



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

**Ejecución del fideicomiso y obras de infraestructura vial en la
Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas – 2022**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestro en Gestión Pública**

AUTOR:

Mozombite Gonzales, Luis Alberto (orcid: org/0000-0001-9236-8168)

ASESOR:

Mtro. Horna Rodriguez, Richard Foster (orcid: org/0000-0001-5055-9222)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Reforma y Modernización del Estado

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo Económico, Empleo y Emprendimiento

TARAPOTO – PERÚ

2023

Dedicatoria

A mis padres, y mis hermanos que me demostraron su apoyo en todo momento.

Luis Alberto

Agradecimiento

A Dios, por guiar siempre mi camino, a mi familia, que siempre estuvieron motivándome para cumplir mis objetivos.

El autor

Índice de contenido

_Toc120542885

Carátula.....	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenido	iv
Índice de tablas	iv
Resumen.....	vi
Abstract	vii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	6
III. METODOLOGÍA.....	24
3.1. Tipo y diseño de investigación	24
3.2. Variables y operacionalización.....	25
3.3. Población, muestra, muestreo y unidad de análisis	25
3.4. Técnicas, instrumentos de recolección, validez y confiabilidad.....	26
3.5. Procedimientos	28
3.6. Método de análisis de datos.....	28
3.7. Aspectos éticos	28
IV. RESULTADOS	30
V. DISCUSIÓN.....	35
VI. CONCLUSIONES.....	42
VII. RECOMENDACIONES	43
REFERENCIAS.....	46
ANEXOS	55

Índice de tablas

Tabla 1	Nivel de ejecución del fideicomiso en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.....	30
Tabla 2	Nivel de obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.....	31
Tabla 3	Prueba de normalidad.....	31
Tabla 4	Relación entre el patrimonio fideicomitido y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.....	32
Tabla 5	Relación entre los activos y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas – 2022....	33
Tabla 6	Relación entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.....	34

Resumen

La investigación tuvo como objetivo determinar la relación entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022. La investigación fue tipo básica, diseño no experimental, transversal y descriptivo correlacional, cuya población y muestra fue de 62 colaboradores. La técnica de recolección de datos fue la encuesta y como instrumento el cuestionario. Los resultados determinaron que el nivel de ejecución del fideicomiso, fue medio en 53,2 %, bajo en 30,6 % y alto en 16,1 %; las obras de infraestructura vial, fue medio en 50 %, bajo en 38,7 % y alto en 11,3 %. Concluyendo que existe relación significativa entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022, ya que el análisis estadístico de Rho de Spearman fue de 0,969 (correlación positiva muy alta) y un p valor igual a 0,000 ($p\text{-valor} \leq 0.01$); además, solo el 93.90 % de la ejecución del fideicomiso influye en las obras de infraestructura vial.

Palabras clave: Planificación, mantenimiento, obras públicas.

Abstract

The objective of the research was to determine the relationship between the execution of the trust and the road infrastructure works in the Sub Regional Management of Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022. The research was a basic type, non-experimental, cross-sectional and descriptive correlational design, whose population and sample was 62 collaborators. The data collection technique was the survey and the questionnaire as an instrument. The results determined that the level of execution of the trust was medium in 53.2%, low in 30.6% and high in 16.1%; road infrastructure works, was medium in 50%, low in 38.7% and high in 11.3%. Concluding that there is a significant relationship between the execution of the trust and the road infrastructure works in the Sub Regional Management of Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022, since the statistical analysis of Spearman's Rho was 0.969 (very high positive correlation) and a p value equal to 0.000 ($p\text{-value} \leq 0.01$); In addition, only 93.90% of the execution of the trust influences the road infrastructure works.

Keywords: Planning, maintenance, public works.

I. INTRODUCCIÓN

Las obras públicas juegan un rol muy importante dentro del desarrollo de muchos países, mediante esto se pretenden mejorar las condiciones de vida en la que se encuentran algunos grupos sociales; además, los lugares que están muy alejados de las ciudades necesitan de una ejecución de infraestructura para poder mejorar los accesos mediante ejecución de carreteras ya que no cuentan con los medios suficientes para poder desplazar sus mercancías. Esto resulta dificultoso al desarrollar sus actividades y tener problemas en cuanto a la condición económica que se dan; además, que la ejecución de los fideicomisos no se da de manera oportuna perjudicando los intereses de las instituciones públicas.

Las actividades de gestión de las obras dentro del sector público necesitan estar constantemente supervisadas por las autoridades de acuerdo a los lineamientos normativos estandarizados, para ello, es indispensable que cada uno de ellos conozca a detalle cada una de sus responsabilidades y al mismo tiempo que debe conocer todas las normas aplicables dentro de su sector, de modo que se garantice una adecuada gestión en beneficio de la sociedad. Según Izquierdo (2022) en España, probablemente se podría reducir en 14% la cantidad de recursos invertidos en diversas obras descentralizadas; sin embargo, a falta de una gestión estratégica adecuada, no es posible. Asimismo, la falta de información sobre las necesidades y las características de los suelos, no permite abordar una adecuada ejecución presupuestal para mitigar las necesidades que presenta la ciudadanía. Todo ello, lamentablemente conduce a la ejecución de gastos que no reflejan una solución al problema y tampoco satisfacen las necesidades.

De igual manera, en el ámbito latinoamericano, según Loo (2019) en Colombia, la ejecución de los proyectos de inversión atraviesa diferentes problemas, los cuales están relacionados con la falta de eficiencia por parte de las autoridades para realizar sus funciones a cabalidad, lo cual provoca que los expedientes no estén debidamente desarrollados de acuerdo a las

necesidades de la población. Por otro lado, se destaca que las autoridades no vigilan de manera correcta la entrega de las condiciones necesarias para que los colaboradores desarrollen sus funciones de manera segura, sin exponer su vida riesgo por falta de implementos de seguridad. Además, Pinto (2020) establece que, en Ecuador, el problema de la ejecución de las obras estatales está relacionado con la falta de planificación estratégica, la cual no permite realizar la determinación de estudios procedimientos y actividades fundamentales para garantizar la culminación de los proyectos en beneficio de la sociedad, de los cuales en su gran mayoría presentan problemas judiciales o no han sido entregados por falta de recursos financieros debido a la mala administración. De acuerdo con el diario El País (2022), según datos proporcionados por la OMS anualmente mueren 1.3 millones de personas y lo más preocupante es que el 93% de estas muertes se producen en carreteras de los países que poseen escasos recursos económicos, es decir, por falta de una infraestructura vial adecuada.

En lo que concierne al plano nacional, de acuerdo con información mostrada por la Contraloría General de la República (2022) la administración de recursos financieros por parte de las entidades locales, presenta diferentes problemas que principalmente están provocados por la inexperiencia y falta de compromiso por parte de las autoridades. Además de ello, la falta de control eficiente al proceso de ejecución de obras, no permite obtener resultados que ayuden a mejorar el panorama respecto a esta variable. En tanto, el Diario Gestión (2019) pone en conocimiento que las empresas constructoras de obras pequeñas acogen por empresas del mismo país, por lo que acogen a conseguir la aprobación de carta fianzas para poder tener fondos de poder asegurar la elaboración de un proyecto ganado, pero ante amplias obras mayormente acogen al servicio del extranjero, son ciertas políticas o mandatos de poder asegurar alterar ciertos montos que no están dentro de los presupuestos, llevando a la amplitud de la corrupción que sucede mayormente en los proyectos, por lo que ocurre una deficiencia por parte de la organización encargada. Además, donde los mismos organismos no generan bien su función de

poder vigilar que cada obra se desarrolle de acuerdo a lo pactado. Asimismo, la Central de Informaciones ASPPOR (2021) mencionó que, a comparación con el año anterior, el transporte de carga dentro de la Panamericana Norte se va a incrementar en un 30% y, considerando que actualmente esta vía soporta cerca del 80% de la carga proveniente del Callao y Chancay, es necesario mejorar la infraestructura vial para no generar problemas.

En la Región Loreto, según la Red Vial Nacional, que presentó la Memoria Anual (2019), del tipo de superficie de rodadura en Loreto, se tiene 49.81 km de carretera asfaltada, 38,80 km con solución básica, 5.43 km de carretera afirmada y 34.83 km de trocha, del total existente se tiene 166.40 km de carretera en sus diversas modalidades. De acuerdo a este dato, se contempla un porcentaje de carretera pavimentada en un 69%, mientras que el proyectado en dicha región es de 166.40 km de carretera, para los próximos años. Actualmente, el Gobierno Regional de Loreto viene ejecutando proyectos de infraestructura vial con fondos del fideicomiso, una de ellas es la construcción de la carretera Santo Tomás, en el distrito de San Juan Bautista – Maynas, la cual fue culminada y se viene subsanando las observaciones, dicha obra es ejecutada con una inversión superior a los 59 millones de soles, con fondos del fideicomiso Loreto, la vía tiene una longitud de más de 7km, y beneficiaría a más de 20 mil habitantes de ese sector.

En función a la problemática descrita, se ha planteado como **problema general**: ¿Cuál es la relación entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022? Y como **problemas específicos**: ¿Cuál es el nivel de ejecución del fideicomiso en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022? ¿Cuál es el nivel de obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022? ¿Cuál es la relación entre el patrimonio fideicomitado y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022? ¿Cuál es la relación entre los activos y las obras de infraestructura vial en la

Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022?

El presente estudio se justificó **por conveniencia**, porque hizo posible que cada uno de los resultados suma sean tomados como una herramienta de mejora para alcanzar los diferentes objetivos institucionales para la ejecución de las obras de infraestructura vial y la ejecución del fideicomiso. **Relevancia social**, se buscó aportar a mejoras significativas al proceso de gestión de los recursos institucionales para las obras de infraestructura vial que sirvan como parte de una solución eficiente para interconectar diversos sectores productivos. **Valor teórico**, porque se cimenta en la utilización de información teórica relevante y normativas vigentes respecto al tema abordado para un mejor conocimiento de las variables por parte de los electores. **Implicancia práctica**, debido a que permitió tomar el análisis realizado como un diagnóstico eficiente para diseñar las estrategias que permita solucionar los problemas para fortalecer las infraestructuras viales y la ejecución del fideicomiso. **Utilidad metodológica**, porque está sustentado en el aporte de cuestionarios o instrumentos válidos que fueron utilizados posteriormente para la recopilación de datos sobre temas similares a lo abordado en el presente estudio.

En base a lo anterior, es necesario plantear como **objetivo general**: Determinar la relación entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022 y como **objetivos específicos**: Identificar el nivel de ejecución del fideicomiso en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022. Identificar el nivel de obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022. Establecer la relación entre el patrimonio fideicomitido y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022. Establecer la relación entre los activos y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.

Además, la **hipótesis general**: H_i : Existe relación significativa entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia

Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022 y como **hipótesis específicas**: H1: El nivel de ejecución del fideicomiso en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022, es alto. H2: El nivel de obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022, es alto. H3: Existe relación significativa entre el patrimonio fideicomitido y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022. H4: Existe relación significativa entre los activos y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.

II. MARCO TEÓRICO

En cuanto a los trabajos anteriores, para el **ámbito mundial**, se citó a Ramos (2021), de acuerdo a su estudio básico no experimental, con una población de 68,397 pobladores, una muestra censal abordada mediante el análisis documental a través de la guía correspondiente. Concluyó que, existen diferentes técnicas y estrategias que las autoridades pueden emplear para el desarrollo de los procedimientos en la ejecución de obras públicas, dentro de ello, las tecnologías para disminuir el nivel de contaminación medioambiental y la destrucción de los recursos naturales, permitió disminuir el nivel de morbilidad de la población, la cual está representado por una disminución del 75.45%. Por lo tanto, es indispensable que se realice las investigaciones correspondientes a fin de establecer los procedimientos más eficientes aplicables dentro de este campo buscando en beneficio de la ciudadanía como factor principal.

Asimismo, se citó a Cardona et al. (2020), cuyo estudio básico no experimental abarcó a 47000 personas como población y una muestra de 15311 utilizando la encuesta por medio del cuestionario. Concluyeron que, respecto al análisis de los índices de ahorro a nivel mundial, la ciudadanía destina una gran cantidad de recursos financieros para cubrir los gastos de pasajes generados por un mal diseño de las obras viales, las cuales solamente permite el incremento de los costos asociados al transporte, sino que también permita que se mortalidad debido a que estas vías no han sido planificadas de forma estratégica para atender la gran demanda que representa actualmente. Resulta fundamental la terminación de procedimientos que permitan establecer la cita de ejecutar proyectos de alta envergadura para reducir los costos asociados y al mismo tiempo se pueda determinar los procedimientos de control adecuados para facilitar que los recursos sean utilizados de forma adecuada, considerando que hoy en día el índice de corrupción es tan alto que diversos proyectos no se finalizan debido a que los recursos se emplean para otros fines ajenos al objetivo principal, afectando directamente a la población que espera que las obras generen desarrollo.

Además, se citó a Vargas y Agüero (2020), cuyo estudio básico no experimental abarcó a 160 distritos como población y muestra utilizando la encuesta por medio del cuestionario. Concluyeron que, la población en su opinión de conseguir resultados se ha determinado que hace falta la elaboración de nuevas obras que ayuden a poder mejorar y evitar de contar con muchos choques viales por falta de infraestructura. En estos periodos no ha representado mucho la participación en poder asegurar de hacer una mejor obra, y evitar más desgracias ante un mal proyecto terminado, además ante los modelos evaluados se ha conseguido que presenta en su mayoría modelos representables en asegurar mayor seguridad.

Por su parte Rodríguez (2022), cuyo estudio básico no experimental abarcó a 1031 fideicomisos como población una muestra utilizando la encuesta por medio del cuestionario. Concluyeron que, la ejecución del fideicomiso dentro de la República Dominicana presenta una característica conservadora que, a pesar de los esfuerzos para aprovecharlo de manera óptima, no se han visto resultados significativos para incentivar al sector privado a la contribución de las deficiencias habitacionales. Sin embargo, esta estructura cuenta con un alto índice de aprobación sobre todo en las actividades inmobiliarias que es precisamente en el cual más se ha implementado través de normativas y estrategias para mejorar su rendimiento.

En esa misma línea se citó a Cuenca y Torres (2020), cuyo estudio básico no experimental abarcó a 15 países como población una muestra utilizando la encuesta por medio del cuestionario. Concluyeron que, la evaluación respectiva permitió determinar que la gran parte de la población no tiene acceso a una infraestructura vial óptima, por lo tanto, se convierte en una de las causas principales que incrementan el índice de pobreza dentro de la población los cuales son acrecentados por la falta de acceso a transporte y la energía. Asimismo, se determinó que el abastecimiento de agua para las comunidades más alejadas, es ineficiente debido a que no cuenta con las vías de acceso necesarias para el transporte respectivo a través de cisternas.

Asimismo, Pertierra y Naimo (2020), cuyo estudio básico no experimental abarcó a 15 municipios como población una muestra utilizando al análisis documental mediante la guía correspondiente. Concluyeron que, el análisis de los diferentes métodos de transporte conlleva a determinar la necesidad de considerar los diferentes factores geográficos que incide sobre el desarrollo de obras viales. De modo que, cada uno de los proyectos ejecutados de manera estratégica y sin mayores inconvenientes, de modo que se pueda facilitar la accesibilidad para la ciudadanía, la cual además es un factor muy importante para el desarrollo de sus actividades económicas para facilitar su poder adquisitivo que conllevará a mejorar su calidad de vida. La compilación de diferentes teorías como la de grafos, hará posible la integración de los sistemas de información necesarios para el desarrollo de la infraestructura vial adecuada.

En nuestro país, se inició citando a López y Rosas (2022) cuyo estudio básico no experimental abarcó a 5735 pobladores como población y una muestra de 397 utilizando la encuesta por medio del cuestionario. Concluyeron que, de acuerdo a la encuesta realizada, el análisis estadístico pudo determinar que el 58% de las personas consultadas, considera que la ejecución de obras viales es fundamental para poder incentivar el desarrollo del comercio a nivel local, debido a que la infraestructura vial permite conectar diferentes puntos estratégicos para el abastecimiento, dentro de ello se considera la construcción de puentes. El 59.19% considera que la construcción del puente Rocotales permitirá activar el comercio debido a que hará posible la transitabilidad sin ningún tipo de problemas para la población distrital.

Finalmente, se citó a Aste et al (2020), cuyo estudio básico no experimental abarcó a 94 rutas como población una muestra utilizando al análisis documental mediante la guía correspondiente. Concluyeron que, el desarrollo de las actividades orientadas a la evaluación de la infraestructura vial distrital permitió determinar que existen falencias respecto al diseño y la función que cumplen las ciclovías en su intención de promover el desarrollo de un transporte es sano que permita el cuidado medioambiental,

sin embargo, se determinó que no se han tomado en cuenta de manera eficiente. Relevantes como la seguridad de los transeúntes y los ciclistas.

En la región, se consideró a Lavado y Sánchez (2021) cuyo estudio básico no experimental abarcó a 1454 artículos como población y una muestra de 21 utilizando la encuesta por medio del cuestionario. Concluyeron que, que los propósitos sobre la elaboración de los proyectos y la ejecución del fideicomiso es hacer en mejorar la comunidad de una sociedad, al mismo tiempo en poder satisfacer las necesidades, y de conseguir mayor comunidad, de incrementar a la meta de un mejor desarrollo de oportunidades. Por lo que ha resultado que seguir invirtiendo en infraestructura vial incrementan el desarrollo económico, porque se tiene más ampliación de caminos que aseguren un mejor pase de poder compartir hacia nuevas vías con producciones o ampliación de mercado, y además en poder hacer crecer los recursos económicos, y todo esto se debe a la gran gestión en poder seguir aprobando más proyectos de infraestructura vial.

En cuanto a la variable **ejecución del fideicomiso**, se citó a la Ley N° 26702 (2011), es parte de asuntos reglamentarios frente a juicios de entregar de responsabilidad de patrimonios a un nuevo representante que tienes la confianza en poder llevar el manejo, en cumplimiento de un fin, logrando firmar un pacto de afecto donde son existe el fideicomitente o un tercero denominado fideicomisario.

En cuanto a la función del fideicomiso en contratos de obras públicas, la Mariño y Morillo (2019), establecieron que muy aparte de hacer contrataciones de compras de bienes y servicios se crea un vínculo de sus contratistas en poder tener una relación de llegar a un buen acuerdo de responsabilidad y de conformidad. Uno de ellos es poder entregar la mercadería en buen estado y como se indica dentro de su documento pactado, además de las transferencias respectivas que se van amortizando en cada periodo de una nueva fase terminada de cada obra, son cláusulas que se pactan en los contratos como parte de garantías ante cualquier perjuicio, además se cuenta con cierto seguro de malos hechos de

infraestructuras perforadas antes de ser terminados o entregados. Es por eso que cada entidad privada al formar parte de contratista cuenta con sus cartas fianzas ante cualquier obra como sustento de garantía y responsabilidad, ante cualquier suceso o fuerza mayor que se pueda ocasionar en el transcurso de su elaboración.

De acuerdo a Rodríguez (2022), la estructura de un fideicomiso en contratos de obras públicas, es parte de formar contratos con las empresas privadas donde se acuerdan generar ciertos adelantos de los bienes y servicios a tomar en cuenta, llegando así a no poder interponerse cualquier obligación de lo que no esté bajo el contrato. Siendo como una defensa de parte del contratista y del estado en tener en cuenta, donde también se introduce parte de presentar ciertas cotizaciones sobre cómo se va llevar la administración del pacto del fideicomiso.

Según Plata (2017), esto es lo que sucede al constituirse un fideicomiso en contratos de obras públicas: 1. Según los acuerdos de la Entidad pública se transfiere los adelantos de obra al fideicomiso. 2. Al tener el documento en orden con los detalles específicos y de haber ya firmado, se procede a tomar condiciones de la forma que se realizara los desembolsos según al contratista. 3. También que toda transferencia como son montos altos, son transferidos en cuenta bancarias para poder llevar un seguro de retiro u comprobación de envío, además de poder tener la prueba que, si existe una entidad a cargo del manejo de los fondos, eso ya va depender a qué tipo de banco se asocia el representante. 4. Las empresas fiduciarias deciden la especialización del rubro que quieren contratar para cada ejecución de obra, por lo que están en el deber de poder solicitar propuestas, proformas de cotizaciones de lo que se necesita invertir, y de poder elegir con cual empresa poder trabajar bajo el cumplimiento de sus propuestas y condiciones, además la empresa fiduciaria está en su deber también de asignar un supervisor que se encargue de poder informar cualquier hecho.

Para Alberto (2019), durante toda permanencia del fideicomiso, puede proceder a formar parte de establecer indicaciones de cómo poder llevar a cabo los desembolsos del fideicomiso muy aparte de su administración, además el contratista elegido procederá a que la obra se realice solicitudes de desembolso para poder sacar cualquier fondo a necesitar lo que está dentro de la disponibilidad del fideicomiso, así también se procede a mencionar que los fondos de cada adelanto de obra ya toma el poder de llevar el patrimonio el fideicomitido, y que conforman se vayan realizando cada obra se va disminuyendo los fondos necesarios de su sustento

Asimismo, Gasca y Castro (2021), establece que las ventajas del fideicomiso en contratos de obras públicas son las siguientes: que al poder realizar este proceso de asegurar los adelantos ayuda a que se puede conseguir de entregar el dinero acordado durante cada obra. Además, de poder brindar la confianza de que se va tener los flujos respectivos en que no se obtendrá muchos riesgos de tener una mala administración de fondos. Eso va depender a quien se le brinda la potestad de llevar su control, ya que el fideicomiso tiene sus ventajas y desventajas en no poder permitir que se constituya garantías de créditos financieros o hipotecarios, lo cual no es permitido al participar en esta clase de acciones, ya que ellos no arriesgan sus bienes. Por ello, es que tratan de poder tener y conseguir su propio sustento al poder aceptar una obra, por su disponibilidad acordada, ya que al afianzarse a un banco pierde de liquidez de las obras ganadas por la apertura de intereses, además por la capacidad de endeudamiento que se puede generar

De acuerdo a Arce (2020), las disposiciones de actuación que genera el fiduciario son de poder estar en la disponibilidad de poder administrar o llevar el cargo con responsabilidad sobre el patrimonio del fideicomisario; es parte de entregar tu mando a otra persona que confías en su capacidad. Para Cárcamo (2017), este contexto de los fiduciarios es una determinación significativa en poder existir que se pueda entregar la responsabilidad a otra persona para asumir ciertos roles al entregar todo el poder de llevar a la administración de tu patrimonio bajo ciertas condiciones y acuerdos que se

pactan antes de ser procedido. Al entregar este patrimonio la otra persona deja de preocuparse por lo que va a suceder o cualquier acto, ya no recae en su responsabilidad. Es parte ya de dejar esa carga bajo su mando, lo cual esto ante su permanencia de contrato se permanece así, o de lo contrato se puede regir a otras normas en poder desvincularse en su totalidad de lo entregado.

Para Locker (2019), expresa que el fideicomiso es entregar tu patrimonio a un nuevo representante de darle todo el cargo de responsabilidad a nombre propio. Asimismo, Mundaca (2017), señala que se entrega bienes con un fin de acuerdos y propósitos de poder ser aceptada y conveniente. Montoya (2017), la interpretación es algo que se realiza de manera normativa y legal, para no tener cualquier complicación de no ser acertada la titularidad del patrimonio entregado, lo cual se pasa a un análisis de confirmación.

En cuanto a las dimensiones de la variable, la Ley N° 26702 (2011) sostiene que son las siguientes: Dimensión 1. **Patrimonio fideicomitado:** el patrimonio fideicomitado, se ha de poder abstenerse de toda responsabilidad de que tienen los fiduciarios y de los fideicomisarios, donde sólo se puede exigir cierta participación ante algún caso aprobatorio de poder intervenir o estar dispuesto intervenir. Además, mediante ello se pueden efectuar diversos mecanismos que permitan que la transferencia de los bienes tenga un buen éxito, sin ningún problema alguno que pueda perjudicar a ambas partes. Dimensión 2. **Activos:** son parte de poder conformar el patrimonio en circulación en poder asignar a una nueva persona encargada de poder ser correspondida de llevar su administración, pero ante cualquier caso de un incumplimiento se toma el caso de un proceso jurisdiccional ante daños y perjuicios. Asimismo, Martínez et al. (2021), los activos son recursos fundamentales que permite el desarrollo de obras viales a favor de la ciudadanía. Por ello, es de suma importancia que las autoridades cuenten con el conocimiento respectivo que permita la utilización adecuada y eficiente de estos recursos, de modo que sean utilizados de forma transparente para ejecutar las obras necesarias que conlleven además mejoramiento de la economía. Sin embargo, de acuerdo

a Carrillo et al (2022), es de suma importancia que se garantice la existencia de los atractivos necesarios para hacer posible que los proyectos sean ejecutados a cabalidad dentro del tiempo especificado, teniendo en cuenta que una mala gestión conllevará a la incertidumbre y la pérdida de estos recursos fundamentales y por ende a la no culminación del proyecto estipulado.

Para el sustento teórico para la variable **Obras de infraestructura vial** se citó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2006), quien lo establece de ser un marco reglamentario de seguir los procedimientos de cómo llevar un mantenimiento de mejoramiento de las construcciones de diferentes vías según sus objetivos.

Carmona et al. (2018) precisó que plantear un buen proceso de utilizar herramientas necesarias y materiales de calidad afrontan en poder construir una mejor infraestructura de mejores vías, permitiendo un mejor acceso de los vehículos en poder transportar distintas cargas de recursos económicos.

Según García et al. (2021), ante esta actuación de mejorar con su participación del Estado, se hace saber de qué están pensando en seguir mejorando el pueblo que están a cargo y donde habitan, queriendo generar mayor progreso y accesos de poder tener nuevas vías que dispongan su ingreso y salida, haciendo mejorar también sus diseños geográficos para una mejor visión panorámica. De acuerdo a Rojas y Ramírez (2018), que la elaboración del proyecto de la infraestructura vial es parte de plantear presupuestos, además de los diseños ante especialistas, para presentar un mejor diseño o modelo de presentación de poder realizar las compras respectivas de su realización, ya que ingresa varios asuntos como canales, desagües y otros estudios de poder tener el acceso de una mejor infraestructura.

En tanto, para Flores (2015), manifiestan que, la gestión de obras es de carácter muy importante para la sociedad; ya que de allí nace todo el

proceso para satisfacer necesidades de todo el grupo social. Además, gracias a las obras, muchas personas se ven beneficiados ya que cumplen con las necesidades que pueden estar presentando. Por otro lado, en alguno de los casos el estado no tienden a estar pendiente de todos, ya que la mayor parte del presupuesto es dirigido como foncomun para los entes municipales, generando que no se cumplan con las expectativas de algunas etnias sociales; sin embrago, el Estado debería de velar por los pueblos que más necesitan de obras para el bien de ellos mismos como por ejemplo: la construcción de obras viales para el libre tránsito de las personas, ya que en muchas partes del país no cuentan con este medio para poder movilizarse de manera más segura y oportuna.

En cuanto a las afirmaciones de Sánchez et al. (2019), deducen que, ejecutar una infraestructura vial necesita de mucho presupuesto para poder afrontar a los gastos sucesibles que se pueden presentar durante el desarrollo de las actividades que se tenga programadas. Por ello, la gran parte del dinero del Estado es dirigido en calidad de obra pública para el mejoramiento de las carreteras, todo esto a fin de mejorar las condiciones desfavorables que presentan la sociedad en su totalidad, de manera que se vea reflejado un gran cambio para el territorio, y que se mejore el transporte de los vehículos y de los propios habitantes que conforman el grupo social.

Por otro lado, Amaya y Vildoso (2019), hacen hincapié, que los entes municipales tienen la responsabilidad de elaborar el proyecto ya que son los gestores para llevar a cabo las gestiones para obtener el financiamiento del Estado, siempre y cuando exista un problema de por medio que pueda estar suscitando dentro de su ambiente de confort. De tal forma que el gobierno pueda evaluar la problemática y ceder el fondo municipal para cubrir todos los gastos que se originan durante el desarrollo de las actividades. Por lo tanto, una vez otorgado el presupuesto se tiende a ejecutar las obras, de manera que cuyo monto viene asignado para un fin en común mas no para malversación de los fondos que se pueden desarrollar durante la realización de las obras.

Para Sánchez et al. (2019), menciona que, hoy en día la falta de recurso financiero que presentan los estados a nivel internacional está perjudicando gran parte de la sociedad, ya que en muchos casos las obras públicas que han sido aprobadas por el gobierno se han quedado estancadas por la falta de recurso. De modo que este hecho se ha vuelto un tema muy cuestionado en últimos años, lo cual este problema ha acarreado incertidumbre y malestar por parte de los ciudadanos que forman parte de ese medio. Por esta razón el gobierno ha tomado cartas en el asunto para poder acatar a esta realidad problemática que está originando que se pierda la confianza de las personas, provocando que se originen paros en condición de mejora dentro de su ambiente de confort. Asimismo, como mejoras en su infraestructura vial de las cuales muchas comunidades no cuentan con estos beneficios; por tal motivo se ven obligados a las contantes cuestiones para poder hacer prevalecer sus derechos y tener una mejor calidad de vida dentro de su ámbito social.

En esa misma línea Amaya y Vildoso (2019), deducen que, para que se haga posible una obra pública se debe tomar en cuenta la problemática que viene presentando una comunidad, de modo que el ente municipal que pertenece a esa jurisdicción debe ejecutar un plan de acción para llevar a cabo gestiones en bien de la sociedad, para luego ser presentados al Estado y posterior a ello ceder los recursos necesarios para llevar a cabo el plan para satisfacer las necesidades que presentan los pobladores. Asimismo, se debe constatar de poner a prueba métodos que ayuden a velar por el bienestar de las personas, ya que existen casos más preocupantes en cuanto a las condiciones en la que viven los mismos habitantes debido a la falta de preocupación por parte del gobierno ante su problemática.

Para Patiño (2016), generar el estudio de tráfico resalta de mucha importancia, en donde se determinan diseños y presupuestos de cuánto se va seguir invirtiendo en poder seguir construyendo más accesos de vías en diferentes localidades; además teniendo en cuenta los materiales, mano de

obra, y otros gastos que cubran el proyecto para su debida elaboración, con la intención de generar mayor transporte y accesos de nuevos ingresos.

Según Sánchez et al. (2019), el levantamiento topográfico, es poder levantar ciertas observaciones de que están en toma de decisiones para tener una mejor selección de diseño y características de la proyección de nuevas vías. Además, esto hace que parte de estudios de suelo, tomar medidas exactas de lo que se va adjuntar para su inversión de materiales, por lo tanto, ayuda a conseguir mejor ubicación de lo que se quiere realizar, logrando conseguir mayor infraestructura de mejores accesos a recursos económicos y además de poder mejorar los tránsitos de ingreso y salida de vehículos, y entre esto también se llega a integrar los accesos de peajes para adjuntar recursos de cuidar y mantener las pistas.

Para Flores (2015), el diseño geométrico, son aspectos que integra la ingeniería de poder mejorar con buenos diseños para que las obras resulten de calidad y de gran duración, además de poder contar con mejores materiales invertidos logrando brindar seguridad, y beneficiando a una población de poder contar con más ampliación de calles y tener mayores calles realizadas. Asimismo, según Hilario (2018), dentro de la construcción de las vías hace parte de pavimentos logrando ser una alternativa de poder mejorar una circulación vial por lo que ayuda a tener mejor soporte y calidad de duración en poder afrontar pesas de ciertos vehículos pesados o de forma general de poder intervenir cualquier tipo de vehículo y aguantar su peso en no poder obstruir las pistas.

Para Amaya y Vildoso (2019), conseguir mejorar el tránsito, es en poder hacer que se proyecte nuevas pistas en calles principales donde se tiene más accesos de entrada y salida de vehículos, además donde se provisiona que se tiene a accesos de que más campesinos saquen a la venta sus productos, logrando tener más accesos y disponibilidad de mercado. Donde cada proyección de una vía se habla de temas monetarios lo cual son presupuestados bajo un diseño reglamentario, además que para adjuntar

la inversión a necesitar se obtiene de los diferentes recursos tributarios por lo que aportan la población. Es por esa razón que se puede mejorar muchos accesos, donde a mayor población nuevos contribuyente a tributar y aportar.

De acuerdo a Bautista (2018), la infraestructura vial son cálculos matemáticos y accesos de estudios de ingeniería de poder presentarse un mejor diagrama de lo que se va necesitar y medidas a tomar en lo que se va invertir, además de sus diseños de sostenibilidad al poder ser ingresado un material de duración.

Por su parte Sánchez et al. (2019), hacen referencia que, la infraestructura vial son todas aquellas vías que permiten llevar a cabo la unión entre localidades, con la finalidad de que puedan tener un mayor acceso a ambos destinos. Su principal importancia es que permite que desarrollan funciones para llevar los bienes a través de estos medios que permiten el tránsito por carreteras. Es por ello que gracias a las vías surgen un sin número de beneficios que hacen que muchas personas puedan desplazarse de un lugar a otro, de manera que con estas nuevas oportunidades que brinda el gobierno, mejoran la calidad de vida de una y otra manera. Por otro lado, la principal causa por lo que muchas personas no puedan desarrollar sus actividades con total normalidad, se debe a que en muchas comunidades no cuentan con acceso de medios de transporte a su lugar de origen, ya que la mayor parte de los pobladores se desplazan por medio de trochas carrózales; esto no permite el desarrollo continuo de una comunidad.

De acuerdo a Tapia et al. (2017), en las zonas rurales existen muchos problemas que ocasionan que las personas no puedan tener una vida con los estándares de calidad, debido a la mayoría de los lugares que se encuentran alejados son los que más perciben de necesidades, siendo una de las principales causas para no crecer económicamente dentro de su territorio, debido a la escasez de recursos. Esto conlleva a que se encuentren dentro de los lugares más pobres, generando de esta manera preocupación por parte del Estado; ya que no tienden a solucionar los

problemas que se presentan en muchas comunidades. De modo que una de las carencias que presentan es la falta de acceso para los vehículos, ya que la falta de una infraestructura hace que no se puedan llevar a cabo el transporte por carretera, siendo esto un problema para una población de manera que no puedan tener las facilidades como las demás jurisdicciones. Por ello, el Estado busca mecanismos que ayuden a dar una pronta solución a estos problemas por medio de los gobiernos locales.

Según Sánchez et al. (2019), define que mediante la infraestructura vial se pretenden mejorar el acceso a diferentes zonas del país, con la construcción de carreteras para el desplazamiento, tanto de vehículos como de los mismos individuos. De manera que permita el desarrollo de diversos factores en beneficio de la sociedad, con la intención de poder ver reflejado un crecimiento en su economía local por medio del desarrollo de las actividades. Asimismo, gracias a estos nuevos accesos se busca mejorar las condiciones de cada una de las personas, ya que mediante esta nueva iniciativa del gobierno se pretende impulsar el desarrollo de un país por medio de las obras de carácter público. A través de los proyectos el Estado busca acatar a los diferentes problemas que perciben algunos territorios, con la intención de poder satisfacer sus necesidades, de modo que se designa el presupuesto a los organismos públicos, para hacer uso en diversos mecanismos para la mejora de su condición en la que se encuentran algunos pueblos.

De acuerdo a Amaya y Vildoso (2019), definen que, hoy día existen muchos problemas que afectan el desarrollo sostenible de una nación, debido a los cambios que se dan dentro de las políticas internas, siendo esto un factor para que no se tomen buenas iniciativas para mejorar algunas falencias de los territorios. Es por ello que los territorios más alejados carecen de problemas en común que perjudica gran parte del desarrollo social y económico, de modo que estos lugares no cuentan con los mismos beneficios suficientes para poder responder a sus necesidades, por lo que tienden a desarrollar sus actividades de forma específica. Sin embargo, uno de los problemas que afecta a estos lugares es la falta de caminos rurales,

debido a que no pueden ofrecer sus productos para poder recaudar algún ingreso de por medio que les permita crecer económicamente. Es por ello que presentan este problema y el Estado no ha visto conveniente ejecutar proyectos de inversión pública para mejorar el tramo vial de esos lugares.

Según Palacios (2018), hacen referencia que, las obras públicas son de carácter importante para una población que carece de algunos problemas dentro de su área de confort, ya que mediante ello se efectúan obras que pretenden mejorar su condición en la que se encuentran a fin de poder ver reflejado un cambio que se oriente a la satisfacción de las necesidades. Por lo tanto, para llevar a cabo una obra se debe observar que dificultades o percance tiene ese lugar, con la finalidad de poder hacer las gestiones respectivas por medio de los entes municipales, ya que son los únicos encargados en velar por la situación de sus jurisdicciones. Asimismo, una vez gestionada el proyecto se busca que el Estado otorgue los fondos necesarios para poder hacer frente a los gastos que incurren durante la ejecución de la obra; de modo que se pueda reflejar el bienestar de la población frente a estos nuevos alcances que les otorga el estado en bien de sus necesidades que se dan dentro de su entorno social.

Para Rojas y Ramírez (2018), el desarrollo de la infraestructura vial en todo país es poder mejorar el tránsito de poder dirigirse de un lugar a otro con mayor seguridad de nuevas pistas y accesos de ingreso y salida, haciendo que tengas la disponibilidad de transportar mercaderías y recepcionar nuevos recursos económicos de conseguir un mayor desarrollo para un país.

Tapia et al. (2017), señalan que los proyectos de infraestructura vial ante una mejor elaboración de diseños geométricos y además de poder plantear materiales que brinden un mejor acabado de poder soportar un mejor peso y duración hace que se concluya la realización de un proyecto de manera eficiente y transparente hacia la gestión encargada, haciendo posible mejorar las condiciones de accesos de tránsito sobre su comunidad que está a cargo. Nos referimos a las autoridades que cada vez que plantean

mayores pistas hace fortalecer de mejorar accesos en distintas vías. Además, existen ciertas consecuencias en la elaboración de las vías al contratar empresas que realicen pistas de poca duración, donde no soporta las distintas pesas de vehículos, llamándolo deficientes de no poder cumplir con la inversión indicada, haciendo acto de corrupción de poder gastar los recursos ante deficiencias que no contraen nada bueno para un mejor desarrollo, ya que la población confía en que sus autoridades sean el respaldo de traer seguridad y mejorar su país.

De acuerdo a García et al. (2021), la solución radica en el mejoramiento de las actividades de control y los procedimientos para monitorear el cumplimiento de cada una de las normativas y lineamientos establecidos para garantizar que cada una de las actividades sean realizadas de manera eficiente. Asimismo, es de suma importancia monitorear que cada uno de los colaboradores designados para realizar el control institucional se desempeñen de manera transparente bajo el cumplimiento de las normativas y protocolos de coherencia y cohesión para garantizar un máximo control que permite la disponibilidad de los recursos financieros y su correcta utilización para los fines establecidos dentro de la planificación estratégica institucional orientada hacia la generación de desarrollo integral para todos.

Para Sánchez et al. (2019), como parte de los mecanismos para perfeccionar la gestión de las obras públicas respecto a la infraestructura vial. Las entidades públicas deben garantizar el máximo cumplimiento de los lineamientos normativos a través de seguimiento continuo y la medición de los resultados obtenidos de manera periódica con la finalidad de determinar si estos se encuentran dentro de los parámetros de avance establecidos. Por lo tanto, en caso de haber incongruencias o inconsistencias, se pueda realizar las medidas de control necesarias a tiempo para corregir los errores. Asimismo, la capacitación de los colaboradores dentro de las áreas de infraestructura vial. En este sentido, la aplicación del control interno dentro de la gestión de obras, representa un recurso muy valioso debido a que incrementa el nivel de monitoreo y

fiscalización para obtener resultados que beneficien a la población en su conjunto a través del despliegue de los recursos financieros estatales.

De acuerdo a Amaya y Vildoso (2019), el desarrollo de las obras públicas respecto a la infraestructura vial son de suma importancia riesgo a que permite la interconexión de diferentes puntos estratégicos para desarrolle las actividades económicas de las personas y empresas al mismo tiempo que permite generar desarrollo en las recaudaciones tributarias para el estado; de modo que se pueda obtener mayores recursos financieros para seguir incentivando el crecimiento económico integral a través de la aprobación de proyectos y el financiamiento respectivo. De la misma forma, como parte de la responsabilidad del gobierno para generar desarrollo en la población es indispensable la realización de una gestión eficiente de las obras públicas teniendo en cuenta los diferentes parámetros en congruencia con el plan estratégico de desarrollo vial a nivel nacional, para lo cual es imprescindible realizar un análisis estratégico que permita determinar las necesidades más emergentes respecto a este tipo de obras, sobre todo cuando se trata de los sectores rurales donde el sector dedicado a la producción de alimentos o productos de primera necesidad, no cuenta con el acceso necesario para desempeñarse de manera eficiente y generar desarrollo local.

Según Flores (2015), la infraestructura vial pública puede representar un gran avance o atraso para el desarrollo de las actividades económicas de acuerdo como éstas sean gestionadas por parte del gobierno, dentro del cual se puede resaltar que como recurso fundamental para interconectar diversos sectores productivos, deben estar en perfectas condiciones y al mismo tiempo se debe desarrollar el análisis respectivo para realizar la implementación necesaria de modo que este elemento no signifique un atraso para el desarrollo económico integral del país.

Para Palacios (2018), la infraestructura vial de conseguir un mejor soporte y diseños en poder contratar empresas de ingeniería que realicen un buen estudio y planteen una propuesta validad de que tienen medidas exactas y que el suelo está en la calidad de poder soportar distintos vehículos, y cuál es la inversión de materiales y mano de obra a necesitar. Esto trae la

seguridad de poder tomar una mejor decisión, en tener un trabajo completo y seguro de que las carreteras tendrán una larga duración donde solo se tendrá que llevar un mantenimiento para no perforarse o tenerlos como abandonas de su funcionamiento, que son pequeños rasgos de poder asumir, siendo algo predecible y aceptable de lo que se espera poder ver. En lo que corresponde a las dimensiones de las obras públicas de infraestructura vial, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2006), establece que son las siguientes: **Planificación**, se refiere a seguir y adjuntar herramientas necesarias como parte de un proceso y guía de dar inicio de elaboración para poder llegar a la meta de una mejor infraestructura vial. Asimismo, mediante una planificación se efectúan diversos mecanismos que conllevan a lograr los objetivos, en base a una buena gestión y manejo óptimo de los recursos. **Caminos de bajo volumen de tránsito**, según Rivero (2017), es la permanencia de prohibir ciertos vehículos que cuenten con la carga sobrepeso de ciertas pistas para no perder su textura de destruir, ya que están realizados según sus estudios de suelo en no poder soportar mayores esos de lo indicado. Por otro lado, los caminos tienden a ser una importante vía de acceso para las personas, razón por la cual resultado fundamental que se mantengan en perfecto estado. **Vías urbanas**, de acuerdo a Arias y Rodríguez (2018), son accesos de calles no permitidas o autorizadas de pertenecer al Sistema Nacional de carreteras. Además, las vías son un campo muy esencial para que muchas personas puedan comunicarse y desplazarse de un lugar a otro. **Construcción vial**, según Sánchez et al. (2019), es parte de un estudio de suelos, aplicación de técnicas de ingeniería para tener un mejor resultado de lo que se va necesitar para una mejor configuración de elaboración de proyecto, y ser válido su construcción. Asimismo, la construcción de carreteras permite darles mayor beneficio a las personas y transportistas, con la finalidad de que puedan realizar sus actividades de manera eficiente. **Mantenimiento vial**, es parte del compromiso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Gobiernos Regionales y las Municipalidades, en poder tener un ingreso para su mantenimiento de las pistas en poder arreglar lo destruido por los vehículos o ciertos desastres de caso fortuito. Asimismo, para López et al. (2019), resulta indispensable

la integración de un planeamiento estratégico que involucre a las actividades de mantenimiento de la infraestructura vial dentro de las diferentes plazos, y tasas de corto, mediano o largo, todo ello con la finalidad de prever los recursos necesarios que garanticen el mantenimiento preventivo y correctivo respectivo para hacer posible que las vías se encuentren en buen estado para cumplir con las expectativas de la ciudadanía y prestar un servicio de calidad.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

Tipo de estudio: Básica. De acuerdo al Cabezas et al (2018), fue orientado a un campo más amplio para conocer acerca de los fenómenos en estudio. (p. 41), de tal forma se puede mencionar que los estudios realizados con el tipo básica llevan a cabo ciertos análisis, donde se determinan estrategias que más adelante se usaran para dar posibles soluciones a los problemas planteados al inicio.

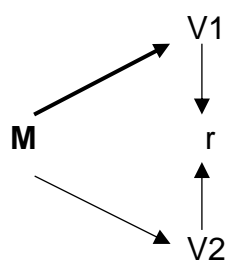
Diseño de la investigación

La investigación pertenece al **diseño no experimental**. En base al libro de Cohen y Gómez (2019) la investigación no experimental se dio mediante la no manipulación de los objetos de estudios. Asimismo, no se lleva a cabo un problema que pueda alterar la información, sino que se observan situaciones ya existentes. (p. 27).

La presente investigación pertenece al enfoque **cuantitativo**, según Hernández et al. (2014), cuyo fin se basó en aplicar un cuestionario para poder obtener los datos de dicha información, por la que se elabora una tabla estadística para describir los porcentajes. (p. 136).

Asimismo, es **correlacional**. Acorde con Arias (2012), porque se centró en conocer el grado de relación entre las bases teóricas. Por otro lado, se busca conocer la relación entre las variables. (p. 93)

Esquema de diseño descrito anteriormente:



Donde:

M = Muestra

V1 = Ejecución del fideicomiso

V2 = Obras de infraestructura vial
r = Relación entre variables

3.2. Variables y operacionalización

Variable 1: Ejecución del fideicomiso

Variable 2: Obras de infraestructura vial

3.3. Población, muestra, muestreo y unidad de análisis

3.3.1. Población

A vista de Tamayo (2003) estuvo conformado por una cantidad de personas, y sirve para sacar la muestra de un objeto de estudio. (p. 81) La población estuvo conformada por 62 colaboradores de las áreas relacionadas al tema de contrataciones.

Se considera a la población como la cantidad de personas que forman parte de un objeto de investigación, en base a ello se puede realizar todo el estudio.

3.3.2. Criterios de selección

Criterios de inclusión: Colaboradores de las áreas de logística y presupuesto que estén bajo la modalidad CAS y nombrados.

Criterios de exclusión: Áreas que no tuvieron vinculación directa con el área de contrataciones, personal locador y jefes de área.

3.3.3. Muestra

Para Bernal (2010), es una pequeña parte de la población, de la cual esto permitió el estudio para la investigación de las variables. (p. 90). La muestra estuvo constituida por 62 colaboradores de las áreas relacionadas al tema de contrataciones. Por otro lado, por medio de la muestra se

recopila toda la información para el estudio de las variables, lo cual está representado por una parte de la población.

3.3.4. Muestreo: no probabilístico

En las muestras no probabilísticas, no dependen de ningún tipo de probabilidad, sin embargo, se relaciona a las causas de la investigación (Gallardo, 2017), además, por medio de ello se selecciona la muestra de acuerdo al juicio del investigador.

3.3.5. Unidad de análisis

Estará conformado por un colaborador de las áreas relacionadas al tema de contrataciones.

3.4. Técnicas, instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Técnica

La técnica es la encuesta. Para Baena (2017) de los cuales esto permitió que se lleve a cabo la investigación de las variables si se relacionan entre sí. (p. 182)

Instrumento

El instrumento utilizado fue el cuestionario. Según Ríos (2017) el cuestionario son las preguntas que tiene como propósito la recopilación de información para sacar la muestra.

El instrumento para medir la variable de ejecución del fideicomiso fue un cuestionario estructurado propiamente de acuerdo a sus dimensiones e indicadores con 15 ítems dividido según sus dimensiones de la siguiente forma: planificación (4 ítems), caminos de bajo volumen de tránsito (4 ítems), vías urbanas (3 ítems), construcción vial (3 ítems), mantenimiento vial (2 ítems). La escala de medición será de tipo Likert: 1 = Nunca, 2= Casi nunca, 3= A veces, 4=Casi siempre, 5= Siempre. la variable fue medida en tres niveles:

Bajo (15 – 35), medio (36 – 55) y alto (56 – 75) teniendo en cuenta aquellos resultados más altos y más bajos.

El instrumento para medir la variable de obras de infraestructura vial fue un cuestionario estructurado propiamente de acuerdo a sus dimensiones e indicadores con 20 ítems dividido según sus dimensiones de la siguiente forma: patrimonio fideicomitido (7 ítems), activos (8 ítems). La escala de medición fue de tipo Likert: 1 = Nunca, 2= Casi nunca, 3= A veces, 4=Casi siempre, 5= Siempre. la variable será medida en tres niveles: Bajo (16 – 37), medio (38 – 59) y alto (60 – 80) teniendo en cuenta aquellos resultados más altos y más bajos.

Validez

La validez de los instrumentos se dio mediante tres profesionales concedores de los temas abordados, de las cuales dependerá si se validan o no.

El análisis respectivo de la validez determinó que el primer instrumento posee un promedio de 4.6 y al mismo tiempo representa el 93% de concordancia entre la calificación de los expertos; el segundo instrumento posee un promedio de 4.8 y la coexistencia se incrementó 95%. De esta manera se acredita la presencia de un alto nivel de validez para ambos cuestionarios.

Confiabilidad

Se tomó en cuenta el cálculo del alfa de Crombach para determinar si los valores corresponden a una interpretación de confiabilidad, para lo cual deben estar en un rango desde 0.7 hasta 1 (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

Respecto al cuestionario de la ejecución del fideicomiso, el resultado fue de 0,974 el cual es considerado como un valor significativo, acreditado de esta manera que posee validez tanto de contenido como de criterio.

Respecto al cuestionario de la infraestructura vial, el resultado fue de 0,974 el cual es considerado como un valor significativo, acreditado de esta manera que posee validez tanto de contenido como de criterio.

3.5. Procedimientos

La presente investigación comenzó con la elaboración de los problemas del objeto de estudio, luego se comenzó con la construcción del marco teórico. Asimismo, se hizo los antecedentes con un promedio de 5 años de antigüedad, para después pasar al uso del instrumento manera directa a la muestra, para luego procesarla y analizarla a través del estadístico del SPSS versión 25. Para terminar, se redactaron las conclusiones y recomendaciones

3.6. Método de análisis de datos

La recopilación de la información fue posible mediante el despliegue de los cuestionarios, posterior a ello se realizó la utilización de los procedimientos correspondientes y el SPSS V.25 el mismo que sirvió para el procesamiento de datos, además se utilizó la estadística descriptiva para la construcción de las figuras estadísticas respectivas y la estadística inferencial para la constatación de la hipótesis; se utilizó la prueba de normalidad de Kolmogorov – Smirnov y con ello se utilizó el Rho de Spearman para la determinación de la correlación y la contrastación de hipótesis, para el cual se consideró que este coeficiente está representado por valores numéricos dentro de un rango de -1 y 1.

3.7. Aspectos éticos

Se sustentó en los principios éticos de autonomía internacionales, de poder conceder el respeto hacia las personas participantes logrando mantener la formalidad de la investigación. El principio de justicia, todas las personas que formaron parte de la investigación merecen tener el respeto y el mismo trato. Principio de beneficencia, que la investigación compartida sea de mucho interés y convalide en poder

ampliar conocimientos. La no maleficencia, es que la investigación no afecte a nadie, y que los datos encontrados no sean alterados o de no existir su realidad de descripción, logrando estar bajos los propios términos y condiciones de las metodologías.

IV. RESULTADOS

4.1. Nivel de ejecución del fideicomiso en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.

Tabla 1

Nivel de ejecución del fideicomiso en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022

Escala	intervalo	frecuencia	Porcentaje
Bajo	15 – 35	19	30,6 %
Medio	36 – 55	33	53,2 %
Alto	56 - 75	10	16,1 %
Total		62	100 %

Fuente: Cuestionario aplicado a los colaboradores de la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas.

Interpretación:

En cuanto al nivel de ejecución del fideicomiso, es medio en 53,2 %, bajo en 30,6 % y alto en 16,1 %, estos resultados se deben a que las obligaciones fiduciarias no están contempladas dentro de los términos de contrato; asimismo, no existe un acuerdo común entre las partes para las ejecuciones del fideicomiso.

4.2. Nivel de obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.

Tabla 2

Nivel de obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022

Escala	Intervalo	frecuencia	Porcentaje
Bajo	16 – 37	24	38,7 %
Medio	38 – 59	31	50 %
Alto	60 – 80	7	11,3 %
Total		62	100 %

Fuente: Cuestionario aplicado a los colaboradores de la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas.

Interpretación:

En cuanto al nivel de obras de infraestructura vial, es medio en 50 %, bajo en 38,7 % y alto en 11,3 %, estos resultados obtenidos se deben a que la institución no cuenta con información actualizada en manuales sobre la gestión de obras de infraestructura vial, las especificaciones técnicas no están de acorde a las necesidades e infraestructuras de las vías.

Tabla 3

Prueba de normalidad

	Kolmogorov - Smirnov		
	Estadístico	gl	Sig.
Ejecución del fideicomiso	,197	62	,000
Obras de infraestructura vial	,142	62	,003

Fuente: Base de datos obtenido del SPSS V.25

Interpretación:

Se procedió a utilizar Kolmogorov – Smirnov debido a que la muestra es mayor a 50, este análisis dio un valor inferior a 0.05, de modo que se estableció al Rho de Spearman como el coeficiente que ayudará a establecer las correlaciones.

4.3. Establecer la relación entre el patrimonio fideicomitado y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.

Tabla 4.

Relación entre el patrimonio fideicomitado y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.

			Patrimonio fideicomitado	Obras de infraestructura vial
Rho de Spearman	Patrimonio fideicomitado	Coeficiente de correlación	1,000	,953**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	62	62
	Obras de infraestructura vial	Coeficiente de correlación	,953**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	62	62

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Base de datos obtenido del SPSS V.25

Interpretación:

Se contempla la relación entre el patrimonio fideicomitado y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022. Mediante el análisis estadístico de Rho Spearman se alcanzó un coeficiente de 0. 953 (correlación positiva muy alta) y un p valor igual a 0,000 (p-valor ≤ 0.01), por lo que, se acepta la hipótesis alterna, es decir, existe relación significativa entre el patrimonio fideicomitado y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.

4.4. Establecer la relación entre los activos y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.

Tabla 5

Relación entre los activos y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas – 2022

			Activos	Obras de infraestructura vial
Rho de Spearman	Activos	Coeficiente de correlación	1,000	,976**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	62	62
	Obras de infraestructura vial	Coeficiente de correlación	,976**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	62	62

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Base de datos obtenido del SPSS V.25

Interpretación:

Se contempla la relación entre el activo y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022. Mediante el análisis estadístico de Rho Spearman se alcanzó un coeficiente de 0. 976 (correlación positiva muy alta) y un p valor igual a 0,000 (p-valor \leq 0.01), por lo que, se acepta la hipótesis alterna, es decir, existe relación significativa entre el activo y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.

4.5. Determinar la relación entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.

Tabla 6

Relación entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022

			Ejecución del fideicomiso	Obras de infraestructura vial
Rho de Spearman	Ejecución del fideicomiso	Coeficiente de correlación	1,000	,969**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	62	62
	Obras de infraestructura vial	Coeficiente de correlación	,969**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	62	62

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Base de datos obtenido del SPSS V.25

Interpretación:

Se contempla la relación entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022. Mediante el análisis estadístico de Rho Spearman se alcanzó un coeficiente de 0. 969 (correlación positiva muy alta) y un p valor igual a 0,000 (p-valor ≤ 0.01), por lo que, se acepta la hipótesis alterna, es decir, existe relación significativa entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.

V. DISCUSIÓN

En el presente capítulo se desarrolla la discusión de los resultados obtenidos, para ello, se inició considerando que el nivel de ejecución del fideicomiso, es medio en 53,2 %, bajo en 30,6 % y alto en 16,1 %, estos resultados se deben a que las obligaciones fiduciarias no están contempladas dentro de los términos de contrato, asimismo, no existe un acuerdo común entre las partes para las ejecuciones del fideicomiso. Estos resultados coinciden con Rodríguez (2022), quienes determinaron que, la ejecución del fideicomiso dentro de la República Dominicana, presenta una característica conservadora que, a pesar de los esfuerzos para aprovecharlo de manera óptima, no se han visto resultados significativos para incentivar al sector privado a la contribución de las deficiencias habitacionales. Sin embargo, esta estructura cuenta con un alto índice de aprobación sobre todo en las actividades inmobiliarias que es precisamente en el cual más se ha implementado través de normativas y estrategias para mejorar su rendimiento. Asimismo, se respalda con la afirmación de los autores Gasca y Castro (2021), quienes establecen que las ventajas del fideicomiso en contratos de obras públicas son las siguientes: que al poder realizar este proceso de asegurar los adelantos ayuda a que se puede conseguir de entregar el dinero acordado durante cada obra. Además de poder brindar la confianza de que se va tener los flujos respectivos en que no se obtendrá muchos riesgos de tener una mala administración de fondos, lo cual eso va depender a quien se le brinda la potestad de llevar su control, ya que el fideicomiso tiene sus ventajas y desventajas en no poder permitir que se constituya garantías de créditos financieros o hipotecarios. Esto no es permitido al participar en esta clase a de acciones, ya que ellos no arriesgan sus bienes, por eso es que tratan de poder tener y conseguir su propio sustento al poder aceptar una obra, por su disponibilidad acordada, ya que al afianzarse a un banco pierde de liquidez de las obras ganadas por la apertura de intereses, demás por la capacidad de endeudamiento que se puede generar. En función a la coincidencia de resultados, se establece la importancia de conocer la forma en cómo se desarrolla el procedimiento de ejecución de fideicomiso, sobre todo por las autoridades y servidores públicos que se encuentran inmersos dentro de

este tema, de modo que su desempeño ayude a mejorar el nivel de eficiencia respecto a esta variable.

Por consiguiente, Locker (2019), expresa que el fideicomiso es entregar tu patrimonio a un nuevo representante de darle todo el cargo de responsabilidad a nombre propio. Asimismo, Mundaca (2017), señala que se entrega bienes con un fin de acuerdos y propósitos de poder ser aceptada y conveniente. Montoya (2017), la interpretación es algo que se realiza de manera normativa y legal, para no tener cualquier complicación de no ser acertada la titularidad del patrimonio entregado, lo cual se pasa a un análisis de confirmación.

Además, el nivel de obras de infraestructura vial, es medio en 50 %, bajo en 38,7 % y alto en 11,3 %, estos resultados obtenidos se deben a que la institución no cuenta con información actualizada en manuales sobre la gestión de obras de infraestructura vial, las especificaciones técnicas no están de acorde a las necesidades e infraestructuras de las vías. Este resultado es semejante al obtenido por Lopez y Rosas (2022) quienes determinaron en su estudio que de acuerdo a la encuesta realizada, el análisis estadístico pudo determinar que el 58% de las personas consultadas, considera que la ejecución de obras viales es fundamental para poder incentivar el desarrollo del comercio a nivel local, debido a que la infraestructura vial permite conectar diferentes puntos estratégicos para el abastecimiento, dentro de ello se considera la construcción de puentes; el 59.19% considera que la construcción del puente Rocotales permitirá activar el comercio debido a que hará posible la transitabilidad sin ningún tipo de problemas para la población distrital. Asimismo, Ramos (2021), quien concluyó que, existen diferentes técnicas y estrategias que las autoridades pueden emplear para el desarrollo de los procedimientos en la ejecución de obras públicas, dentro de ello, las tecnologías para disminuir el nivel de contaminación medioambiental y la destrucción de los recursos naturales, permitió disminuir el nivel de morbilidad de la población, la cual está representado por una disminución del 75.45%; por lo tanto, es indispensable que se realice las investigaciones correspondientes a fin de

establecer los procedimientos más eficientes aplicables dentro de este campo buscando en beneficio de la ciudadanía como factor principal.

Asimismo, Vargas y Agüero (2020), obtuvieron que, la población en su opinión de conseguir resultados se ha determinado que hace falta la elaboración de nuevas obras que ayuden a poder mejorar y evitar de contar con muchos choques viales por falta de infraestructura, lo cual en estos periodos no ha representado mucho la participación en poder asegurar de hacer una mejor obra, y evitar más desgracias ante un mal proyecto terminado, además ante los modelos evaluados se ha conseguido que presenta en su mayoría modelos representables en asegurar mayor seguridad. Además, coincide con Cuenca y Torres (2020), quienes encontraron que, la evaluación respectiva permitió determinar que la gran parte de la población no tiene acceso a una infraestructura vial óptima, por lo tanto, se convierte en una de las causas principales que incrementan el índice de pobreza dentro de la población los cuales son acrecentados por la falta de acceso a transporte y la energía. Asimismo, se determinó que el abastecimiento de agua para las comunidades más alejadas, es ineficiente debido a que no cuenta con las vías de acceso necesarias para el transporte respectivo a través de cisternas. Por ello, se determina la importancia de la participación del estado a través de la gestión adecuada de los recursos que permita la ejecución de obras orientadas a mejorar la infraestructura vial como una estrategia para fomentar el crecimiento económico y la entrega de un buen servicio hacia la ciudadanía.

Se determinó además que existe relación significativa entre el patrimonio fideicomitido y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022, ya que el análisis estadístico de Rho de Spearman fue de 0,953 (correlación positiva muy alta) y un p valor igual a 0,000 ($p\text{-valor} \leq 0.01$). Estos valores indican que, como resultado de la correlación, a medida que cada una de las actividades para la ejecución del patrimonio fideicomitido, generará cambios sobre las obras relacionadas con el mejoramiento de la infraestructura vial, por lo cual es necesario el mejoramiento continuo de cada una de las dimensiones respectivas. Este resultado coincide con Lavado y Sánchez (2021) quienes

determinaron que, que los propósitos sobre la elaboración de los proyectos y la ejecución del fideicomiso es hacer en mejorar la comunidad de una sociedad, al mismo tiempo en poder satisfacer las necesidades, y de conseguir mayor comunidad, de incrementar a la meta de un mejor desarrollo de oportunidades, por lo que ha resultado que seguir invirtiendo en infraestructura vial incrementan el desarrollo económico, porque se tiene más ampliación de caminos que aseguren un mejor pase de poder compartir hacia nuevas vías con producciones o ampliación de mercado, y además en poder hacer crecer los recursos económicos, y todo esto se debe a la gran gestión en poder seguir aprobando más proyectos de infraestructura vial. En consonancia a estos resultados, resulta fundamental la necesidad de llevar a cabo los procedimientos óptimos para que el patrimonio fideicomitado permita ejercer influencia sobre el desarrollo de las obras viales en beneficio de la ciudadanía, la cual es la principal beneficiaria y para la cual las autoridades cuentan con responsabilidades explícitas que involucran la gestión adecuada actuando con transparencia y objetividad.

Además, Flores (2015), manifiestan que, la gestión de obras es de carácter muy importante para la sociedad ya que de allí nace todo el proceso para satisfacer necesidades de todo el grupo social, además, gracias a las obras muchas personas se ven beneficiados ya que cumplen con las necesidades que pueden estar presentando; por otro lado, en alguno de los casos el estado no tienden a estar pendiente de todos, ya que la mayor parte del presupuesto es dirigido como foncomun para los entes municipales. En tanto, Sánchez et al. (2019), deducen que, ejecutar una infraestructura vial necesita de mucho presupuesto para poder afrontar a los gastos sucesibles que se pueden presentar durante el desarrollo de las actividades que se tenga programadas, es por ello que la gran parte del dinero del estado es dirigido en calidad de obra pública para el mejoramiento de las carreteras. En esa misma línea Amaya y Vildoso (2019), hacen hincapié, que los entes municipales tienen la responsabilidad de elaborar el proyecto ya que son los gestores para llevar a cabo las gestiones para obtener el financiamiento del estado, siempre y cuando exista un problema de por medio que pueda estar suscitando dentro de su ambiente de confort

Se determinó también que existe relación significativa entre el activo y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022, ya que el análisis estadístico de Rho de Spearman fue de 0,976 (correlación positiva muy alta) y un p valor igual a 0,000 ($p\text{-valor} \leq 0.01$). Por ello, los activos son recursos muy importantes que deben ser manejados de forma responsables por parte de los encargados de la entidad teniendo en cuenta que estos tienen la capacidad de variar de manera positiva o negativa el desarrollo de las obras viales. Este resultado coincide con Cardona et al. (2020), quienes determinaron que, respecto al análisis de los índices de ahorro a nivel mundial, la ciudadanía destina una gran cantidad de recursos financieros para cubrir los gastos de pasajes generados por un mal diseño de las obras viales, las cuales solamente permite el incremento de los costos asociados al transporte; sino que también permita que se mortalidad debido a que estas vías no han sido planificadas de forma estratégica para atender la gran demanda que representa actualmente. Para ello, resulta fundamental la terminación de procedimientos que permitan establecer la cita de ejecutar proyectos de alta envergadura para reducir los costos asociados y al mismo tiempo se pueda determinar los procedimientos de control adecuados para facilitar que los recursos sean utilizados de forma adecuada considerando que hoy en día el índice de corrupción es tan alto que diversos proyectos no se finalizan, debido a que los recursos se emplean para otros fines ajenos al objetivo principal; afectando directamente a la población que espera que las obras generen desarrollo. Además, se relaciona con lo determinado por Pertierra y Naimo (2020), quienes concluyeron que el análisis de los diferentes métodos de transporte conlleva a determinar la necesidad de considerar los diferentes factores geográficos que incide sobre el desarrollo de obras viales. De este modo, que cada uno de los proyectos ejecutados de manera estratégica y sin mayores inconvenientes, de modo que se pueda facilitar la accesibilidad para la ciudadanía, la cual además es un factor muy importante para el desarrollo de sus actividades económicas para facilitar su poder adquisitivo que conllevará a mejorar su calidad de vida. La compilación de diferentes teorías como la de grafos, hará posible la integración de los sistemas de información necesarios para

el desarrollo de la infraestructura vial adecuada. En base a ello, se destaca la importancia no solo de realizar una adecuada gestión de los activos, sino que también resulta fundamental la aplicación de procedimientos de fiscalización respectiva para garantizar que estos estén disponibles cuando se requiera para ejecutar las obras que sean necesarias para brindar los servicios de calidad que también permiten mejorar las posibilidades de desarrollo de la ciudadanía. Además, Bautista (2018), la infraestructura vial son cálculos matemáticos y accesos de estudios de ingeniería de poder presentarse un mejor diagrama de lo que se va necesitar y medidas a tomar en lo que se va invertir, además de sus diseños de sostenibilidad al poder ser ingresado un material de duración. En tanto, Palacios (2018), hacen referencia que, las obras publicas son de carácter importante para una población que carece de algunos problemas dentro de su área de confort, ya que mediante ello se efectúan obras que pretenden mejorar su condición en la que se encuentran a fin de poder ver reflejado un cambio que se oriente a la satisfacción de las necesidades; por lo tanto, para llevar a cabo un obra se debe observar que dificultados o percance tiene ese lugar, con la finalidad de poder hacer las gestiones respectivas por medio de los entes municipales, ya que son los únicos encargados en velar por la situación de sus jurisdicciones

Finalmente, se tuvo en cuenta que existe relación significativa entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022, ya que el análisis estadístico de Rho de Spearman fue de 0,969 (correlación positiva muy alta) y un p valor igual a 0,000 ($p\text{-valor} \leq 0.01$); además, solo el 93.90 % de la ejecución del fideicomiso influye en las obras de infraestructura vial. De esta manera, a medida que cada una de las actividades para la ejecución del fideicomiso se mejoren, generarán cambios sobre las obras relacionadas con el mejoramiento de la infraestructura vial. Este resultado coincide con Aste et al. (2020), quienes concluyeron que, el desarrollo de las actividades orientadas a la evaluación de la infraestructura vial distrital permitió determinar que existen falencias respecto al diseño y la función que cumplen las ciclovías en su intención de promover el desarrollo de un

transporte es sano que permita el cuidado medioambiental, sin embargo, se determinó que no se han tomado en cuenta de manera eficiente factores relevantes como la seguridad de los transeúntes y los ciclistas. De esta manera, se establece que las obras de infraestructura vía dependen de diversos factores, dentro de los cuales se encuentra el fideicomiso que necesita ser ejecutado de manera objetiva y transparente teniendo en cuenta que esta variable posee la capacidad de influir ya sea de forma positiva o negativa sobre las obras viales, por lo que es indispensable actuar con responsabilidad. Además, Alberto (2019), durante toda la duración o permanencia del fideicomiso, puede proceder a formar parte de establecer indicaciones de cómo poder llevar a cabo los desembolsos del fideicomiso muy a parte de su administración, además el contratista elegido procederá a que la obra se realice solicitudes de desembolso para poder sacar cualquier fondo a necesitar lo que está dentro de la disponibilidad del fideicomiso. Asimismo, Gasca y Castro (2021), establece que las ventajas del fideicomiso en contratos de obras públicas son las siguientes: que al poder realizar este proceso de asegurar los adelantos ayuda a que se puede conseguir de entregar el dinero acordado durante cada obra. En tanto, Arce (2020), las disposiciones de actuación que genera el fiduciario son de poder estar en la disponibilidad de poder administrar o llevar el cargo con responsabilidad sobre el patrimonio del fideicomisario, es parte de entregar tu mando a otra persona que confías en su capacidad.

VI. CONCLUSIONES

- 6.1.** Existe relación significativa entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022, ya que el análisis estadístico de Rho de Spearman fue de 0,969 (correlación positiva muy alta) y un p valor igual a 0,000 ($p\text{-valor} \leq 0.01$); además, solo el 93.90 % de la ejecución del fideicomiso influye en las obras de infraestructura vial.
- 6.2.** El nivel de ejecución del fideicomiso, es medio en 53,2 %, estos resultados se deben a que las obligaciones fiduciarias no están contempladas dentro de los términos de contrato, asimismo, no existe un acuerdo común entre las partes para las ejecuciones del fideicomiso.
- 6.3.** El nivel de obras de infraestructura vial, es medio en 50 %, estos resultados obtenidos se deben a que la institución no cuenta con información actualizada en manuales sobre la gestión de obras de infraestructura vial, las especificaciones técnicas no están de acorde a las necesidades e infraestructuras de las vías.
- 6.4.** Existe relación significativa entre el patrimonio fideicomitido y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022, ya que el análisis estadístico de Rho de Spearman fue de 0,953 (correlación positiva muy alta) y un p valor igual a 0,000 ($p\text{-valor} \leq 0.01$).
- 6.5.** Existe relación significativa entre el activo y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022, ya que el análisis estadístico de Rho de Spearman fue de 0,976 (correlación positiva muy alta) y un p valor igual a 0,000 ($p\text{-valor} \leq 0.01$).

VII. RECOMENDACIONES

7.1. Al gerente sub regional de Alto Amazonas, hacer cumplir las obligaciones fiduciarias (tempos de ejecución) como también las medidas de cobro por incumplimiento de contratos, de acuerdo al tiempo de entrega mediante las cláusulas planteadas en las bases de los procedimientos de selección que realiza la entidad, términos de referencia y por ende en los contratos de las obras que se ejecutan entre la entidad y las empresas constructoras, que según la Ley N° 30897, Ley de Promoción de la Inversión y desarrollo del departamento de Loreto, en el Artículo 3, de los montos de transferencia, acápite 3.4.El Gobierno Regional de Loreto conjuntamente con el Ministerio de Economía y Finanzas designarán al fiduciario del fideicomiso. El convenio de fideicomiso correspondiente deberá incluir aspectos relacionados con la obligación de reportar información que le permita al mencionado gobierno regional y sub gerencia regional, dar debido cumplimiento a lo señalado en el numeral 9.1 del artículo 9 de la presente ley, entre otros relacionados con el registro de información que le corresponda. Acápite 3.5 Las transferencias que realizará la Dirección General de Endeudamiento y Tesoro Público del Ministerio de Economía y Finanzas, en cada ejercicio presupuestal, serán efectuadas en cuotas semestrales iguales. Acápite 3.7 Para efectos de la ejecución de las inversiones públicas señaladas en el artículo 6 de la presente ley, los recursos depositados en el fideicomiso a que se refiere el presente artículo, se incorporan en el presupuesto institucional del Gobierno Regional de Loreto en la fuente de financiamiento recursos determinados, de conformidad con el mecanismo establecido en el numeral 42.1 del artículo 42 de la Ley 28411. Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto.3.8 Los gastos que se realicen con cargo a los recursos del fideicomiso antes mencionado, se sujetan a las normas de los Sistemas de Administración Financiera del Estado, así como a la normativa de las contrataciones del Estado. para evitar que la institución tenga prejuicios económicos que puedan poner en riesgo

el desarrollo normal de sus actividades como también evitar posteriores arbitrajes en cuanto a las obras; generando así pérdidas económicas, paralización de obras y no se pueda satisfacer las necesidades de la población.

7.2. Al gerente sub regional de Alto Amazonas, contar con medidas de protección al patrimonio institucional mediante una valorización económica de cada bien institucional en caso de pérdida o de desgaste; además de realizar adecuadas valoraciones en función al tiempo de depreciación de cada uno de ellos, como también dar una adecuada administración a los activos (organización y control), que según la Ley N° 31274, Ley que modifica la Ley 30897, Ley de Promoción de la Inversión y desarrollo del departamento de Loreto, para la adecuada administración de los recursos del fideicomiso en el Artículo 4. Del Consejo Directivo, se plantea la conformación de un consejo directivo conformado por: a) Tres (3) representantes del Gobierno Regional de Loreto. b) Tres (3) representantes de las municipalidades (dos provinciales y uno distrital) de Loreto. c) Un (1) representante de los colegios profesionales de Loreto. d) Un (1) representante de la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Loreto. e) Un (1) representante de la entidad fiduciaria, para evitar que estos sufran daños o perjuicios a corto y mediano plazo. Asimismo, ejecutar de manera adecuada los presupuestos asignados para que no se tenga posteriormente ampliaciones de los mismos y reestructuraciones en los términos de referencia.

7.3. Al gerente de infraestructura de la gerencia sub regional de Alto Amazonas, contar con información actualizada sobre las estadísticas y proyecciones viales, diagramas viales, tramos en buen estado, carreteras en proceso de mantenimiento, carreteras en procesos de licitación, mediante los diferentes trabajos en campo que se realiza para actualizar información de infraestructura vial y supervisiones oportunas de los responsables para mantener vías adecuadas para su

transitabilidad. De acuerdo al Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, en el capítulo VI. Mantenimiento Vial, menciona que estas serán elaboradas por el Ministerio de transporte y comunicaciones, Gobiernos regionales y las municipalidades respectivamente orientadas a la preservación del patrimonio vial, lo cual a su vez va permitir contar con inventarios adecuados para una correcta toma de decisiones y así poder gestionar su financiamiento como también poder a futuro desarrollar proyectos viales de impacto en la población.

- 7.4. Al gerente de infraestructura de la gerencia sub regional de Alto Amazonas, realizar el monitoreo rutinario para que los mantenimientos se hagan de forma periódicos (cada tres meses), de acuerdo al Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, menciona en el capítulo VI. Mantenimiento Vial, en el artículo 39, los tipos de mantenimientos, entre los cuales están Mantenimiento Rutinario, y el Periódico, en el cual se detallan los procedimientos y plazos a realizarse y de acuerdo al plan de trabajo de los TDR y expedientes técnicos estipulados para el mejoramiento constante de las vías vecinales, trochas carrozables y carreteras afirmadas. En consecuencia, dicho servicio va beneficiar de manera directa a los usuarios, que transiten por diferentes rutas dentro de la región Loreto, porque va permitir que los pobladores de las zonas más alejadas puedan sacar sus productos hacia las ciudades comerciales, que los médicos y docentes puedan llegar a sus centros de trabajo sin ninguna dificultad.

REFERENCIAS

- Alberto, C. (2019). Seizure of assets held in trust and victims' rights. *Universidad Nacional de Cuyo, Argentina*.
<https://www.redalyc.org/journal/2932/293265423006/html/>
- Amaya, O., Vildoso, A. (2019) Sistema de control de costos para presupuestar y controlar obras de infraestructura vial: una revisión de la literatura científica 2009-2019. (artículo científico). *Universidad Privada del Norte*. Perú.
<https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/26358/Trabajo%20de%20investigaci%C3%B3n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Arce, E. (2020). The Liability of Fiduciary in Contracts of Commercialization of Fiduciary Participations. *Pontificia Universidad Javeriana, Colombia*.
<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/vnijuri/article/view/29040/24911>
- Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación. Introducción a la metodología científica* (6ta ed.). Editorial Episteme.
https://www.researchgate.net/publication/301894369_EL_PROYECTO_DE_INVESTIGACION_6a_EDICION/link/572c1b2908ae2efbfbdbde004/download
- Arias, R., Rodríguez, J. (2018) Environmental and socioeconomic criteria to prioritize investments in the road network of Costa Rica. (artículo científico). *Infraestructura vial*. Costa Rica.
<https://www.scielo.sa.cr/pdf/infraestructura/v20n35/2215-3705-infraestructura-20-35-12.pdf>
- Aste, N., Concepción, D., García, C. (2020). Bicycle path infrastructure in lima, Peru: Miraflores district case study. (artículo científico). *Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, Perú*.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/espacioydesarrollo/article/download/23814/22687/>

- Baena, G. (2017). *Metodología de la investigación*. Grupo Editorial Patria. http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales_de_consulta/Drogas_de_Abuso/Articulos/metodologia%20de%20la%20investigacion.pdf
- Bautista, A. (2018) Análisis de accesibilidad y conectividad de la red vial intermunicipal en el microsistema regional de la provincia Centro en Boyacá, Colombia. (artículo científico). *Perspectiva geográfica*. Colombia. <http://www.scielo.org.co/pdf/pgeo/v23n1/0123-3769-pgeo-23-01-123.pdf>
- Bernal, C. (2010) Metodología de la investigación. (3° Ed.). Pearson. Colombia. <https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/El-proyecto-de-investigaci%C3%B3n-F.G.-Arias-2012-pdf.pdf>
- Cabezas, E., Andrade, D., Torres, J. (2018) Introducción a la metodología de la investigación científica. Universidad de las Fuerzas Armadas. Ecuador. <http://repositorio.espe.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/21000/15424/Introduccion%20a%20la%20Metodologia%20de%20la%20investigacion%20cientifica.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Cárcamo, E. (2017). Aplicación del fideicomiso en el mundo de los negocios. Conexión ESAN. <https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/aplicacion-del-fideicomiso-en-el-mundo-de-los-negocios>
- Cardona, S., Escobar, D., Moncada, C. (2020) Índice de ahorro de tiempo medio de viaje cómo variable complementaria en la metodología Contribución por Valorización para la financiación de infraestructura vial. (artículo científico). *Información tecnológica*. Colombia. <https://web.s.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=0&sid=3eb03fc4-e668-4150-aab7-ca073ad43732%40redis>
- Carmona, G., Bonilla, C., Caballero, P. (2018) Policies and interventions to reduce injuries due to traffic accidents: From evidence to practice. (artículo científico). *An Fac med*. Perú. <http://www.scielo.org.pe/pdf/afm/v79n3/a10v79n3.pdf>
- Carrillo, E., Ruiz, A., Ibarra, L. (2021) The state public trust of the tourism promotion tax: Identification in the financial flow network structure and its

meager transparency. (artículo científico). *Rascender*. México.
<https://www.scielo.org.mx/pdf/tcg/v7n19/2448-6388-tcg-7-19-88.pdf>

Central de Informaciones ASPPOR (2021) Falta infraestructura vial ante inversiones privadas en Callao y Chancay. Perú.
<https://www.asppor.org.pe/2021/09/falta-infraestructura/>

Cohen, N., Gómez, G. (2019) Metodología de la investigación, ¿para qué?: la producción de los datos y los diseños. Teseo. Argentina.
http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20190823024606/Metodologia_para_que.pdf

Concytec (2018). *Reglamento de calificación, clasificación y registro de los investigadores del sistema nacional de ciencia, tecnología e innovación tecnológica* - *Reglamento RENACYT*.
https://portal.concytec.gob.pe/images/renacyt/reglamento_renacyt_version_final.pdf

Contraloría General de la República (2022). Informe de evaluación de resultados plan estratégico institucional modificado 2019 – 2024.
https://doc.contraloria.gob.pe/transparencia/documentos/2022/Informe_Evaluacion_PEI_2021.pdf

Cortes, M. y Iglesias, M. (2004). *Generalidades sobre metodología de la investigación* (1st ed.). Universidad Autónoma del Carmen.
http://www.unacar.mx/contenido/gaceta/ediciones/metodologia_investigacion.pdf

Cuenca, A., Torres, D. (2020). Impact of infrastructure investment on poverty in Latin America in 1996-2016. (artículo científico). *Población y Desarrollo Brasil*. http://scielo.iics.una.py/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2076-054X2020005000005

El País (2022) Las carreteras de las ciudades aisladas en América Latina son más mortales que las de las metrópolis. México.
<https://elpais.com/ciencia/2022-03-03/las-carreteras-de-las-ciudades-aisladas-en-america-latina-son-mas-mortales-que-las-de-las->

metropolis.html?event=go&event_log=go&prod=REGCRARTCIENCIA&o
=cerrciencia

Espitia, J., Ferrari, C., González, J., Hernández, I., Reyes, L., Romero, A., Tassara, C., Varela, D., Villabona, J., Zafra, G. (2018). Public spending in Colombia. Reflections and proposals. *Revista de Economía Institucional*. <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/ecoins/article/view/5754/7142>

Flores, J. (2015) Infraestructura carretera: construcción, financiamiento y resistencia en México y América Latina. (artículo científico). *Rev Esp Transporte y territorio*. Argentina. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333042522007.pdf>

Gallardo, E. (2017) Metodología de la Investigación: manual autoformativo interactivo. Universidad Continental. Perú. <https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream>

García, R., Dávila, L., Alba, J. (2021) Indicaciones sobre la evaluación de la infraestructura de carreteras para Cuba. (artículo científico). *Revista de Arquitectura e Ingeniería*. Cuba. <https://www.redalyc.org/journal/1939/193969257006/193969257006.pdf>

Gasca, J., Castro, E. (2021). Real estate financialisation in Mexico: a look from the Real Estate Investment Trusts in Mexico (REIT). *Revista INVI. Chile*. <https://www.redalyc.org/journal/258/25869557005/25869557005.pdf>

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6ta ed.). McGraw-Hill. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>

Hilario, H. (2018) Análisis del transporte de materiales en obras viales. Universidad de Piura. Perú. https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/3467/MAS_ICIV-L_042.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Izquierdo, G. (2022). Por una mejora de la eficiencia del gasto público en España. *Revista IEE*. <https://www.ieemadrid.es/wp-content/uploads/IEE.-Revista->

N.o-1-2022.-Por-una-mejora-de-la-eficiencia-del-gasto-publico-en-Espana-1.pdf

LEY Nº 26702 (2011), Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros. Perú.
[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8CEF5E01E937E76105257A0700610870/\\$FILE/26702.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8CEF5E01E937E76105257A0700610870/$FILE/26702.pdf)

Lavado, J., Sánchez, K. (2021) Procesos de gestión de los proyectos de inversión de infraestructura vial en los gobiernos regionales: un caso del gobierno regional de San Martín -Perú. (Artículo científico) *Revista multidisciplinar*.
<https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/772/1055>

Locker, Y. (2019). El control del fideicomiso público por el tribunal de cuentas de la provincia de tierra del fuego (Tesis de maestría). *Universidad austral*.
<https://rii.austral.edu.ar/bitstream/handle/123456789/1189/Locker%20Yesia%20Susana.pdf?sequence=1>

Loo, M. (2019). The Challenge of Public Works Concessions: What (and What Not) to Concession? *Revista de derecho Valdivia*.
<https://www.scielo.cl/pdf/revider/v32n2/0718-0950-revider-32-02-185.pdf>

López, C., Parra, M., Montañez, A. (2019) Comparative analysis of road infrastructure between Colombia and Ecuador in the 21st century. (artículo científico). *Universidad ECCI*. Colombia.
<https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85080861031&origin=resultslist&sort=plf-f&src=s&st1=infraestructura+vial&sid=bc61b82796eaffe6967a52de46b732fc&sot=b&sdt=b&sl=35&s=TITLE-ABS-KEY%28infraestructura+vial%29&relpos=2&citeCnt=0&searchTerm=>

Lopez, G. y Rosas, N. (2022) Beneficios de la construcción del puente rocotales en el servicio de transitabilidad vehicular e impacto ambiental en la región Cusco Perú (artículo científico), *Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez*, Juliaca, Perú.

- Mariño, J., Morillo, K. (2019). The reinstatement of the commercial trust as an automobile guarantee in Ecuador. *Ciencia, Tecnología e Innovación. Ecuador*.
<https://www.revistaholopraxis.com/index.php/ojs/article/view/119>
- Martinez, I., Batistela, G., Simões, D. (2021) Management of economic and financial risk of investments in assets for extraction of non-metallic mineral extracts. (artículo científico). *Ingeniare. Chile*.
<https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85124398972&origin=resultslist&sort=plf-f&src=s&st1=activos+financieros&sid=734d5c3c62287dab4715aebfc3f0c7de&sot=b&sdt=b&sl=34&s=TITLE-ABS-KEY%28activos+financieros%29&relpos=1&citeCnt=0&searchTerm=>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2006) Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial. El Peruano. Perú.
<https://www.proviasdes.gob.pe/Normas/Proyecto.pdf>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020). Provias Nacional – Memoria Anual 2019.
<https://www.pvn.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/pvn-memoria-anual-2019.pdf>
- Montoya, A. (2017). Análisis del Rol del Agente Fiduciario en el Contrato de Fideicomiso en el Perú (Tesis de maestría). *Universidad católica del Perú*.
https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8670/mun-daca_torres_analisis_del_rol_del_agente_fiduciario_en_el_contrato_de_fideicomiso_en_el_peru.pdf?sequence=1&isallowed=y
- Mundaca, T. (2017). Análisis del rol del agente fiduciario en el contrato de fideicomiso en el Perú (Tesis de maestría). *Universidad católica del Perú*.
<https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/8670>
- Pacheco, M. (2021). Principles of Public Procurement in the Context of the Free Trade Agreement Between Chile and Colombia. (artículo científico). *Revista Digital de Derecho Administrativo. Colombia*.
<https://www.redalyc.org/journal/5038/503867013011/503867013011.pdf>

- Palacios, C. (2016) Efecto de la inversión pública en la infraestructura vial sobre el crecimiento de la economía peruana entre los años 2000-2016. (artículo científico). *Ingeniería Industrial*. Perú. <https://www.redalyc.org/journal/3374/337458057010/337458057010.pdf>
- Patiño, B. (2016) Proyectos de infraestructura vial e integración territorial. Las vías 4G en las subregiones escenarios del post-conflicto en antioquia. (artículo científico). *Bitácora*. Colombia. <https://www.redalyc.org/pdf/748/74846551009.pdf>
- Pinto, I. (2020). Public services and modernity of Quito. DAYA. Diseño, Arte y Arquitectura. <https://revistas.uazuay.edu.ec/index.php/daya/article/view/285/385>
- Plata, M. (2017). The superposition of the trustee in Latin America. *Universidad de los Andes Facultad de Derecho*. Colombia. <https://www.redalyc.org/pdf/3600/360055996016.pdf>
- Ramos, L. (2021). Using clean technologies to build roads we help healthcare. (artículo científico). *Ipha Centauri*. <https://journalalphacentauri.com/index.php/revista/article/view/58/50>
- Rivero, Y. (2017) Management and of road infrastructure and public works through the Subsidiary Personal work in Venezuela. The case of Merida 1828-1925. (artículo científico). *Universidad de Los Andes*. Venezuela. <https://web.s.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=0&sid=0a5fd846-bc2c-43cd-9c1b-4d3d9ba049f1%40redis>
- Ríos, R. (2017) Metodología para la investigación y redacción. (3° Ed.) Servicios Académicos Intercontinentales S.L. España. <https://www.eumed.net/libros-gratis/2017/1662/1662.pdf>
- Rodríguez (2022). The real estate trust in dominican legislation: its contribution to housing development. (artículo científico). *Novum jus. Republica Dominicana*. <https://novumjus.ucatolica.edu.co/article/download/4091/4103/32318>
- Rodríguez, M. (2022). The real estate trust in dominican legislation: its contribution to housing development.

Universidad Rovirai Virgili. España.
<https://novumjus.ucatolica.edu.co/article/view/4091/4103>

Rodríguez, M., Palomino, G. & Aguilar, C. (2020). Efficiency, effectiveness and transparency of municipal public spending. *Ciencia Latina revista multidisciplinar*.
<https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/108/94>

Rojas, M., Ramírez, A. (2018) Investment in Road Infrastructure and Its Impact on the Economic Development: An Analysis Approach to the Infrastructure Case in Colombia (1993-2014). (artículo científico). *Revista de Ingenierías*. Colombia.
<https://www.redalyc.org/journal/750/75058047007/html/>

Sánchez, M., Escribano, F., Tejada, A. (2019) Análisis de los factores determinantes del ahorro de costes en accidentes de tráfico en la red de carreteras de España. (artículo científico). *Rev Esp Salud Pública*. España. <https://www.scielo.org/pdf/resp/2019.v93/e2019111111/es>

Tamayo, M. (2003). *El proceso de la investigación científica* (4ta ed.). Limusa. Noriega Editores.
https://www.academia.edu/17470765/EL_PROCESO_DE_INVESTIGACION_CIENTIFICA_MARIO_TAMAYO_Y_TAMAYO_1?auto=download

Tapia, V., Carbajal, L., Vásquez, V. (2018) Reordenamiento vehicular y contaminación ambiental por material particulado (2,5 y 10), dióxido de azufre y dióxido de nitrógeno en Lima Metropolitana. (artículo científico). *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. Perú.
<https://www.scielo.org/pdf/rpmesp/2018.v35n2/190-197/es>

Tumi, J. (2020). Accountability in the management of the municipal government of Puno-Peru (2011-2018). (artículo científico). *Revista de Investigación en Comunicación y Desarrollo*. Perú.
http://www.scielo.org.pe/pdf/comunica/v11n1/en_2226-1478-comunica-11-01-63.pdf

Vargas, D y Agüero (2020) Análisis estadístico de choques viales a nivel distrital para la gran área metropolitana. (artículo científico) *Revista Infraestructura*

Vial.

Costa

Rica.

<https://www.scielo.sa.cr/pdf/infraestructura/v22n40/2215-3705-infraestructura-22-40-1.pdf>

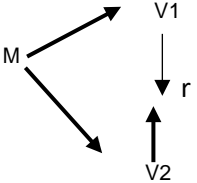
ANEXOS

Matriz de operacionalización de variables

Dimensiones	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
V1: Ejecución del fideicomiso	Ley N° 26702 (2011), el fideicomiso es una relación jurídica por la cual una persona, denominada fideicomitente, transfiere bienes a otra persona, denominada fiduciario, para la constitución de un patrimonio fideicomitado, sujeto al dominio fiduciario de este último y afecto al cumplimiento de un fin o fines específicos a favor de un tercero o del propio fideicomitente, a quienes se denomina fideicomisarios.	Se medirá mediante sus dimensiones e indicadores	Patrimonio fideicomitado	<ul style="list-style-type: none"> • Obligaciones fiduciarias • Medidas de cobro • Común acuerdo de las partes • Medidas de protección del patrimonio 	Ordinal
			Activos	<ul style="list-style-type: none"> • Administración de activos • Daños • Perjuicios 	
V2: Obras de infraestructura vial	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2006), define las pautas para las normas técnicas de planificación hasta el mantenimiento de la infraestructura vial a nivel nacional para su óptima administración de acuerdo a los objetivos previstos en la ley.	Se medirá mediante sus dimensiones e indicadores	Planificación	<ul style="list-style-type: none"> • Diagramas viales • Estadísticas y proyecciones • Inventario vial • Patrimonio vial 	Ordinal
			Caminos de bajo volumen de tránsito	<ul style="list-style-type: none"> • Vehículos por día • Trocha carrozable 	
			Vías urbanas	<ul style="list-style-type: none"> • Arterias • Calles • Vías de evitamiento 	
			Construcción vial	<ul style="list-style-type: none"> • Especificaciones y manuales • Especificaciones técnicas • Pavimento 	
			Mantenimiento vial	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento rutinario • Mantenimiento periódico 	

Matriz de consistencia

Formulación del problema	Objetivos	Hipótesis	Técnica e Instrumentos
<p>Problema general: ¿Cuál es la relación entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022?</p> <p>Problemas específicos:</p> <p>¿Cuál es el nivel de ejecución del fideicomiso en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022?</p> <p>¿Cuál es el nivel de obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022?</p> <p>¿Cuál es la relación entre el patrimonio fideicomitado y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022?</p> <p>¿Cuál es la relación entre los activos y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022?</p>	<p>Objetivo general: Determinar la relación entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>Identificar el nivel de ejecución del fideicomiso en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.</p> <p>Identificar el nivel de obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.</p> <p>Establecer la relación entre el patrimonio fideicomitado y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.</p> <p>Establecer la relación entre los activos y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.</p>	<p>Hipótesis general: Hi: Existe relación significativa entre la ejecución del fideicomiso y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.</p> <p>Hipótesis específicas:</p> <p>H1: El nivel de ejecución del fideicomiso en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022, es alto.</p> <p>H2: El nivel de obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022, es alto.</p> <p>H3: Existe relación significativa entre el patrimonio fideicomitado y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.</p> <p>H4: Existe relación significativa entre los activos y las obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas - 2022.</p>	<p>Técnica La técnica que se utilizará es la encuesta.</p> <p>Instrumentos Los instrumentos que se utilizarán son dos cuestionarios, uno para cada variable de estudio.</p>

Diseño de investigación	Población y muestra	Variables y dimensiones		
<p>Diseño: No experimental de corte transversal</p> <p>De nivel correlacional</p>  <p>Donde:</p> <p>M: Muestra V1: Ejecución del fideicomiso V2: Obras de infraestructura vial r : Relación entre ambas variables</p>	<p>Población</p> <p>La población fue de 62 colaboradores de las áreas relacionadas al tema de obras públicas de infraestructura vial</p> <p>Muestra</p> <p>La muestra fue de 62 colaboradores de las áreas relacionadas al tema de obras públicas de infraestructura vial</p>	<p>Variables</p>	<p>Dimensiones</p>	
		<p>Ejecución del fideicomiso</p>	<p>Patrimonio fideicomitido</p>	
		<p>Obras de infraestructura vial</p>	<p>Activos</p> <p>Planificación</p> <p>Caminos de bajo volumen de tránsito</p> <p>Vías urbanas</p> <p>Construcción vial</p> <p>Mantenimiento vial</p>	

Cuestionario: Ejecución del fideicomiso

Datos generales:

N° de cuestionario: Fecha de recolección:/...../.....

Introducción:

El presente instrumento tiene como objetivo recabar información acerca de la Ejecución del fideicomiso. Lea atentamente cada ítem y seleccione una de las alternativas, la que sea la más apropiada para Usted, seleccionando del 1 a 5, que corresponde a su respuesta. Además, debe marcar con un aspa la alternativa elegida. Asimismo, no existen respuestas “correctas” o “incorrectas”, ni respuestas “buenas” o “malas”. Solo se solicita honestidad y sinceridad de acuerdo a su percepción. Finalmente, la respuesta que vierta es totalmente reservada y se guardará confidencialidad y marque todos los ítems.

Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre
1	2	3	4	5

N°	Criterios de evaluación	1	2	3	4	5
Patrimonio fideicomitado						
1	S cumplen a cabalidad las obligaciones fiduciarias.					
2	Las obligaciones fiduciarias están contempladas dentro de los términos de contrato.					
3	Se efectúan de manera obligatoria las medidas de cobro.					
4	Las medidas de cobro están conforme a los contratos estipulados.					
5	Existe un acuerdo común entre las partes para las ejecuciones de los fideicomisos.					
6	Los acuerdos entre ambas partes son respetados a cabalidad.					
7	Se cumplen las medidas de protección del patrimonio.					
Activos						

8	Se administran de manera adecuada los activos.					
9	Se comunican los percances en la administración de los activos.					
10	Se informan de manera oportuna los daños causados a los activos.					
11	Los daños causados no tienen mucho impacto en la ejecución del fideicomiso.					
12	Los prejuicios generados perjudican de manera directa la ejecución del fideicomiso.					
13	Los prejuicios generados no obstaculizan la ejecución del fideicomiso.					
14	Los prejuicios generados son comunicados a las respectivas para sus posteriores procesos.					
15	Los prejuicios generados no perjudican la disposición de fondos.					

Instrumentos de recolección de datos

Cuestionario: Obras de infraestructura vial

Datos generales:

N° de cuestionario: Fecha de recolección:/...../.....

Introducción:

El presente instrumento tiene como objetivo recabar información acerca de las obras de infraestructura vial. Lea atentamente cada ítem y seleccione una de las alternativas, la que sea la más apropiada para Usted, seleccionando del 1 a 5, que corresponde a su respuesta. Además, debe marcar con un aspa la alternativa elegida. Asimismo, no existen respuestas “correctas” o “incorrectas”, ni respuestas “buenas” o “malas”. Solo se solicita honestidad y sinceridad de acuerdo a su percepción. Finalmente, la respuesta que vierta es totalmente reservada y se guardará confidencialidad y marque todos los ítems.

Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre
1	2	3	4	5

Nº	Criterios de evaluación	1	2	3	4	5
Planificación						
1	Se cuenta con diagramas viales en toda la zona.					
2	Se cuenta con información para una adecuada estadística y proyecciones a futuro.					
3	Se cuenta con un inventario vial actualizado.					
4	Se cuenta con un patrimonio vial actualizado.					
Caminos de bajo volumen de tránsito						
5	Se tiene un registro de la transitabilidad de vehículos por día.					
6	Se cuenta con una data actualizada del tipo de vehículos de mayor tránsito en las vías.					

7	Se cuenta con número exacto de trochas carrozables.					
8	Se cuenta con un programa de mantenimiento de las trochas carrozables.					
Vías urbanas						
9	Se cuenta con arterias para del descongestionamiento vehicular.					
10	Las calles se encuentran en buenas condiciones para el tránsito peatonal y vehicular.					
11	Se cuenta con una vía evitamiento para vehículos de carga pesada.					
Construcción vial						
12	Se cuenta con información actualizada en manuales sobre la gestión de obras de infraestructura vial.					
13	Las especificaciones técnicas están de acorde a las necesidades e infraestructuras de las vías.					
14	Las obras de infraestructura vial cuentan con pavimento.					
Mantenimiento vial						
15	Se realiza mantenimiento rutinario de las vías.					
16	Se realiza mantenimiento periódico de las vías.					

Validación de los instrumentos de investigación

Variable	Nº	Especialidad	Promedio de validez	Opinion del experto
Ejecución del fideicomiso	1	Metodologo	4.7	Coherente y aplicable
	2	Especilista	4.6	Coherente y aplicable
	3	Especilista	4.7	Coherente y aplicable
Obras de infraestructura vial	1	Metodologo	4.8	Coherente y aplicable
	2	Especilista	4.7	Coherente y aplicable
	3	Especilista	4.8	Coherente y aplicable

Validación de los instrumentos de investigación

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: M.Sc. Segundo Saúl Rodríguez Mendoza

Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín

Especialidad : Maestro en Ciencias Económicas

Instrumento de evaluación : Cuestionario **Ejecución del fideicomiso**

Autor (s) del instrumento (s) : Luis Alberto Mozombite Gonzales

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Ejecución del fideicomiso					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.				X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio; Ejecución del fideicomiso					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Ejecución del fideicomiso					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.				X	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL						47

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable).

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento muestra coherencia metodológica en un 94%, por lo que procede su aplicación

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 4.7

Tarapoto 21 de octubre del 2022


 U.C. MSc. Segundo Rodríguez M.
 Colig. CLAD 7097

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Mg. Jarvis Dario Macahuachi Tananta
 Institución donde labora : MACAHUACHI & MEJIA – CONTADORES ASOCIADOS
 Especialidad : Maestro en Gestión Pública
 Instrumento de evaluación : Cuestionario: Ejecución de fideicomiso
 Autor (s) del instrumento (s) : Luis Alberto Mozombite Gonzales

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: Ejecución de fideicomiso , en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Ejecución de fideicomiso .				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: Ejecución de fideicomiso de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Ejecución de fideicomiso .				X	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Ejecución de fideicomiso .					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.				X	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL						46

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.6

Tarapoto 21 de Octubre del 2022


CPC. Mg. Jarvis Dario Macahuachi Tananta
 N° Matriculado 18-1485

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Dra. Karen Olinda Castro Mori
 Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín
 Especialidad : Doctora en Gestión Pública y Gobernabilidad
 Instrumento de evaluación : Cuestionario: Ejecución de fideicomiso
 Autor (s) del instrumento (s) : Luis Alberto Mozombite Gonzales

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: Ejecución de fideicomiso , en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Ejecución de fideicomiso .				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: Ejecución de fideicomiso de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Ejecución de fideicomiso .					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Ejecución de fideicomiso .					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.				X	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL						47

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.7

Tarapoto 21 de Octubre del 2022


Karen Olinda Castro Mori
 DOCTORA EN GESTIÓN PÚBLICA Y
 GOBERNABILIDAD
 Reg. C.A.S.M. N° 489
 DNI. N° 44897466

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: M.Sc. Segundo Saúl Rodríguez Mendoza

Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín

Especialidad : Maestro en Ciencias Económicas

Instrumento de evaluación : Cuestionario **Obras de infraestructura vial**

Autor (s) del instrumento (s) : Luis Alberto Mozombite Gonzales

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Obras de infraestructura vial.					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Obras de infraestructura vial.					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Obras de infraestructura vial.					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.				X	
PUNTAJE TOTAL						48

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable).

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento muestra coherencia entre indicadores y enunciados en un 96%, por lo que es aplicable

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 4.8 Buena

Tarapoto 21 de octubre del 2022


 U.C. M.Sc. **Segundo Rodríguez M.**
 Coleg. CLAD 7097

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

II. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Mg. Jarvis Dario Macahuachi Tananta
Institución donde labora : MACAHUACHI & MEJIA – CONTADORES ASOCIADOS
Especialidad : Maestro en Gestión Pública
Instrumento de evaluación : Cuestionario: Obras de infraestructura vial
Autor (s) del instrumento (s) : Luis Alberto Mozombite Gonzales

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: Obras de infraestructura vial , en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Obras de infraestructura vial .					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: Obras de infraestructura vial de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.				X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio. Obras de infraestructura vial .				X	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Obras de infraestructura vial .					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL		47				

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD.

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.7

Tarapoto 21 de Octubre del 2022


Mg. Jarvis Dario Macahuachi Tananta
N° Matricula 10-1481

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

II. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Dra. Karen Olinda Castro Mori
 Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín
 Especialidad : Doctora en Gestión Pública y Gobernabilidad
 Instrumento de evaluación : Cuestionario: Obras de infraestructura vial
 Autor (s) del instrumento (s) : Luis Alberto Mozombite Gonzales

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: Obras de infraestructura vial , en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Obras de infraestructura vial .					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: Obras de infraestructura vial de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.				X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio. Obras de infraestructura vial .					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Obras de infraestructura vial .					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL						48

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD.

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.8

Tarapoto 21 de Octubre del 2022


Karen Olinda Castro Mori
 DOCTORA EN GESTIÓN PÚBLICA Y
 GOBERNABILIDAD
 Reg. C.A.S.M. N° 409
 B.N.I. N° 44917400

Confiabilidad de los instrumentos de investigación

Análisis de confiabilidad de Ejecución del fideicomiso

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	20	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	20	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,974	15

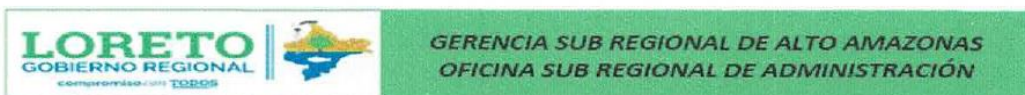
Análisis de confiabilidad de Obras de infraestructura vial

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	20	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	20	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,979	16

Constancia de autorización donde se ejecutó la investigación



"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Yurimaguas, 11 de octubre de 2022

CONSTANCIA

El Gerente de la Gerencia Subregional de Alto Amazonas del Gobierno Regional de Loreto, hace constar:

Que, el señor Luis Alberto MOZOMBITE GONZALES, identificado con DNI N° 73498216, realizará el trabajo de investigación titulado: "Ejecución del fideicomiso y obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas – 2022", en la Oficina Subregional de Infraestructura de esta entidad, durante los meses de octubre, noviembre y diciembre, del presente año; con la finalidad de obtener el Grado de: Maestro en Gestión Pública. El trabajo de investigación, será aplicado en esta entidad, a la misma que represento, previa autorización y de la cual, doy fe.

Se le expide la presente constancia, a la parte interesada para los fines que estime por conveniente.

Atentamente,


Abog. Daniel Abraham Arcineta Apuela
GERENTE
GERENCIA SUB REGIONAL DE ALTO AMAZONAS
YURIMAGUAS



Base de datos estadístico
V1: Ejecución del fideicomiso

Nº	p1	p2	p3	p4	p5	p6	p7	sub total	p8	p9	p10	p11	p12	p13	p14	p15	sub total	TOTAL
1	2	3	3	2	2	2	3	17	3	3	2	2	3	2	3	3	21	38
2	3	3	4	4	4	3	3	24	3	4	4	3	3	3	3	4	27	51
3	1	1	1	2	2	1	1	9	1	1	2	1	1	1	1	1	9	18
4	1	2	2	2	1	1	2	11	2	2	1	1	2	1	2	2	13	24
5	3	4	3	4	3	3	4	24	4	3	3	3	4	3	4	3	27	51
6	1	2	2	2	2	1	2	12	2	2	2	1	2	1	2	2	14	26
7	4	4	4	3	4	4	4	27	4	4	4	4	4	4	4	4	32	59
8	3	2	3	2	3	3	2	18	2	3	3	3	2	3	2	3	21	39
9	4	4	5	3	3	4	4	27	4	1	3	4	4	4	4	5	29	56
10	5	4	5	4	5	5	4	32	4	1	5	5	4	5	4	5	33	65
11	4	4	4	5	5	4	4	30	4	4	5	4	4	4	4	4	33	63
12	3	2	4	3	2	3	2	19	2	4	2	3	2	3	2	4	22	41
13	2	3	2	2	2	2	3	16	3	4	2	2	3	2	3	2	21	37
14	4	3	4	2	3	4	3	23	3	4	3	4	3	4	3	4	28	51
15	2	2	1	1	2	2	2	12	2	1	2	2	2	2	2	1	14	26
16	2	3	3	2	2	2	3	17	3	3	2	2	3	2	3	3	21	38
17	3	3	4	4	4	3	3	24	3	4	4	3	3	3	3	4	27	51
18	1	1	1	2	2	1	1	9	1	1	2	1	1	1	1	1	9	18
19	1	2	2	2	1	1	2	11	2	2	1	1	2	1	2	2	13	24
20	3	4	3	4	3	3	4	24	4	3	3	3	4	3	4	3	27	51
21	4	4	4	5	5	4	4	30	4	4	5	4	4	4	4	4	33	63
22	3	2	4	3	2	3	2	19	2	4	2	3	2	3	2	4	22	41
23	2	3	2	2	2	2	3	16	3	4	2	2	3	2	3	2	21	37
24	4	3	4	2	3	4	3	23	3	4	3	4	3	4	3	4	28	51
25	2	2	1	1	2	2	2	12	2	1	2	2	2	2	2	1	14	26
26	2	3	3	2	2	2	3	17	3	3	2	2	3	2	3	3	21	38
27	3	3	4	4	4	3	3	24	3	4	4	3	3	3	3	4	27	51
28	1	1	1	2	2	1	1	9	1	1	2	1	1	1	1	1	9	18
29	1	2	2	2	1	1	2	11	2	2	1	1	2	1	2	2	13	24
30	3	4	3	4	3	3	4	24	4	3	3	3	4	3	4	3	27	51
31	2	3	3	2	2	2	3	17	3	3	2	2	3	2	3	3	21	38
32	3	3	4	4	4	3	3	24	3	4	4	3	3	3	3	4	27	51
33	1	1	1	2	2	1	1	9	1	1	2	1	1	1	1	1	9	18
34	1	2	2	2	1	1	2	11	2	2	1	1	2	1	2	2	13	24
35	3	4	3	4	3	3	4	24	4	3	3	3	4	3	4	3	27	51
36	1	2	2	2	2	1	2	12	2	2	2	1	2	1	2	2	14	26
37	4	4	4	3	4	4	4	27	4	4	4	4	4	4	4	4	32	59
38	3	2	3	2	3	3	2	18	2	3	3	3	2	3	2	3	21	39

39	4	4	5	3	3	4	4	27	4	1	3	4	4	4	4	5	29	56
40	5	4	5	4	5	5	4	32	4	1	5	5	4	5	4	5	33	65
41	4	4	4	5	5	4	4	30	4	4	5	4	4	4	4	4	33	63
42	3	2	4	3	2	3	2	19	2	4	2	3	2	3	2	4	22	41
43	2	3	2	2	2	2	3	16	3	4	2	2	3	2	3	2	21	37
44	4	3	4	2	3	4	3	23	3	4	3	4	3	4	3	4	28	51
45	2	2	1	1	2	2	2	12	2	1	2	2	2	2	2	1	14	26
46	2	3	3	2	2	2	3	17	3	3	2	2	3	2	3	3	21	38
47	3	3	4	4	4	3	3	24	3	4	4	3	3	3	3	4	27	51
48	1	1	1	2	2	1	1	9	1	1	2	1	1	1	1	1	9	18
49	1	2	2	2	1	1	2	11	2	2	1	1	2	1	2	2	13	24
50	3	4	3	4	3	3	4	24	4	3	3	3	4	3	4	3	27	51
51	4	4	4	5	5	4	4	30	4	4	5	4	4	4	4	4	33	63
52	3	2	4	3	2	3	2	19	2	4	2	3	2	3	2	4	22	41
53	2	3	2	2	2	2	3	16	3	4	2	2	3	2	3	2	21	37
54	4	3	4	2	3	4	3	23	3	4	3	4	3	4	3	4	28	51
55	2	2	1	1	2	2	2	12	2	1	2	2	2	2	2	1	14	26
56	2	3	3	2	2	2	3	17	3	3	2	2	3	2	3	3	21	38
57	3	3	4	4	4	3	3	24	3	4	4	3	3	3	3	4	27	51
58	1	1	1	2	2	1	1	9	1	1	2	1	1	1	1	1	9	18
59	1	2	2	2	1	1	2	11	2	2	1	1	2	1	2	2	13	24
60	3	4	3	4	3	3	4	24	4	3	3	3	4	3	4	3	27	51
61	1	2	2	2	1	1	2	11	2	2	1	1	2	1	2	2	13	24
62	3	4	3	4	3	3	4	24	4	3	3	3	4	3	4	3	27	51

V2: Obras de infraestructura vial

Nº	pr1	pr2	pr3	pr4	sub total	pr5	pr6	pr7	pr8	sub total	pr9	pr10	pr11	sub total	pr12	pr13	pr14	sub total	pr15	pr16	sub total	TOTAL
1	2	3	3	3	11	2	3	3	5	13	3	2	3	8	3	2	2	7	2	2	4	43
2	3	3	3	4	13	3	3	3	3	12	3	3	3	9	4	4	3	11	3	3	6	51
3	1	1	1	1	4	1	1	1	1	4	1	1	1	3	1	2	1	4	1	1	2	17
4	1	2	2	2	7	1	1	2	1	5	2	1	2	5	2	2	1	5	1	1	2	24
5	3	4	4	3	14	3	3	4	3	13	4	3	4	11	3	4	3	10	3	3	6	54
6	1	2	2	2	7	1	1	2	1	5	2	1	2	5	2	2	1	5	1	1	2	24
7	4	4	4	4	16	1	4	4	4	13	4	4	4	12	4	3	4	11	4	4	8	60
8	3	2	2	3	10	3	3	2	3	11	2	3	2	7	3	2	3	8	3	3	6	42
9	4	4	4	5	17	4	4	4	4	16	4	4	4	12	5	3	4	12	4	4	8	65
10	5	4	4	5	18	5	5	4	5	19	4	5	4	13	5	4	5	14	5	5	10	74
11	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16	4	4	4	12	4	5	4	13	4	4	8	65
12	3	2	2	4	11	3	3	2	3	11	2	3	2	7	4	3	3	10	3	3	6	45
13	2	3	3	2	10	2	2	3	2	9	3	2	3	8	2	2	2	6	2	2	4	37
14	4	3	3	4	14	4	4	3	4	15	3	4	3	10	4	2	4	10	4	4	8	57
15	2	2	2	1	7	2	2	2	2	8	2	2	2	6	1	1	2	4	2	2	4	29
16	2	3	3	3	11	2	1	2	2	7	2	2	3	7	3	2	2	7	2	2	4	36
17	3	3	3	4	13	3	1	3	2	9	2	3	3	8	4	4	3	11	3	3	6	47
18	1	1	1	1	4	1	3	2	4	10	4	1	1	6	1	2	1	4	1	1	2	26
19	1	2	2	2	7	1	4	3	1	9	3	1	2	6	2	2	1	5	1	1	2	29
20	3	4	4	3	14	3	4	4	3	14	3	3	4	10	3	4	3	10	3	3	6	54
21	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16	4	4	4	12	4	5	4	13	4	4	8	65
22	3	2	2	4	11	3	3	2	3	11	2	3	2	7	4	3	3	10	3	3	6	45
23	2	3	3	2	10	2	2	3	2	9	3	2	3	8	2	2	2	6	2	2	4	37

24	4	3	3	4	14	4	4	3	4	15	3	4	3	10	4	2	4	10	4	4	8	57
25	2	2	2	1	7	2	2	2	2	8	2	2	2	6	1	1	2	4	2	2	4	29
26	2	3	3	3	11	2	1	2	2	7	2	2	3	7	3	2	2	7	2	2	4	36
27	3	3	3	4	13	3	1	3	2	9	2	3	3	8	4	4	3	11	3	3	6	47
28	1	1	1	1	4	1	3	2	4	10	4	1	1	6	1	2	1	4	1	1	2	26
29	1	2	2	2	7	1	4	3	1	9	3	1	2	6	2	2	1	5	1	1	2	29
30	3	4	4	3	14	3	4	4	3	14	3	3	4	10	3	4	3	10	3	3	6	54
31	2	3	3	3	11	2	3	3	5	13	3	2	3	8	3	2	2	7	2	2	4	43
32	3	3	3	4	13	3	3	3	3	12	3	3	3	9	4	4	3	11	3	3	6	51
33	1	1	1	1	4	1	1	1	1	4	1	1	1	3	1	2	1	4	1	1	2	17
34	1	2	2	2	7	1	1	2	1	5	2	1	2	5	2	2	1	5	1	1	2	24
35	3	4	4	3	14	3	3	4	3	13	4	3	4	11	3	4	3	10	3	3	6	54
36	1	2	2	2	7	1	1	2	1	5	2	1	2	5	2	2	1	5	1	1	2	24
37	4	4	4	4	16	1	4	4	4	13	4	4	4	12	4	3	4	11	4	4	8	60
38	3	2	2	3	10	3	3	2	3	11	2	3	2	7	3	2	3	8	3	3	6	42
39	4	4	4	5	17	4	4	4	4	16	4	4	4	12	5	3	4	12	4	4	8	65
40	5	4	4	5	18	5	5	4	5	19	4	5	4	13	5	4	5	14	5	5	10	74
41	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16	4	4	4	12	4	5	4	13	4	4	8	65
42	3	2	2	4	11	3	3	2	3	11	2	3	2	7	4	3	3	10	3	3	6	45
43	2	3	3	2	10	2	2	3	2	9	3	2	3	8	2	2	2	6	2	2	4	37
44	4	3	3	4	14	4	4	3	4	15	3	4	3	10	4	2	4	10	4	4	8	57
45	2	2	2	1	7	2	2	2	2	8	2	2	2	6	1	1	2	4	2	2	4	29
46	2	3	3	3	11	2	1	2	2	7	2	2	3	7	3	2	2	7	2	2	4	36
47	3	3	3	4	13	3	1	3	2	9	2	3	3	8	4	4	3	11	3	3	6	47
48	1	1	1	1	4	1	3	2	4	10	4	1	1	6	1	2	1	4	1	1	2	26
49	1	2	2	2	7	1	4	3	1	9	3	1	2	6	2	2	1	5	1	1	2	29
50	3	4	4	3	14	3	4	4	3	14	3	3	4	10	3	4	3	10	3	3	6	54

51	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16	4	4	4	12	4	5	4	13	4	4	8	65
52	3	2	2	4	11	3	3	2	3	11	2	3	2	7	4	3	3	10	3	3	6	45
53	2	3	3	2	10	2	2	3	2	9	3	2	3	8	2	2	2	6	2	2	4	37
54	4	3	3	4	14	4	4	3	4	15	3	4	3	10	4	2	4	10	4	4	8	57
55	2	2	2	1	7	2	2	2	2	8	2	2	2	6	1	1	2	4	2	2	4	29
56	2	3	3	3	11	2	1	2	2	7	2	2	3	7	3	2	2	7	2	2	4	36
57	3	3	3	4	13	3	1	3	2	9	2	3	3	8	4	4	3	11	3	3	6	47
58	1	1	1	1	4	1	3	2	4	10	4	1	1	6	1	2	1	4	1	1	2	26
59	1	2	2	2	7	1	4	3	1	9	3	1	2	6	2	2	1	5	1	1	2	29
60	3	4	4	3	14	3	4	4	3	14	3	3	4	10	3	4	3	10	3	3	6	54
61	1	2	2	2	7	1	4	3	1	9	3	1	2	6	2	2	1	5	1	1	2	29
62	3	4	4	3	14	3	4	4	3	14	3	3	4	10	3	4	3	10	3	3	6	54

Autorización de la organización para publicar la identidad en los resultados de las investigaciones



AUTORIZACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN PARA PUBLICAR SU IDENTIDAD EN LOS RESULTADOS DE LAS INVESTIGACIONES

Datos Generales

Nombre de la organización:	RUC: 20408560137
GERENCIA SUB REGIONAL DE ALTO AMAZONAS – YURIMAGUAS	
Nombre del Titular o Representante legal:	
Nombres y Apellidos DANIEL ABRAHAN ARRIOLA APUELA	DNI: 05715228

Consentimiento:

De conformidad con lo establecido en el artículo 7º, literal “f” del Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo (*), autorizo [X], no autorizo [] publicar LA IDENTIDAD DE LA ORGANIZACIÓN, en la cual se lleva a cabo la investigación:

Nombre del Trabajo de Investigación	
Ejecución del fideicomiso y obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas – 2022	
Nombre del Programa Académico: Maestría en Gestión Pública	
Autor: Nombres y Apellidos LUIS ALBERTO MOZOMBITE GONZALES	DNI: 73498216

En caso de autorizarse, soy consciente que la investigación será alojada en el Repositorio Institucional de la UCV, la misma que será de acceso abierto para los usuarios y podrá ser referenciada en futuras investigaciones, dejando en claro que los derechos de propiedad intelectual corresponden exclusivamente al autor (a) del estudio.

Lugar y Fecha: Yurimaguas, 11 de octubre de 2022

Abog. Daniel Abraham Arriola Apuela
GERENTE
GERENCIA SUB REGIONAL DE ALTO AMAZONAS
YURIMAGUAS

Firma: _____
(Titular o Representante de la Institución)

(*) Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo-Artículo 7º, literal “f” Para difundir o publicar los resultados de un trabajo de investigación es necesario mantener bajo anonimato el nombre de la institución donde se llevó a cabo el estudio, salvo el caso en que haya un acuerdo formal con el gerente o director de la organización, para que se difunda la identidad de la institución. Por ello, tanto en los proyectos de investigación como en los informes o tesis, no se deberá incluir la denominación de la organización, pero sí será necesario describir sus características.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, RICHARD FOSTER HORNA RODRÍGUEZ, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TARAPOTO, asesor de Tesis titulada: "Ejecución del fideicomiso y obras de infraestructura vial en la Gerencia Sub Regional de Alto Amazonas, Yurimaguas – 2022", cuyo autor es MOZOMBITE GONZALES LUIS ALBERTO, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 20.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

TARAPOTO, 05 de Diciembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
RICHARD FOSTER HORNA RODRÍGUEZ DNI: 42445436 ORCID: 0000-0001-5055-9222	Firmado electrónicamente por: RHORNAR el 04-01- 2023 16:37:21

Código documento Trilce: TRI - 0473681