tengan una mejor calidad de vida, sin que puedan cambiarse de zona de residencia.

b. Resultados de objetivos estadísticos inferenciales

En primer lugar, antes de realizar los resultados inferenciales, fue necesario la aplicación de la prueba de normalidad, para que se pueda determinar el estadístico correcto para encontrar las incidencias respectivas, teniendo en cuenta la distribución de los datos obtenidos de los instrumentos utilizados.

Tabla 7*Prueba de normalidad*

	Kolmogorov-Smirnov ^a		
	Estadístico	gl	Sig.
Inversión pública en infraestructura vial	,201	100	,000
Transitabilidad vial urbana	,201	100	,000
Bienestar de la población urbana	,334	100	,000
Bienestar económico	,289	100	,000
Bienestar social	,289	100	,000

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Criterio de decisión: Si la significancia es menor a 0.050, no hay distribución normal de datos, caso contrario, (sig. > 0.050) si hay distribución normal de datos.

De acuerdo con lo mostrado en la Tabla 7, al presentar una muestra mayor a 50 elementos, para la ejecución de la prueba de normalidad, se tomó solamente del estadístico de Kolmogorov-Smirnov, hallándose una significancia para las dos variables y sus respectivas dimensiones menores a 0.050, esto confirma que los datos que presenta la investigación no se distribuyen bajo la curva de normalidad, lo cual confiere que la incidencias se determine mediante una prueba no paramétrica, en este caso, siendo el Rho de Spearman la prueba para establecer los resultados inferenciales planteados en los objetivos la investigación.

Objetivo específico N°3: Determinar la incidencia de la transitabilidad vial en el bienestar económico de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020.

He3: Existe una incidencia significativa de la transitabilidad vial en el bienestar económico de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020.

Tabla 8

Incidencia de la transitabilidad vial en el bienestar económico

			Transitabilidad vial urbana	Bienestar económico
Rho de Spearman	Transitabilidad vial urbana	Coefficiente de correlación	1,000	,505**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	100	100
	Bienestar económico	Coefficiente de correlación	,505**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	100	100

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Conforme a la Tabla 8, se confirma una incidencia significativa, porque se encontró una significancia de 0.000, cumpliéndose que es menor a la condición ($p=0.050$); mientras que, por otro lado, se halló un coeficiente de Rho de Spearman de 0.505, lo que demuestra que dicha relación fue significativa y directa. Por consiguiente, se puede aceptar H_1 que se encuentra en la parte superior de la tabla, la cual indica que existe una incidencia significativa de la transitabilidad vial en el bienestar económico de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020.

Ante una mejora infraestructura vial de la zona, el bienestar económico en la población aumenta; esto se respalda con los resultados que se obtuvo, donde se demuestra que la ejecución de los dos proyectos viales ha causado un cambio notorio en la parte económica de la zona, pues se refleja un aumento apertura de negocios, una revalorización de los precios de los predios y una disminución en los costos de transporte para acceder a los centros educativos, salud y de trabajo.

Objetivo específico N°4: Determinar la incidencia de la transitabilidad vial en el bienestar social de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020.

He4: Existe una incidencia significativa de la transitabilidad vial en el bienestar social de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020.

Tabla 9

Incidencia de la transitabilidad vial en el bienestar social

			Transitabilidad vial urbana	Bienestar social
Rho de Spearman	Transitabilidad vial urbana	Coefficiente de correlación	1,000	,432**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	100	100
	Bienestar social	Coefficiente de correlación	,432**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	100	100

Nota. **. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Según el hallazgo mostrado en la Tabla 9, se confirma la existencia de una incidencia significativa, debido a que se encontró una significancia de 0.000, que es menor a la condición ($p=0.050$); por otro lado, se obtuvo un coeficiente de Rho de Spearman de 0.432, lo que demuestra que dicha incidencia fue significativa y directa. Por esta razón, se puede aceptar la hipótesis descrita anteriormente, la cual indica que existe una incidencia significativa de la transitabilidad vial en el bienestar social de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020.

Ante una mejora infraestructura vial de la zona, el bienestar social en la población aumenta; esto se confirma con los resultados que se obtuvo, donde efectivamente se demuestra que la ejecución de los dos proyectos viales han generado efectos positivos en las condiciones sociales de la población, porque se acortó los tiempos de traslado para acceder a los servicios básicos de educación y salud, asimismo a sus centros de trabajo; por otro lado, han percibido una reducción en el nivel de delincuencia y una mejora en la imagen urbanística de la zona.

4.1.2 Objetivo General

Objetivo general: Evaluar la incidencia que tiene la inversión pública en infraestructura vial en el bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020.

Hi: La inversión pública en infraestructura vial incide significativamente en el bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020.

Ho: La inversión pública en infraestructura vial no incide significativamente en el bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020.

Tabla 10

Incidencia de la inversión pública en infraestructura vial en el bienestar

		Inversión pública en infraestructura vial	Bienestar de la población urbana
Rho de Spearman	Inversión pública en infraestructura vial	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,465**
		N	100
	Bienestar de la población urbana	Coeficiente de correlación	,465**
		Sig. (bilateral)	1,000
		N	100

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Como se observa en la Tabla 10, se confirma la existencia de una incidencia significativa, porque se halló una significancia menor a la condición ($p = 0.050$); por otro lado, mediante el coeficiente de Rho de Spearman se encontró un resultado de 0.465, lo que demuestra que dicha incidencia fue significativa y directa. Esto permitió aceptar la hipótesis de investigación (Hi), la cual indica que: La inversión pública en infraestructura vial incide significativamente en el bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz, en el año 2020.

La aceptación de la hipótesis de investigación, explicada en el anterior párrafo, se explica debido a una eficiente ejecución de los dos proyectos viales llevado en las calles San

Salvador y Costa Rica, que ha ocasionado la aparición de varios elementos positivos; en la transitabilidad vial urbana se percibió la presencia de una mayor y adecuada movilidad de personas y vehículos; en cuanto al bienestar, desde el punto de vista económico, destacan el incremento en la valoración de los predios de los usuarios y la apertura de negocios; mientras que por el lado social, se encuentra la renovación de la imagen urbanística de las calles y veredas; y los tiempos de traslado para acceder a centros educativos y de empleo. Todos estos efectos positivos han contribuido en el aumento visible del bienestar general en la población encuestada del distrito de José Leonardo Ortiz.

4.2 Discusión de los Resultados

Con respecto al primer objetivo específico planteado “Identificar el nivel de la transitabilidad vial de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020”, se obtiene que el nivel de transitabilidad vial urbana es alta, dado que la población encuestada encuentra a la infraestructura de las vías en buenas condiciones físicas, mismas que han generado una mejora en la transitabilidad vehicular y peatonal; esto coincide con lo obtenido en la investigación realizada por Jerez, Llerena y Zamora (2018), quienes utilizan datos recopilados de cuestionarios desarrollados por instituciones de estadística de su país, concluyendo que la población beneficiada tiene un nivel de satisfacción alto tras la ejecución de la red vial, la cual facilitó el transporte de personas y vehículos, dando lugar a una mayor accesibilidad y movilidad en la comunidad.

En cuanto al segundo objetivo específico “Identificar el nivel de bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020”, se obtiene que la población beneficiada presenta un alto nivel de bienestar tras la ejecución de las vías urbanas, dado que la zona se ha vuelto atractiva al sector empresarial y las condiciones sociales han mejorado visiblemente, dando lugar a un aumento en la calidad de vida de la población; esto se asemeja con los resultados de la investigación de Zevallos (2019) quien concluye que el gasto público, es decir la inversión pública en infraestructura (transporte, energía, telecomunicaciones), tiene un efecto directo en el crecimiento económico del país debido a que mejora la accesibilidad de productos, hace que se reduzca los costos de transporte y mejore la conectividad.

Para el tercer objetivo específico “Determinar la incidencia de la transitabilidad vial en el bienestar económico de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020”, se determina que existe una incidencia directa y positiva de la dimensión

“Transitabilidad vial urbana” en la dimensión “Bienestar económico” con un coeficiente de correlación de 0,505, encontrándose un aumento significativo de los precios de los predios, en la apertura de negocios y a una disminución en los costos de transporte para acceder a los centros educativos, salud y de trabajo; concordando con García (2018), quien utiliza el cuestionario como instrumento de recolección de datos, llega a la conclusión que, los predios aumentan su valor después de la ejecución del proyecto de infraestructura “Paseo Yortuque”, asimismo afirma que tras ello se registra un incremento en la apertura de nuevos negocios.

Para el cuarto objetivo específico “Determinar la incidencia de la transitabilidad vial en el bienestar social de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020”, se determina que existe una incidencia directa y positiva de la dimensión “Transitabilidad vial urbana” en la dimensión “Bienestar social” con un coeficiente de correlación de 0,432, encontrándose una disminución de los tiempos de traslado para acceder a los centros de salud, educación y trabajo, una reducción en el nivel de delincuencia y una mejora en la imagen urbanística de la zona; concordando con el estudio realizado por Alba y Gonzáles (2006) quienes analizan la influencia de la inversión en infraestructura vial en el desarrollo de la regiones de Colombia, en el cual concluyen que este de tipo de inversión coadyuva a disminuir los costos de transporte y aumentar la movilización humana, promoviendo el desarrollo económico; por otro lado, nuestro resultado sobre la imagen urbanística, se observa similitud con lo que obtenido en la investigación de García (2018) quien afirma que la inversión pública en infraestructura trae beneficios como la mejora en el aspecto de la zona, conllevando a aumentar significativamente la calidad de vida de los hogares.

Por último, en cuanto a nuestro objetivo general “Evaluar la incidencia que tiene la inversión pública en infraestructura vial en el bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz en el año 2020”, mediante el método estadístico Rho de Spearman se halló un coeficiente de 0,465, determinándose que la variable “Inversión pública en infraestructura vial” incide en la variable “Bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz”, debido a que las vías urbanas construidas en las calles de Costa Rica y San Salvador han promovido a una mayor urbanización y embellecimiento de las zonas, la mejora en el desplazamiento de personas y en la movilidad de vehículos, la expansión comercial, la revalorización de predios, la reducción en los precios del transporte y el tiempo de traslado; esto ha contribuido a un aumento del bienestar general de la población, manifestándose en la mejora de la calidad de vida de los hogares. Esta premisa general

concuerta con dos investigaciones; en primer lugar, existe concordancia con Mariátegui (2019) que tiene entre unos de sus resultados que, la inversión pública en infraestructura económica, específicamente en el sector transporte, tiene un efecto positivo y significativo en el Índice de Desarrollo Humano.

Conclusiones

Tras la ejecución de las vías urbanas en las calles de Costa Rica y San Salvador perteneciente al distrito de José Leonardo Ortiz, se encontró que el nivel de la transitabilidad vial urbana que presenta la población es alta, debido a que manifestaron que la infraestructura de las vías urbanas se encuentra en buenas condiciones físicas, que ha permitido que cuenten con un adecuado desplazamiento peatonal y una correcta circulación vehicular; por ende, ha conllevado a una mejoría en la congestión vehicular.

Se encontró que el nivel de bienestar que presenta la población urbana es alto, debido a que los beneficiarios se manifestaron satisfechos con las oportunidades económicas y las mejoras en las condiciones sociales tras la ejecución de las vías urbanas, dando lugar a un aumento de la calidad de vida de la población.

Se determinó que la transitabilidad vial urbana incide directamente y positivamente en el bienestar económico de la población beneficiada por los proyectos viales ejecutados en las calles de Costa Rica y San Salvador; pues ha permitido la apertura de negocios en la zona, un notable aumento de los precios de los predios; asimismo, ha disminuido los costos de transporte para acceder a los centros educativos, de salud y trabajo.

Se determinó que la transitabilidad vial urbana incide directamente y positivamente en el bienestar social de la población beneficiada por los proyectos viales ejecutados en las calles de Costa Rica y San Salvador; porque se mejoró los tiempos de traslado para acceder a los servicios de salud, a los centros educativos y de empleo; de igual manera, ha disminuido el riesgo en la seguridad ciudadana de la zona, y finalmente, la imagen urbanista presenta una notable mejoría tras haberse construido sardineles, vías asfaltadas y veredas.

Finalmente, se concluye que los dos proyectos de inversión pública en infraestructura vial urbano ejecutados por la municipalidad del distrito en cuestión han incidido significativamente en el bienestar de la población que reside en las calles Costa Rica y San Salvador; por lo cual, se afirma que, ante una mayor inversión pública en infraestructura vial urbana, el nivel de bienestar de la población aumenta. Ambos proyectos han logrado atender la demanda de contar con vías asfaltadas y veredas adecuadas, originando oportunidades en el sector empresarial y mejorando la calidad de vida de los usuarios.

Recomendaciones

Gestionar el mantenimiento de las vías que han sido ejecutados en las calles Costa Rica y El Salvador pertenecientes al distrito de José Leonardo Ortiz, para que se extienda la vida útil de las infraestructuras viales. Asimismo, la Municipalidad debe ejecutar más infraestructura vial y peatonal, y de las vías existentes priorizar su total operación y mantenimiento de manera periódica.

Ampliar la construcción de las conexiones de vías urbanas cercanas a las calles de Costa Rica y El Salvador del distrito de José Leonardo Ortiz, para generar un mayor efecto en el bienestar económico de la población, que implicaría la creación de puestos de trabajos temporales, cuya acción favorecería también a un aumento progresivo en la apertura de negocios dentro de las zonas beneficiadas por los proyectos.

La Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz desarrolle un plan de acción en materia de circulación vial y seguridad ciudadana, el cual involucre a la mayoría de la población del distrito, con el propósito de que se haga un buen uso de la infraestructura vial, promoviendo el paisaje urbanístico y contrarrestando las malas prácticas de la delincuencia.

Por último, para las siguientes gestiones se recomienda ampliar las muestras de los proyectos ejecutados durante los últimos años, con el fin de realizar análisis estadísticos inferenciales haciendo uso modelos de regresiones lineales con mayor veracidad, objetividad y que sirvan como base para estudios posteriores y realizar evaluación de pronóstico ex post.

Referencias

- Alba, C., & Gónzales, A. (2006). *Infraestructura vial en Colombia: Un análisis económico como aporte al desarrollo de las regiones 1994-2004*. Monografía de pregrado, Bogotá D.C. Obtenido de <https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1429&context=economia>
- Arias, J., Villasís, M. Á., & Miranda, M. G. (2016). El protocolo de investigación III: la población de estudio. *Revista Alergia México*, 63(2), 201-206. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- Armendáriz, E., & Carrasco, H. (agosto de 2019). *El gasto en inversión pública de América Latina: Cuánto, quién y en qué*. Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo: <https://publications.iadb.org/es/el-gasto-en-inversion-publica-de-america-latina-cuanto-quien-y-en-que>
- Banco Central de Reserva del Perú. (setiembre de 2020). *Lambayeque: Síntesis de Actividad Económica - setiembre del 2020*. Obtenido de Lambayeque: Síntesis de Actividad Económica - setiembre del 2020: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Piura/2020/sintesis-lambayeque-09-2020.pdf>
- Banco Central de Reserva del Perú. (enero de 2021). *Lambayeque. Síntesis de Actividad Económica - enero del 2021*. Obtenido de Lambayeque. Síntesis de Actividad Económica - enero del 2021: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Piura/2021/sintesis-lambayeque-01-2021.pdf>
- Banco Central de Reserva del Perú. (julio de 2021). *Lambayeque. Síntesis de Actividad Económica - julio del 2021*. Obtenido de <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Piura/2021/sintesis-lambayeque-07-2021.pdf>
- Banco de Desarrollo de America Latina. (17 de marzo de 2020). *scioteca.caf*. Obtenido de scioteca.caf: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1537>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación. Administración, economía, humanidades*. Colombia: Pearson Educación. Obtenido de <http://abacoenred.com/wp->

content/uploads/2019/02/El-proyecto-de-investigaci%C3%B3n-F.G.-Arias-2012-pdf.pdf

- Bonifaz, J. L., Urrunaga, R., Aguirre, J., & Quequezana, P. (octubre de 2020). *Brechas de infraestructura en el Perú*. Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo: <https://publications.iadb.org/es/brecha-de-infraestructura-en-el-peru-estimacion-de-la-brecha-de-infraestructura-de-largo-plazo-2019>
- Cabrera, M. (2014). El estado de bienestar en el marco del sistema capitalista. ¿Tiene futuro o es inviable en el sistema globalizado actual? *Elseiver*, 49-58. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2215910X14700096>
- CAF Banco de Desarrollo de América Latina. (14 de mayo de 2020). *Perú. Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040*. Obtenido de <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1575>
- Campos, L., & Figueroa, K. (2018). *Efecto de la inversión pública y gasto público en la calidad de vida de la población de las regiones de amazonas, lambayeque y la libertad, periodo 2000-2017*. Tesis de pregrado, Trujillo. Obtenido de <https://repositorio.upao.edu.pe/handle/20.500.12759/4353>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2018). *Estudio Económico de America Latina y el Caribe, 2018*. Santiago: Naciones Unidas. Obtenido de Estudio Económico de America Latina y el Caribe: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43964/141/S1800837_es.pdf
- Congreso de la República. (2012). *Guía de trabajo N°6: Inversión Pública*. Obtenido de Congreso de la República: [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2D7C8FA44A5CDA5505257C5500162AE8/\\$FILE/guia_lideres6-inversionpublica.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2D7C8FA44A5CDA5505257C5500162AE8/$FILE/guia_lideres6-inversionpublica.pdf)
- Contreras, E., Cartes, F., & Pacheco, J. (2010). Los SNIP en América Latina y el Caribe. Historia, evolución y lecciones aprendidas. *Documentos de Trabajo Serie Gestión*(124). Obtenido de <http://www.dii.uchile.cl/~ceges/publicaciones/ceges%20124%20EC.pdf>

- De La Cruz, M. G., & Torres, C. D. (Setiembre de 2017). *Proyectos de inversión pública que han mejorado los beneficios económicos y sociales de las familias del Centro Poblado La Colorada y sus anexos La Ollería, Los Álamos, Miraflores y San Jorge del distrito de Mórrope – Lambayeque en el período 2005*. Tesis de pregrado, Chiclayo. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12893/1190>
- De Rus, G., Campos, J., & Nombela, G. (2003). *Economía del transporte*. (A. Boschi, Ed.) España: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Obtenido de <https://books.google.com.pe/books?id=wC2YdObpLrIC&pg=PA11&lpg=PA11&dq=econom%C3%ADas+de+red+cuando+la+utilidad+de+un+bien+depende+del+n%C3%BAmero+total+de+consumidores+o+usuarios+que+hacen+uso+del+mismo+o+de+bienes+similares+y+est%C3%A1n+presentes+en+el+t>
- Diario Oficial del Bicentenario El Peruano. (1 de Diciembre de 2016). Decreto Legislativo N°1252. *Decreto Legislativo N°1252 que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.*, pág. 3. Obtenido de <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/decreto-legislativo-que-crea-el-sistema-nacional-de-programa-decreto-legislativo-n-1252-1459453-1>
- Dias da Silva, R. (21 de Mayo de 2020). Inversión en infraestructura y desarrollo post Coronavirus. *Latinoamerica21*. Obtenido de <https://latinoamerica21.com/es/la-inversion-en-infraestructura-como-via-de-desarrollo-post-coronavirus/>
- Duarte, T., & Jiménez, R. E. (Diciembre de 2007). Aproximación a la teoría del bienestar. *Scientia et technica*, 305-310. Obtenido de <https://revistas.utp.edu.co/index.php/revistaciencia/article/view/4107/2199>
- Duque, G. (2006). *Fundamentos de economía y transportes. Parte III: Introducción de la economía del transporte*. Manizales: Universidad Nacional de Colombia. Obtenido de <http://www.geocities.ws/economaiaytransportes/int-ecnm-transp.pdf>
- Filgueira, F. (2014). *Hacia un modelo de protección social universal en América Latina*. Santiago de Chile: Naciones Unidas. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35915/1/S2014090_es.pdf
- García, J. (2018). *Impacto económico, ambiental y social de la obra de inversión pública: creación del paseo Yortuque en la Av. Víctor Raúl Haya de la Torre y Av. Grau del*

- distrito de Chiclayo, periodo 2012-2015*. Tesis de pregrado, Chiclayo. Obtenido de <https://repositorio.unprg.edu.pe/handle/20.500.12893/3922>
- García, R., & García, M. (2011). *Gestión para resultados en el ámbito público*. Washington, D.C: Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de https://indesvirtual.iadb.org/file.php/349/modulos/Modulo_1_-_Gestion_para_resultados_en_el_ambito_publico.pdf
- Gertler, P., Martínez, S., Premand, P., Rawlings, L., & Vermeersch, C. (2011). *La evaluación del impacto en la práctica*. Washington, D.C: Banco Mundial. Obtenido de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-evaluaci%C3%B3n-de-impacto-en-la-pr%C3%A1ctica-Segunda-edici%C3%B3n.pdf>
- González, E., Ossa, J., Pamplona, J., & Rebelo, L. (2005). Los conceptos de bienestar y satisfacción: Una revisión de tema. *Revista Científica Guillermo de Ockham*, 3(1), 27-59. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/1053/105316842003.pdf>
- Hernández, R., Baptista, M. d., & Fernandez, C. (2014). *Metodología de la Investigación*. Obtenido de Metodología de la Investigación: <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>
- INEI. (2017). *Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas*. Obtenido de Resultados Definitivos de los Censos Nacionales 2017 - Departamento de Lambayeque: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1560/
- INFRALATAM. (s.f.). *Datos de inversión pública en infraestructura económica en américa latina y el caribe*. Recuperado el 4 de agosto de 2021, de <http://infralatam.info/>
- Instituto Peruano de Economía. (2021). *Índice de Competitividad Regional - INCORE 2021*. Lima, Perú. Obtenido de <https://incoreperu.pe/portal/index.php/ediciones-antteriores/item/15-incore-edicion-2021>
- International Institute for Management Development . (2021). *World Competitiveness Ranking*. Obtenido de IMD World Competitiveness Center: <https://www.imd.org/centers/world-competitiveness-center/rankings/world-competitiveness/>

- Jaimurzina, A., & Sánchez, R. (Febrero de 2017). Gobernanza de la infraestructura para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: una apuesta inicial. *Boletín FAL*(354). Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/41859>
- Jerez, M. E., Llerena, S. L., & Zamora, R. (Marzo de 2018). Estudio de Satisfacción Poblacional a la red vial intercomunitaria. *INNOVA Research Journal*, 3(3), 95-108. Obtenido de <https://revistas.uide.edu.ec/index.php/innova/article/view/445/603>
- Kinnear, T., & Taylor, J. (1998). *Investigación de Mercados: Un enfoque aplicado*. (Vol. V). McGraw-Hill.
- Lardé, J. (Marzo de 2016). Situación y desafíos de las inversiones en infraestructura en América Latina. *Boletín FAL*(347). Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/40504>
- Lardé, J., & Sánchez, R. (abril de 2014). La brecha de infraestructura económica y las inversiones en América Latina. *Boletín FAL*, 4(332). Obtenido de <http://hdl.handle.net/11362/37286>
- Ley N° 27293. (28 de Junio de 2000). *Ley que crea el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP)*. Obtenido de Diario oficial "El Peruano": <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/229429-27293>
- López, M. (11 de Enero de 2021). *Propuestas para la reactivación económica en el sector vial*. Obtenido de CAF. Banco de Desarrollo de America Latina: <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2021/01/propuestas-para-la-reactivacion-economica-en-el-sector-vial/>
- Makón, M. (Enero de 2014). *Mejorar la Calidad de la Gestión Pública: El Reclamo de Nuestras Sociedades*. Obtenido de Comisión Económica para América Latina y el Caribe: https://www.cepal.org/ofilac/noticias/paginas/3/43813/14_MAKON.pdf
- Mariátegui, R. (2019). *Efecto de la inversión pública en infraestructura económica y social sobre el índice de desarrollo humano en el Perú para el periodo 2007-2016*. Tesis de pregrado, Lima. Obtenido de https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9580/Mari%c3%a1tegui_Orbegozo_Romina.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Martínez, C., & Galán, A. (2014). *Técnica e instrumentos de recogida y análisis de datos*. Madrid: Editorial UNED. Obtenido de <https://books.google.com.pe/books?id=iiTHAwAAQBAJ&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2015). *Compendio de normatividad del Sistema Nacional de Inversión Pública*. Lima, Perú: Ministerio de Economía y Finanzas. Obtenido de Ministerio de Economía y Finanzas: https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/normas/normasv/COMPENDIO/COMPENDIO_DE_NORMATIVIDAD_DEL-SNIP.pdf
- Ministerio de Economía y Finanzas. (marzo de 2017). *El Nuevo Sistema de Inversión Pública*. Obtenido de Ministerio de Economía y Finanzas: https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/invierte/INVIERTE.PE.pdf
- Ministerio de Energía y Minas del Perú. (2012). *Guía de trabajo del Ministerio de Energía y Minas del Perú*. Lima: GMC Digital S.A.C. Obtenido de [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2D7C8FA44A5CDA5505257C5500162AE8/\\$FILE/guia_lideres6-inversionpublica.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2D7C8FA44A5CDA5505257C5500162AE8/$FILE/guia_lideres6-inversionpublica.pdf)
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (25 de octubre de 2008). Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial. Aprobado por D.S N° 034-2008-MTC. *El Peruano*, págs. 1-8. Obtenido de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_1556.pdf
- Miquel, A. (2015). La medición del bienestar económico a través de las macromagnitudes de la contabilidad. *Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*.(85), 245-286. Obtenido de <https://ojs3.uv.es/index.php/ciriecespana/article/view/7499/11540>
- Murias, P., Martínez, F., & Novello, S. (2010). Bienestar económico regional: un enfoque comparativo entre regiones españolas e italianas. *Investigaciones Regionales*(18), 5-36. Obtenido de https://old.aecr.org/images/ImatgesArticles/2010/12/01_PILAR.pdf
- Nutz, N., & Sievers, M. (2016). *Guía General para el Desarrollo de Cadenas de Valor: Cómo crear empleo y mejores condiciones de trabajo en sectores objetivos* (Primera ed.). Ginebra: OIT. Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/---ifp_seed/documents/instructionalmaterial/wcms_541432.pdf

- Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J., & Romero, H. (2018). *Metodología de la investigación. Cuantitativa-Cualitativa y Redacción de la Tesis* (Quinta ed.). Bogotá, Colombia.
- Osberg, L., & Sharpe, A. (2003). *Human Well-being and Economic Well-being: What Values Are Implicit in Current Indices?* Canada: Centre for the Study of Living Standards. Obtenido de <https://dalspace.library.dal.ca/bitstream/handle/10222/73077/Human%20Well%20Being%20and%20Economic%20Well%20Being.pdf?sequence=1>
- Pastor, C., & Serebrisky, T. (28 de enero de 2020). *La inversión en Infraestructura en América Latina y el Caribe no despegó*. Obtenido de Blog BID Mejorando Vidas: <https://blogs.iadb.org/agua/es/infralatam-inversion-en-infraestructura-en-america-latina/>
- Pérez, C. (20 de julio de 2020). *La Competitividad y el Covid-19*. Obtenido de Centro de Investigación de Economía y Negocios Globales - ADEX: <https://www.cien.adexperu.org.pe/wp-content/uploads/2020/07/Nota-de-Ranking-de-Competitividad-Mundial-y-Covid19-1-1.pdf>
- Porter, M. (1986). *Ventaja Competitiva*. Mexico: Editorial C.E.C.S.A.
- Reyes, O., & Oslund, F. (2014). Teoría del bienestar y el óptimo de Pareto como problemas económicos. *La Calera*, 50-56.
- Rozas, P., & Sánchez, R. (2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Santiago de Chile: CEPAL. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/6441-desarrollo-infraestructura-crecimiento-economico-revision-conceptual>
- Ruiz, J. (2017). Desarrollo y calidad de vida. Una perspectiva crítica a partir del pensamiento de Amartya Sen. *Revista Aletheia*, 11(2), 107-126. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/aleth/v11n2/2145-0366-aleth-11-02-107.pdf>
- Semana Económica. (2 de Enero de 2019). Inversión pública creció 16.13% en el 2018 en términos nominales. *SEMANAeconómica*. Obtenido de <http://semanaeconomica.com/article/economia/macroeconomia/325335-inversion-publica-crecio-16-8-en-el-2018-en-terminos-nominales/>

- The Economist Intelligence Unit Limited. (2019). *El papel fundamental de la infraestructura en el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. The Economist. Obtenido de https://unops.economist.com/wp-content/uploads/2019/02/ThecriticalroleofinfrastructurefortheSustainableDevelopmentGoals_SPANISH-1.pdf
- Vásquez, A., & Bendejú, L. (2008). *Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú*. Consorcio de Investigación Económica y Social, CIES. Lima: Ediciones Nova Print S.A.C. Obtenido de <https://www.cies.org.pe/sites/default/files/files/diagnosticoypropuesta/archivos/dyp-39.pdf>
- Vergara, J. (2016). La obra de Amartya Sen. *Iberian Journal of the History of Economic Thought*, 3(2), 201-220. Obtenido de <https://revistas.ucm.es/index.php/IJHE/article/download/54626/49867/>
- Zevallos, A. (2019). *Inversión pública en infraestructura económica y su efecto en el crecimiento económico en el Perú 2001-2016*. Tesis de pregrado, Huancayo. Obtenido de https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/7125/2/IV_FCE_313_TE_Zevallos_Quintanilla_2019.pdf

ANEXOS

Anexo 1. Resultados Estadísticos Descriptivos

Preguntas pertenecientes a la variable independiente:

Tabla 11

La construcción de la vía urbana ha permitido que los automóviles tengan una adecuada circulación en la zona

Calificación	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	2	2%
En desacuerdo	11	11%
Indiferente	21	21%
De acuerdo	38	38%
Totalmente de acuerdo	28	28%
Total	100	100%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Tabla 12

El estado de la vía urbana se encuentra en buenas condiciones

Calificación	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	6	6%
En desacuerdo	12	12%
Indiferente	18	18%
De acuerdo	32	32%
Totalmente de acuerdo	32	32%
Total	100	100%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Tabla 13

La construcción de la vía urbana ha mejorado su desplazamiento como usuario

Calificación	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	4	4%
En desacuerdo	10	10%
Indiferente	20	20%
De acuerdo	38	38%
Totalmente de acuerdo	28	28%
Total	100	100%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Tabla 14*La construcción de la vía urbana ha permitido mejorar la congestión vehicular*

Calificación	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	4	4%
En desacuerdo	9	9%
Indiferente	26	26%
De acuerdo	33	33%
Totalmente de acuerdo	28	28%
Total	100	100%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Preguntas pertenecientes a la variable dependiente:

Tabla 15*Ha permitido que se inicie actividades comerciales en la zona*

Calificación	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	9	9%
En desacuerdo	8	8%
Indiferente	20	20%
De acuerdo	29	29%
Totalmente de acuerdo	34	34%
Total	100	100%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Tabla 16*Considera que ha disminuido los costos en el servicio de transporte*

Calificación	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	10	10%
En desacuerdo	6	6%
Indiferente	23	23%
De acuerdo	21	21%
Totalmente de acuerdo	40	40%
Total	100	100%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Tabla 17*Considera que ha aumentado la valoración de los predios*

Calificación	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	10	10%
En desacuerdo	8	8%
Indiferente	9	9%
De acuerdo	33	33%
Totalmente de acuerdo	40	40%
Total	100	100%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Tabla 18*Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a los servicios de salud*

Calificación	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	9	9%
En desacuerdo	6	6%
Indiferente	19	19%
De acuerdo	35	35%
Totalmente de acuerdo	31	31%
Total	100	100%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Tabla 19*Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para que su hijo(a) acceda a su centro educativo*

Calificación	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	10	10%
En desacuerdo	7	7%
Indiferente	16	16%
De acuerdo	32	32%
Totalmente de acuerdo	35	35%
Total	100	100%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Tabla 20

Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a su centro de empleo

Calificación	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	10	10%
En desacuerdo	7	7%
Indiferente	16	16%
De acuerdo	38	38%
Totalmente de acuerdo	29	29%
Total	100	100%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Tabla 21

Considera que el nivel de seguridad ciudadana es de bajo riesgo

Calificación	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	8	8%
En desacuerdo	9	9%
Indiferente	17	17%
De acuerdo	34	34%
Totalmente de acuerdo	32	32%
Total	100	100%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Tabla 22

Se encuentra satisfecho con la imagen urbanística de la zona

Calificación	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente en desacuerdo	7	7%
En desacuerdo	9	9%
Indiferente	13	13%
De acuerdo	35	35%
Totalmente de acuerdo	36	36%
Total	100	100%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Otras tablas descriptivas:

Tabla 23

Nivel de la inversión pública en infraestructura vial

Calificación	Rango		Frecuencia	Porcentaje
	Desde	Hasta		
Bajo	4	8	9	9.0%
Medio	9	13	14	14.0%
Alto	14	20	77	77.0%
Total			100	100.0%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Tabla 24

Nivel del bienestar económico

Calificación	Rango		Frecuencia	Porcentaje
	Desde	Hasta		
Bajo	3	7	17	17.0%
Medio	8	12	33	33.0%
Alto	13	15	50	50.0%
Total			100	100.0%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Tabla 25

Nivel del bienestar social

Calificación	Rango		Frecuencia	Porcentaje
	Desde	Hasta		
Bajo	5	12	17	17.0%
Medio	13	20	30	30.0%
Alto	21	25	53	53.0%
Total			100	100.0%

Nota. Elaboración por equipo de trabajo. Fuente: Datos obtenidos de la encuesta y procesados por IBM SPSS 26.

Anexo 2. Cuestionario Realizado a la Población

ENCUESTA N° _____

FECHA: ____/____/____

HORA: _____

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LA POBLACIÓN QUE HA SIDO BENEFICIADA POR LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL EJECUTADOS POR LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ.

PROYECTO DE TESIS: “LA INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU INCIDENCIA EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ, 2020.”

OBJETIVO PRINCIPAL: EVALUAR LA INCIDENCIA QUE TIENE LA INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ EN EL AÑO 2020.

I. INFORMACIÓN BÁSICA

NOMBRE DEL ENCUESTADO(A): _____

SEXO: HOMBRE () MUJER ()

DEPARTAMENTO: _____ PROVINCIA: _____ DISTRITO: _____

DIRECCIÓN: _____

PERSONA ENTREVISTADA (JEFE DEL HOGAR): PADRE () MADRE () OTRO: _____

INSTRUCCIONES: Por favor, valore en una escala de 1 al 5 el grado de importancia que otorga a las siguientes preguntas, luego dibuje una “x” en el recuadro que corresponda a la alternativa que Ud. eligió como su respuesta final.

1	2	3	4	5
Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo	Totalmente de acuerdo

II. RELLENO DE CUESTIONARIO

VARIABLE INDEPENDIENTE: INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL							
DIMENSIÓN: TRANSITABILIDAD VIAL URBANA							
INDICADORES		ITEMS	Alternativas de respuesta				
			1	2	3	4	5
Infraestructura Vial Urbana	P.1	La construcción de la vía urbana ha permitido que los automóviles tengan una adecuada circulación en la zona.					
	P.2	El estado de la vía urbana se encuentra en buenas condiciones.					
	P.3	La construcción de la vía urbana ha mejorado su desplazamiento como usuario (desaparición de hoyos, baches, piedras).					
	P.4	La construcción de la vía urbana ha permitido mejorar la congestión vehicular.					
VARIABLE DEPENDIENTE: BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ							
DIMENSIÓN: BIENESTAR ECONÓMICO							
Oportunidad de Negocio	P.5	Ha permitido que se inicie actividades comerciales en la zona.					
Costos de Transporte	P.6	Considera que ha disminuido los costos en el servicio de transporte.					
Valorización de Activos Fijos	P.7	Considera que ha aumentado la valoración de los predios.					
DIMENSIÓN: BIENESTAR SOCIAL							
Tiempo de Traslado	P.8	Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a los servicios de salud.					
	P.9	Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para que su hijo(a) acceda a su centro educativo.					
	P.10	Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a su centro de empleo.					
Seguridad Ciudadana	P.11	Considera que el nivel de seguridad ciudadana es de bajo riesgo.					
Imagen Urbanística	P.12	Se encuentra satisfecho con la imagen urbanística de la zona.					

Anexo 3. Fichas de Evaluación del Instrumento

INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL

Transitabilidad vial urbana

Infraestructura Vial Urbana

Familias u hogares beneficiarios

ÍTEMSPoblación

La construcción de la vía urbana ha permitido que los automóviles tengan una adecuada circulación en la zona.

El estado de la vía urbana se encuentra en buenas condiciones.

La construcción de la vía urbana ha mejorado su desplazamiento como usuario (desaparición de hoyos, baches, piedras).

La construcción de la vía urbana ha permitido mejorar la congestión vehicular.

CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Relación entre la variable y dimensión		Relación entre la dimensión y el indicador		Relación entre el indicador y el ítem		Relación entre el ítem y la opción de respuesta		Observaciones y/o recomendaciones
Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	

FICHA DE EVALUACIÓN CON JUICIO DE EXPERTOS

TÍTULO DE TESIS: La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el bienestar de la población urbana del Distrito de José Leonardo Ortiz, 2020.

Firma del experto: _____



INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

LA INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU INCIDENCIA EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ, 2020.

II. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LA POBLACIÓN QUE HA SIDO BENEFICIADA POR LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL EJECUTADOS POR LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ.

III. TESISISTAS:

BONILLA BURGA, ETEL CLARITA.
ROJAS SANTIAGO, SELENE EUGENIA.

IV. DECISIÓN:

Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, se procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES:

.....
.....
.....

APROBADO: SÍ ☐

NO ☐

Lambayeque, 29 diciembre del 2020.

EXPERTO:

Firma: _____

FICHA DE EVALUACIÓN CON JUICIO DE EXPERTOS

TÍTULO DE TESIS: La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el bienestar de la población urbana del Distrito de José Leonardo Ortiz, 2020.

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADORES	POBLACIÓN	ÍTEM	CRITERIOS DE EVALUACIÓN										Observaciones y/o recomendaciones
					Relación entre la variable y dimensión		Relación entre la dimensión y el indicador		Relación entre el indicador y el ítem		Relación entre el ítem y la opción de respuesta				
					Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No			
BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ	Bienestar Económico	Oportunidad de negocio	Familias u hogares beneficiarios	Ha permitido que se inicie actividades comerciales en la zona.											
		Costos de transporte		Considera que ha disminuido los costos en el servicio de transporte.											
		Valorización de activos fijos		Considera que ha aumentado la valoración de los predios.											
	Bienestar Social	Tiempo de traslado		Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a los servicios de salud.											
				Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para que su hijo(a) acceda a su centro educativo.											
				Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a su centro de empleo.											
		Seguridad ciudadana		Considera que el nivel de seguridad ciudadana es de bajo riesgo.											
		Imagen urbanística		Se encuentra satisfecho con la imagen urbanística de la zona.											

Firma del experto: _____



INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

LA INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU INCIDENCIA EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ, 2020.

II. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LA POBLACIÓN QUE HA SIDO BENEFICIADA POR LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL EJECUTADOS POR LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ.

III. TESISISTAS:

BONILLA BURGA, ETEL CLARITA.
ROJAS SANTIAGO, SELENE EUGENIA.

IV. DECISIÓN:

Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, se procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES:

.....
.....
.....

APROBADO: SÍ ☐

NO ☐

Lambayeque, 29 diciembre del 2020.

EXPERTO:

Firma: _____

Anexo 4. Fichas de Evaluación del Instrumento Validadas por los Expertos

FICHA DE EVALUACIÓN CON JUICIO DE EXPERTOS

TÍTULO DE TESIS: La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el bienestar de la población urbana del Distrito de José Leonardo Ortiz, 2020.

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADORES	POBLACIÓN	ÍTEMs	CRITERIOS DE EVALUACIÓN								Observaciones y/o recomendaciones
					Relación entre la variable y dimensión		Relación entre la dimensión y el indicador		Relación entre el indicador y el ítem		Relación entre el ítem y la opción de respuesta		
					Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	
INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL	Transitabilidad vial urbana	Infraestructura Vial Urbana	Familias u hogares beneficiarios	La construcción de la vía urbana ha permitido que los automóviles tengan una adecuada circulación en la zona.	X		X		X		X		
				El estado de la vía urbana se encuentra en buenas condiciones.	X		X		X		X		
				La construcción de la vía urbana ha mejorado su desplazamiento como usuario (desaparición de hoyos, baches, piedras).	X		X		X		X		
				La construcción de la vía urbana ha permitido mejorar la congestión vehicular.	X		X		X		X		



COLEGIO DE ECONOMISTAS DE LA LIBERTAD

José Alberto García Samané

Econ. José Alberto García Samané
CELL 1883

Firma del experto: Econ. José Alberto García Samané



INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

LA INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU INCIDENCIA EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ, 2020.

II. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LA POBLACIÓN QUE HA SIDO BENEFICIADA POR LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL EJECUTADOS POR LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ.

III. TESISISTAS:

BONILLA BURGA, ETEL CLARITA.
ROJAS SANTIAGO, SELENE EUGENIA.

IV. DECISIÓN:

Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, se procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES:

.....
.....
.....

APROBADO: SÍ ☒

NO ☐

Lambayeque, 29 diciembre del 2020.

EXPERTO: Econ. José Alberto García Samamé


José Alberto García Samamé
Econ. José Alberto García Samamé
CELL 1883

Firma: _____

FICHA DE EVALUACIÓN CON JUICIO DE EXPERTOS

TÍTULO DE TESIS: La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el bienestar de la población urbana del Distrito de José Leonardo Ortiz, 2020.

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADORES	POBLACIÓN	ÍTEM	CRITERIOS DE EVALUACIÓN								Observaciones y/o recomendaciones
					Relación entre la variable y dimensión		Relación entre la dimensión y el indicador		Relación entre el indicador y el ítem		Relación entre el ítem y la opción de respuesta		
					Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	
BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ	Bienestar Económico	Oportunidad de negocio		Ha permitido que se inicie actividades comerciales en la zona.	X		X		X		X		
		Costos de transporte		Considera que ha disminuido los costos en el servicio de transporte.	X		X		X		X		
		Valorización de activos fijos		Considera que ha aumentado la valoración de los predios.	X		X		X		X		
	Bienestar Social	Tiempo de traslado	Familias u hogares beneficiarios	Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a los servicios de salud.	X		X		X		X		
				Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para que su hijo(a) acceda a su centro educativo.	X		X		X		X		
				Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a su centro de empleo.	X		X		X		X		
		Seguridad ciudadana		Considera que el nivel de seguridad ciudadana es de bajo riesgo.	X		X		X		X		
		Imagen urbanística		Se encuentra satisfecho con la imagen urbanística de la zona.	X		X		X		X		X


COLEGIO DE ECONOMISTAS DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Econ. José Alberto García Samané
 CELL 1883

Firma del experto: _____
Econ. José Alberto García Samané



INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

LA INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU INCIDENCIA EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ, 2020.

II. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LA POBLACIÓN QUE HA SIDO BENEFICIADA POR LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL EJECUTADOS POR LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ.

III. TESISISTAS:

BONILLA BURGA, ETEL CLARITA.
ROJAS SANTIAGO, SELENE EUGENIA.

IV. DECISIÓN:

Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, se procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES:

.....
.....
.....

APROBADO: SÍ ☒

NO ☐

Lambayeque, 29 diciembre del 2020.

EXPERTO: Econ. José Alberto García Samamé

 *José Alberto García Samamé*
Econ. José Alberto García Samamé
CELL 1883

Firma: _____

FICHA DE EVALUACIÓN CON JUICIO DE EXPERTOS

TÍTULO DE TESIS: La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el bienestar de la población urbana del Distrito de José Leonardo Ortiz, 2020.

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADORES	POBLACIÓN	ÍTEMs	CRITERIOS DE EVALUACIÓN										Observaciones y/o recomendaciones
					Relación entre la variable y dimensión		Relación entre la dimensión y el indicador		Relación entre el indicador y el ítem		Relación entre el ítem y la opción de respuesta				
					Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No			
INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL	Transitabilidad vial urbana	Infraestructura Vial Urbana	Familias u hogares beneficiarios	La construcción de la vía urbana ha permitido que los automóviles tengan una adecuada circulación en la zona.	X		X				X				
				El estado de la vía urbana se encuentra en buenas condiciones.	X		X			X			X		
				La construcción de la vía urbana ha mejorado su desplazamiento como usuario (desaparición de hoyos, baches, piedras).	X		X			X			X		
				La construcción de la vía urbana ha permitido mejorar la congestión vehicular.	X		X			X			X		


UNIVERSIDAD DE LIMA
 Facultad de Ingeniería y Arquitectura
 Econ. Milagros Del Pilar Horna Oliva
 CELL N° 1652

Firma del experto:

Econ. Milagros Del Pilar Horna Oliva



INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

LA INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU INCIDENCIA EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ, 2020.

II. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LA POBLACIÓN QUE HA SIDO BENEFICIADA POR LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL EJECUTADOS POR LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ.

III. TESISISTAS:

BONILLA BURGA, ETEL CLARITA.
ROJAS SANTIAGO, SELENE EUGENIA.

IV. DECISIÓN:

Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, se procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES:

.....
.....
.....

APROBADO: SÍ ☒

NO ☐

Lambayeque, 29 diciembre del 2020.

EXPERTO: Econ. Milagros Del Pilar Horna Oliva


Econ. Milagros Del Pilar Horna Oliva
CELL N° 1652

Firma: _____

FICHA DE EVALUACIÓN CON JUICIO DE EXPERTOS

TÍTULO DE TESIS: La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el bienestar de la población urbana del Distrito de José Leonardo Ortiz, 2020.

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADORES	POBLACIÓN	ÍTEM	CRITERIOS DE EVALUACIÓN								Observaciones y/o recomendaciones	
					Relación entre la variable y dimensión		Relación entre la dimensión y el indicador		Relación entre el indicador y el ítem		Relación entre el ítem y la opción de respuesta			
					Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No		
BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ	Bienestar Económico	Oportunidad de negocio	Familias u hogares beneficiarios	Ha permitido que se inicie actividades comerciales en la zona.	X		X		X		X			
		Costos de transporte		Considera que ha disminuido los costos en el servicio de transporte.	X		X		X		X			
		Valorización de activos fijos		Considera que ha aumentado la valoración de los predios.	X		X		X		X			
	Bienestar Social	Tiempo de traslado		Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a los servicios de salud.	X		X		X		X			
				Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para que su hijo(a) acceda a su centro educativo.	X		X		X		X			
				Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a su centro de empleo.	X		X		X		X			
	Seguridad ciudadana	Considera que el nivel de seguridad ciudadana es de bajo riesgo.	X		X		X		X		X			
	Imagen urbanística	Se encuentra satisfecho con la imagen urbanística de la zona.	X		X		X		X		X			



Firma del experto: _____
Econ. Milagros Del Pilar Horna Oliva



INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

LA INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU INCIDENCIA EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ, 2020.

II. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LA POBLACIÓN QUE HA SIDO BENEFICIADA POR LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL EJECUTADOS POR LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ.

III. TESISISTAS:

BONILLA BURGA, ETEL CLARITA.
ROJAS SANTIAGO, SELENE EUGENIA.

IV. DECISIÓN:

Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, se procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES:

.....
.....
.....

APROBADO: SÍ ☒

NO ☐

Lambayeque, 29 diciembre del 2020.

EXPERTO: Econ. Milagros Del Pilar Horna Oliva


Econ. Milagros Del Pilar Horna Oliva
CELL N° 1652

Firma: _____

FICHA DE EVALUACIÓN CON JUICIO DE EXPERTOS

TÍTULO DE TESIS: La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el bienestar de la población urbana del Distrito de José Leonardo Ortiz, 2020.

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADORES	POBLACIÓN	ÍTEMs	CRITERIOS DE EVALUACIÓN										Observaciones y/o recomendaciones
					Relación entre la variable y dimensión		Relación entre la dimensión y el indicador		Relación entre el indicador y el ítem		Relación entre el ítem y la opción de respuesta				
					Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No			
INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL	Transitabilidad vial urbana	Infraestructura Vial Urbana	Familias u hogares beneficiarios	La construcción de la vía urbana ha permitido que los automóviles tengan una adecuada circulación en la zona.	X		X		X		X				
				El estado de la vía urbana se encuentra en buenas condiciones.	X		X		X		X				
				La construcción de la vía urbana ha mejorado su desplazamiento como usuario (desaparición de hoyos, baches, piedras).	X		X		X		X				
				La construcción de la vía urbana ha permitido mejorar la congestión vehicular.	X		X		X		X				

GOBIERNO REGIONAL AMAZONAS
DIRECCIÓN REGIONAL AGRARIA

ECON. NEILL FRANZ JAVE ESCOBEDO
RESPONSABLE UNIDAD FORMULADORA

Firma del experto: Econ. Neill Franz Jave Escobedo



INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

LA INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU INCIDENCIA EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ, 2020.

II. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LA POBLACIÓN QUE HA SIDO BENEFICIADA POR LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL EJECUTADOS POR LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ.

III. TESISTAS:

BONILLA BURGA, ETEL CLARITA.
ROJAS SANTIAGO, SELENE EUGENIA.

IV. DECISIÓN:

Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, se procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES:

.....
.....
.....

APROBADO: SÍ ☒

NO ☐

Lambayeque, 29 diciembre del 2020.

EXPERTO: Econ. Neill Franz Jave Escobedo

GOBIERNO REGIONAL AMAZONAS
DIRECCIÓN REGIONAL AGRARIA

ECON. NEILL FRANZ JAVE ESCOBEDO
RESPONSABLE UNIDAD FORMULADORA

Firma: _____

FICHA DE EVALUACIÓN CON JUICIO DE EXPERTOS

TÍTULO DE TESIS: La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el bienestar de la población urbana del Distrito de José Leonardo Ortiz, 2020.

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADORES	POBLACIÓN	ÍTEM	CRITERIOS DE EVALUACIÓN										Observaciones y/o recomendaciones
					Relación entre la variable y dimensión		Relación entre la dimensión y el indicador		Relación entre el indicador y el ítem		Relación entre el ítem y la opción de respuesta				
					Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No			
BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ	Bienestar Económico	Oportunidad de negocio		Ha permitido que se inicie actividades comerciales en la zona.	X		X		X		X				
		Costos de transporte		Considera que ha disminuido los costos en el servicio de transporte.	X		X		X		X				
		Valorización de activos fijos		Considera que ha aumentado la valoración de los predios.	X		X		X		X				
	Bienestar Social	Tiempo de traslado	Familias u hogares beneficiarios	Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a los servicios de salud.	X		X		X		X				
				Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para que su hijo(a) acceda a su centro educativo.	X		X		X		X				
				Considera que ha mejorado el tiempo de traslado para acceder a su centro de empleo.	X		X		X		X				
		Seguridad ciudadana		Considera que el nivel de seguridad ciudadana es de bajo riesgo.	X		X		X		X				
		Imagen urbanística		Se encuentra satisfecho con la imagen urbanística de la zona.	X		X		X		X		X		

GOBIERNO REGIONAL AMAZONAS
 DIRECCIÓN REGIONAL AGUAFIA

 ECON. NEILL FRANZ JAVE ESCOBEDO
 RESPONSABLE UNIDAD FORMULADORA

Firma del experto: _____
Econ. Neill Franz Jave Escobedo



INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

LA INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU INCIDENCIA EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ, 2020.

II. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LA POBLACIÓN QUE HA SIDO BENEFICIADA POR LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL EJECUTADOS POR LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ.

III. TESISISTAS:

BONILLA BURGA, ETEL CLARITA.
ROJAS SANTIAGO, SELENE EUGENIA.

IV. DECISIÓN:

Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, se procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES:

.....
.....
.....

APROBADO: SÍ ☒

NO ☐

Lambayeque, 29 diciembre del 2020.

EXPERTO: Econ. Neill Franz Jave Escobedo

GOBIERNO REGIONAL AMAZONAS
DIRECCIÓN REGIONAL AGRARIA
ECON. NEILL FRANZ JAVE ESCOBEDO
RESPONSABLE UNIDAD FORMULADORA

Firma: _____



UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUIZ GALLO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN



**ACTA DE LA DEFENSA Y CALIFICACIÓN FINAL DE LA TESIS
PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ECONOMISTA**

Nosotros los profesores, miembros del jurado de tesis para título profesional, integrado por:

Presidente: Dr. Victor Manuel García Mesta

Secretaria: Dra. Ana Bertha Cotrina Camacho

Vocal: Dr. José Máximo Gómez Navarro

Asesor: Mg. Abdel Javier Flores Olivós

Mediante video conferencia meet creado por la Facultad de Ciencias Económicas Administrativas y Contables, a las **9:30** horas del día **17** del mes de **agosto** del año **2022**, se dio inicio al acto académico de la defensa de la tesis titulada:

“La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz, 2020.”

Presentada por los bachilleres:

E1: Bonilla Burga, Etel Clarita.

E2: Rojas Santiago, Selene Eugenia.

Cuyo proyecto de tesis fue aprobado mediante decreto N° **36-2020-VIRTUAL-UNPRG-U.I/FACEAC** de fecha **13 de octubre del 2020** y el decreto de autorización de sustentación es el N° **76-2022-VIRTUAL-UNPRG-U.I/FACEAC** de fecha **12 de agosto del 2022**.

Luego de la exposición y de la defensa, procedimos a calificar, considerando los siguientes criterios:

Criterios:	ESTUDIANTE 1				ESTUDIANTE 2			
	PRESIDENTE	SECRETARIO	VOCAL	PROMEDIO	PRESIDENTE	SECRETARIO	VOCAL	PROMEDIO
Claridad de la exposición	19	19	19	19	19	19	19	19
Dominio del tema	19	19	19	19	19	19	19	19
Visión holística de la investigación	19	19	19	19	19	19	19	19
Promedio simple	19	19	19	19	19	19	19	19

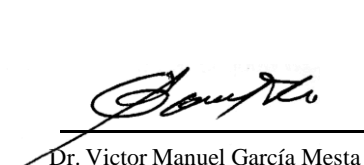
En esta fase de defensa, la nota obtenida de **19**, corresponde al calificativo de **Muy Bueno**


Por tanto, la calificación total de la tesis es:

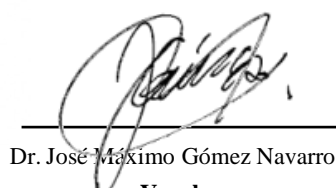
Criterios:	Peso	Promedio Ponderado en letras del Estudiante 1	Promedio Ponderado en letras del Estudiante 2
Valoración del informe de investigación	2/3	11.3	11.3
Valoración de la defensa o sustentación de la tesis	1/3	6.3	6.3
Promedio ponderado	1	17.6	17.6


Que corresponde al calificativo de: E1 **Muy Bueno** E2 **Muy Bueno**

Siendo las **10:31** horas, del mismo día, damos por concluido el acto académico, y firmamos en señal de conformidad:


Dr. Victor Manuel García Mesta
Presidente


Dra. Ana Bertha Cotrina Camacho
Secretaria


Dr. José Máximo Gómez Navarro
Vocal


Mg. Abdel Javier Flores Olivós
Asesor



ACTA DE ORIGINALIDAD DE TESIS

ABDEL JAVIER FLORES OLIVOS, asesor del trabajo de investigación titulado:

La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz, 2020.

Presentado por los bachilleres de la Escuela Profesional de Economía:

Bonilla Burga Etel Clarita
Rojas Santiago Selene Eugenia

Confirma que el citado trabajo académico tiene un índice de similitud de 19%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, que convierte el trabajo aceptable y no constituye plagio, en tanto cumple con todas las normas del uso de citas y referencias establecidas por la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo.

Lambayeque, 16 de abril del 2022.

M. Sc. Abdel Javier Flores Olivos

La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz, 2020

INFORME DE ORIGINALIDAD

19%

INDICE DE SIMILITUD

19%

FUENTES DE INTERNET

4%

PUBLICACIONES

7%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.uss.edu.pe Fuente de Internet	2%
2	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	1%
3	repositorio.unprg.edu.pe Fuente de Internet	1%
4	qdoc.tips Fuente de Internet	1%
5	hdl.handle.net Fuente de Internet	1%
6	repositorio.unprg.edu.pe:8080 Fuente de Internet	1%
7	doi.org Fuente de Internet	1%
8	www.mef.gob.pe Fuente de Internet	1%

9	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	<1 %
10	vsip.info Fuente de Internet	<1 %
11	www.bcrp.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
12	www4.congreso.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
13	www.slideshare.net Fuente de Internet	<1 %
14	repositorio.unsm.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
15	revistas.uss.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
16	documentop.com Fuente de Internet	<1 %
17	repositorio.untumbes.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
18	repositorio.unp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
19	docplayer.es Fuente de Internet	<1 %
20	Submitted to Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo	<1 %

21	dspace.unitru.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
22	unops.economist.com Fuente de Internet	<1 %
23	www.repositorio.unasam.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
24	revistas.uide.edu.ec Fuente de Internet	<1 %
25	Submitted to Unviersidad de Granada Trabajo del estudiante	<1 %
26	"Estudios regionales: análisis y propuestas de desarrollo económico y social", Universidad del Pacifico, 2021 Publicación	<1 %
27	repositorio.ulima.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
28	www.dspace.unitru.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
29	repositorio.unasam.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
30	www.urp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
31	core.ac.uk Fuente de Internet	<1 %



Recibo digital

Este recibo confirma que su trabajo ha sido recibido por **Turnitin**. A continuación podrá ver la información del recibo con respecto a su entrega.

La primera página de tus entregas se muestra abajo.

Autor de la entrega:	Bonilla Burga Etel Clarita Y Rojas Santiago Selene Eugenia
Título del ejercicio:	Artículo de Revisión
Título de la entrega:	La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia e...
Nombre del archivo:	INFORME-BONILLA_Y_ROJAS_-_16.ABRIL.2022.docx
Tamaño del archivo:	6.6M
Total páginas:	88
Total de palabras:	19,285
Total de caracteres:	107,761
Fecha de entrega:	16-abr.-2022 01:40p. m. (UTC-0500)
Identificador de la entre...	1812136293

UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUIZ GALLO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
CONTABLES
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA



"La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el
bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo
Ortiz, 2020."

Tesis que presentan las bachilleres:
BONILLA BURGA, ETEL CLARITA
ROJAS SANTIAGO, SELENE EUGENIA

Para obtener el título profesional de:
ECONOMISTA

Lambayeque – Perú
09 de abril del 2022