



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

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

**El Decreto de Urgencia N° 070-2020 y su impacto en el mantenimiento de la  
red vial vecinal de la Provincia de Pataz – La Libertad: 2020 - 2021**

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

**AUTOR:**

Sanchez Nunura, Luis Alberto (ORCID: 0000-0002-9915-8320)

**ASESOR:**

Dr. Gonzalez Gonzalez, Dionicio Godofredo (ORCID:0000-0002-7518-1200)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión de Políticas Públicas

**TRUJILLO – PERÚ**

**2021**

## **Dedicatoria**

Dedico esta Tesis y mi gratitud a mi madre Angélica Nunura Távara, que partió a la eternidad, y en vida siempre me motivo a superarme como persona y profesional.

Luis

## **Agradecimiento**

Expreso mi agradecimiento a mi amada esposa Rosemarie Valdez Taboada, por su apoyo y aliento indesmayable, y a mis queridas hijas Ana Sofía Y Luisa Fernanda por ser mi impulso para mi crecimiento profesional.

Asimismo, agradezco a nuestro asesor Dr. Dionicio Godofredo González González, por su amistad y por su guía intelectual para la elaboración de la presente tesis.

Luis

## Índice

Dedicatoria .....	ii
Agradecimiento .....	iii
Índice.....	iv
Índice de tablas .....	v
Índice de figuras .....	vi
Resumen .....	vii
Abstract .....	viii
I. INTRODUCCIÓN .....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	6
III. METODOLOGÍA.....	14
3.1. Tipo y diseño de investigación .....	14
3.2. Variables y operacionalización.....	14
3.3. Población, muestra, muestreo y unidad de análisis. ....	14
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	16
3.5. Procedimientos .....	16
3.6. Métodos de análisis de datos .....	17
3.7. Aspectos éticos: .....	17
IV. RESULTADOS.....	19
V. DISCUSIÓN .....	21
VI. CONCLUSIONES .....	24
VII. RECOMENDACIONES.....	25
REFERENCIAS.....	25
ANEXOS	

## Índice de tablas

Tabla 1 Distribución de la muestra .....	15
Tabla 2 Presupuesto de la Red Vial Vecinal de la provincia de Pataz (2020 – 2021) .....	19
Tabla 3 Presupuesto de la Red Vial Vecinal de la provincia de Pataz (2020-2021) .....	19
Tabla 4 Presupuesto de la Red Vial Vecinal de la provincia de Pataz (2020-2021) .....	20
Tabla 5 Presupuesto de la Red Vial Vecinal de la provincia de Pataz (2020-2021) .....	20
Tabla 6 Avance físico mensual de la Red Vial Vecinal de la provincia de Pataz (2020-2021).....	21
Tabla 7 <i>Análisis de varianza de un factor</i> .....	83
Tabla 8 <i>Análisis de varianza de un factor</i> .....	83
Tabla 9 <i>Prueba t para medias de dos muestras emparejadas</i> .....	128
Tabla 10 <i>Prueba t para medias de dos muestras emparejadas</i> .....	128

## Indice de figuras

<b>Figura 1</b> <i>Red vial provincia de Pataz</i> .....	26
<b>Figura 2</b> <i>Comparativo entre el presupuesto y el gasto en mantenimiento 2020</i> ...	28
<b>Figura 3</b> <i>Comparativo entre el presupuesto y el gasto en mantenimiento 2021</i> .	129
<b>Figura 4</b> <i>Comparativo entre gastos en mantenimiento 2020-2021</i> .....	30

## Resumen

La investigación tuvo como objetivo determinar el impacto del Decreto de Urgencia N° 070-2020, en el mantenimiento de la red vial vecinal de la Provincia de Pataz – La Libertad, durante el período 2020 – 2021. Es de tipo descriptiva, con diseño correlacional, no experimental y explicativa. La población está constituida por 36 caminos vecinales de la provincia de Pataz, y una muestra de 24 caminos vecinales. Las técnicas utilizadas fueron la observación y el análisis documental para cada año del período en estudio; los instrumentos fueron los planes de mantenimiento, partidas presupuestales y el estado situacional de cada tramo desagregado por camino vecinal. Los resultados obtenidos son: el coeficiente de correlación entre ambos tipos de mantenimiento de vías vecinales, tiene una alta valoración (0.98) entre las asignaciones presupuestarias de 2020 y 2021. Se concluye que Decreto de Urgencia N° 070-2020, para la reactivación económica y atención de la población a través de la inversión pública y gasto corriente, ante la emergencia sanitaria producida por el Covid-19, ha generado un impacto significativo en el mantenimiento de la red vial vecinal de la provincia de Pataz, durante el período en estudio.

Palabras clave: decreto de urgencia, impacto, mantenimiento periódico y rutinario, red vial vecinal.

## **Abstract**

The objective of the research was to determine the impact of the Emergency Decree No. 070-2020, on the maintenance of the neighborhood road network of the Province of Pataz - La Libertad, during the period 2020 - 2021. It is descriptive, with correlational design, non-experimental and explanatory. The population is made up of 36 local roads in the province of Pataz, and a sample of 24 local roads. The techniques used were observation and documentary analysis for each year of the study period; the instruments were maintenance plans, budget items and the status of each section disaggregated by local road. The results obtained are: the correlation coefficient between both types of maintenance of neighborhood roads, has a high valuation (0.98) between the budgetary allocations of 2020 and 2021. It is concluded that Emergency Decree No. 070-2020, for economic reactivation and attention to the population through public investment and current spending, in the face of the health emergency produced by Covid-19, has generated a significant impact on the maintenance of the neighborhood road network in the province of Pataz, during the period under study.

Keywords: emergency decree, impact, periodic and routine maintenance, neighborhood road network.

## **I. INTRODUCCIÓN**

El 19 de junio del año pasado, el Gobierno publicó en el Diario Oficial El Peruano el Decreto de Urgencia N° 070-2020, ante una emergencia sanitaria provocada por Covid19, con el fin de la recuperación y atención de la población a través de la inversión pública y el gasto recurrente; es decir facilitar el trabajo a nivel local, utilizando mano de obra especializada y no calificada para el mantenimiento regular y rutinario de países, departamentos y carreteras adyacentes; sin embargo, con respecto a la base, no se considera la etapa de consulta o formación de opinión en relación a la evaluación de propuestas y la provisión de plusvalía. Por tanto, la ordenanza de emergencia excluye la posibilidad de plantear dudas en base a la observación basada en los contenidos básicos del proceso de selección, y no permite objeciones a medidas para evaluar propuestas y lograr buenos resultados.

Esta Ordenanza de Emergencia modifica el Decreto de Urgencia N°. 0382020, que establece medidas adicionales y de otro tipo para mitigar el impacto económico de COVID-19 en trabajadores y empleadores. En el proceso, asignó S/ 5,641 millones (más de US \$ 1,5 mil millones) a municipios y alcaldes, junto con un cambio presupuestario de alrededor de S \$ 1,173 mil millones para reabrir la inversión pública. De esta cantidad, más de 55 millones de soles han sido aprobadas para el mantenimiento vial por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y varios gobiernos locales.

La construcción y reconstrucción de carreteras fue una prioridad para el gobierno del ex presidente Vizcarra en las primeras etapas de la recuperación económica. Consideraron 56 proyectos de transporte en la Fase 1, 108 proyectos de transporte en la Fase 2 y 26 proyectos de transporte en la Fase 3.

En nuestra Región, uno de los primeros efectos producto de este Decreto de Urgencia (DU), fue declarar la nulidad de oficio, de la Resolución Gerencial N° 195-2020-GRCO, de fecha 30 de setiembre de 2020, pues transgredía el anexo 16 del DU, de acuerdo a lo establecido en el numeral 44.1 del artículo 44 ° de la Ley de Contrataciones del Estado; en consecuencia, dejaba sin efecto la adjudicación de la buena pro al Consorcio Libertad, en el procedimiento especial de selección N.º 02-2020-GRLL-GRCO- I, referida a una convocatoria de contratación del servicio de mantenimiento periódico de la red vial departamental no pavimentada de la

Región La Libertad - Ítem N.º 06, para el mantenimiento periódico de la red vial departamental no pavimentada carretera ruta N.º LI-104, tramo: EMP. PE-1N (desvío Huanchaquito) - Huanchaquito - Huanchaco - Santiago de Cao - EMP: LI-103 – Multi distrital - Ascope - La Libertad; otorgándosele, la buena pro a la Empresa Odisea Perú SAC, en un trámite sumario de alrededor de 2 meses.

De otro lado, se sabe, por Inventario Vial de la Provincia de Pataz, que más del 75% de sus caminos vecinales están en deplorable estado, configurando una capital de provincia desarticulada de sus distritos, que afecta a la población en cuanto a costos de transporte, déficit en traslado de productos y alimentos, aumento de accidentes de tránsito, riesgo en traslado de pacientes a centros de Salud, y finalmente más tiempo para trasladarse.

El Gobierno Central, en el marco del DU, transfirió en junio del año 2020 a la provincia de Pataz, 36 millones de soles, por intermedio del Instituto Vial Provincial, para el mantenimiento, periódico y rutinario, de 36 caminos vecinales, sumando un total de 402 km; gestionando de esta manera, el mejoramiento de la transitabilidad, como es el caso del camino vecinal Emp. PE-10C (Dv. San Andrés) - Huancacalla - Emp. LI-127 (Llampao). Longitud: 17.60 km. La Libertad - Pataz, bajo la Inspección de la Municipalidad Provincial de Pataz, según los TDR estandarizados del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, propiciando la conservación vial en buen estado por 4 a 5 años, tal como lo indican las normas técnicas.

De acuerdo con las disposiciones de la Constitución Política del Perú, los municipios tienen autonomía política, económica y administrativa en el ámbito de sus competencias. Los gobiernos locales contribuyen al desarrollo y la economía local de acuerdo con las políticas y planes de desarrollo nacional y regional y brindan servicios públicos de los que son responsables los gobiernos locales. Tienen la capacidad de promover la competitividad, la inversión y el financiamiento de proyectos y operaciones de infraestructura local.

El Decreto de Urgencia N° 070-2020, en su Artículo 24 (Los tramos de caminos adyacentes excluidos del mantenimiento regular representan las siguientes consideraciones: 24.1 Para los efectos del mantenimiento periódico y regular a que se refiere este apartado, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite al Ministerio del Medio Ambiente y al Ministerio de Cultura, caminos aledaños dentro

de los 5 días hábiles a partir de la fecha de vigencia de este decreto de emergencia, el Ministerio de Ambiente y el Ministerio de Cultura determinarán qué tramos de caminos están excluidos de un período específico de tiempo. Las actividades de mantenimiento regular y continuo no implican la implementación de nuevas líneas

24.3. En respuesta, la aprobación de nuevas canteras o reservas de material sobrante se realiza de acuerdo con la Normativa en la materia.

Entre las medidas para la ejecución de mantenimiento vial en la RVV (Decreto de Urgencia N° 070-2020), se encuentran - Recursos adicionales: 1. Transferencia de Partidas para la ejecución de mantenimiento vial, 2. Transferencia de Partidas para el fortalecimiento institucional (contratación de servicios técnicos y administrativos.

- Facilidades y acompañamiento: a) Los gobiernos locales son directamente responsables y no pueden transferir recursos ni subcontratar la gerencia y / o los servicios de gestión de recursos para estos fines. b) La implementación y ejecución de las obras de mantenimiento vial en Vías-Vesinales es realizada de manera continua y directa por inspectores. c) La MTC, a través de provías descentralizado, es la encargada de brindar asistencia técnica, seguimiento y monitoreo a los gobiernos locales y locales con respecto a la aplicación de este reglamento. d) La MTC enviará registros viales georreferenciados a nivel de lote al MINAM y al MINCUL para determinar qué lotes serán excluidos. e) La adjudicación de contratos de bienes y servicios para el mantenimiento de carreteras en las redes viales colindantes se realiza a través del "Procedimiento de selección especial para la celebración de contratos de bienes y servicios para el mantenimiento regular y rutinario".

(Anexo 16 del DU 070-2020) hasta el 31.12.2020 d) MTC remite a MINAM y MINCUL el registro georreferenciado de vías vecinales a nivel de tramos a fin de determinar los tramos que serán excluidos.

De otro lado, las transferencias al Gobierno la Libertad, en el marco de este DU son: 1A. Transferencia de partidas para el financiamiento de la contratación de servicios de mantenimiento de la Red Vial Vecinal (206.2 millones de soles); 1B. Recursos para financiar los servicios de mantenimiento de la Red Vial Vecinal – 2021 (35.9 2 millones), y, 2. Transferencia de partidas para el financiamiento de la contratación de servicios técnicos y administrativos (1.9 millones de soles).

La provincia de Pataz es una de las doce provincias de la Región La Libertad, ubicada a una altitud de 3290 m.s.n.m. Territorialmente, abarca una superficie de 4226.5 km<sup>2</sup>, representando el 16.6 % de la extensión del departamento.

Según el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP 2020), Pataz cuenta con una infraestructura vial de 1,817.638 Km., se encuentra articulada por 133 redes viales, representado con 2 rutas nacionales con 498.892 Km., con 8 rutas departamentales con 381.971 Km. y 123 rutas vecinales con 936.875 Km.

De acuerdo a información del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en 2019 la brecha de afirmado y pavimentado en las redes viales departamentales y vecinales de la provincia de Pataz fue de 64.5%, ubicándose en la posición 7 de las 12 provincias de la región. En cuanto a las redes vecinales (líneas verdes) de la provincia, se observa que en todos sus distritos su superficie es de trocha.

En la provincia de Pataz, durante el período 2020-2021, se realizó el mantenimiento de 24 tramos, correspondientes a 21 vías vecinales, con un total de 402 km de longitud, contando con un presupuesto de 35 millones 793 mil 277,78 soles; se ejecutaron, 34 millones 265 mil 677,70 soles. En el 2020 estuvo presupuestado 30 millones 486 mil 877,28 soles, y, 5 millones 306 mil 400,26 soles, para el 2021; se ejecutaron 28 millones 557 mil 277,42 soles en 2020, y, en este año se ha ejecutado lo mismo de lo presupuestado. El devengado del 2020 (1 millón 929 mil 599,86 soles) y que pasó para el presupuesto de este año 2021, indicaría un PIM de 7 millones 236 mil 0,12 soles.

El avance físico mensual, promedio, de mantenimiento fue de 32.02% para 2020 (octubre-diciembre), frente al 14.50% en el 2021 (enero-agosto). Para este 2021, la ejecución de obras, con una serie de observaciones, que dejan entrever un impacto significativo en la implementación del presupuesto asignado.

En base a esta realidad concreta nos habíamos planteado la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuál fue el impacto del Decreto de Urgencia N° 070-2020, en el mantenimiento de la red vial vecinal de la provincia de Pataz, durante el período 2020-2021?

Este estudio es importante porque permitió a DU cuantificar el impacto de las políticas gubernamentales. Evaluará los beneficios a corto plazo relacionados con

el tiempo y el costo de entrega y prestación de servicios a través de DU, y probará si estos beneficios realmente conducirán a: Aumentar la disponibilidad y el uso de infraestructura como la educación y la atención médica, y aumentar el uso de servicios comerciales y de fabricación.

Asimismo, contribuirá a la academia que organiza el mantenimiento de las carreteras aledañas, contribuirá al desarrollo económico de la población y la reducción de la pobreza, y también al proceso de mejoramiento de las condiciones de vida de la población. Población local en un momento en que las tasas de pobreza nacionales están empeorando.

En este contexto, la presente investigación se propuso el objetivo general de determinar el impacto del Decreto de Urgencia N° 070-2020, en el mantenimiento de la red vial vecinal de la Provincia de Pataz – La Libertad, durante el período 2020 – 2021; asimismo, objetivos específicos tales como: OE1: analizar los indicadores del gasto del mantenimiento del presupuesto de la red vial vecinal de Pataz, 2020 - 2021. OE2: Analizar la variación del avance físico del mantenimiento de la red vial vecinal de Pataz, 2020 – 2021.

De otro lado, nos planteamos la hipótesis de estudio siguiente: El DU N° 070-2020 sí tenía un efecto significativo en el mantenimiento de la red vial vecinal de la Provincia de Pataz-La Libertad, durante el período 2020-2021.

## II. MARCO TEÓRICO

La visión amplia y generalmente aceptada es que el ejecutivo está más calificado técnicamente que el Congreso, lo que le permite aprobar leyes de acuerdo con las exigencias que la realidad impone al Estado. Mejor inteligencia y personal técnico de mejor calidad de las burocracias administrativas en el marco de este concepto se convierten en recursos gubernamentales relativamente importantes y competitivos en comparación con sus contrapartes, los parlamentos.

De hecho, las concesiones disfrutadas por las administraciones generalmente se basan en el reconocimiento de que una mayor capacidad tecnológica y la percepción de una mayor calidad del personal operado por el gobierno brindan alternativas más efectivas como herramientas para gestionar y coordinar las realidades sociales o económicas y políticas. Los gobiernos no solo contarán con repositorios de información de mejor calidad para regular los diversos sectores de la sociedad y la economía, sino que también asumirán una mayor capacidad para racionalizar técnicamente la diversidad de actividades y áreas de la vida en general. (Delgado y Guembes, 2016).

Una vez que se restaure la unidimensionalidad de esta narrativa (reconociendo las mayores eficiencias, las mejores capacidades técnicas y la calidad de la información industrial de mejor calidad disponible para los departamentos administrativos), el apoyo ya no tendrá en cuenta los aspectos olvidados o minimizados de la estructura nacional en el diseño de los estados modernos fundados basado en los supuestos democráticos propios del absolutismo, la dictadura, el autoritarismo, el tecnocratismo, o al menos los modelos autoritarios, y por tanto un modo de concentración del poder esencialmente opuesto a la forma. (Pacheco y Rivero, 2015). Como criterio para reconocer la máxima capacidad organizativa del Poder Ejecutivo, la desproporción de evaluación y privilegio otorgado a la eficacia cognitiva y competencial no es importante desde el punto de vista constitucional. Es indiferente al propósito y los valores básicos de construir un sistema político basado en la creencia democrática de que el poder efectivo representa un nivel crítico de demanda cuando se lo considera el motor de la vida política y constitucional del país. Cualquier tipo de mutación que distorsione la concentración de poder bajo debe evitarse siempre que exista suficiente confianza

en el criterio de que la concentración de poder es el principal mal que busca evadir la vida democrática de la comunidad. Reclamaciones como la eficiencia del operador o un mejor acceso a la información técnica (Moreso, 2017).

Sin embargo, además de ser generalmente aceptado y reconocido por la comunidad política global, desde el punto de vista de la hermenéutica y la argumentación jurídica, el principio de unidad de la Constitución es un recurso, llamamiento, conceptual, real, concreto e inconfundible existencia por lo que existe una tasa de interés lógicamente verificable, y su impacto debe ser minimizado. También rechaza el contenido potencialmente contradictorio y contingente de la diversidad constituyente del plan político incorporado a la Constitución en nombre del consenso artificial. Los ideales constitucionales y la supuesta unidad no son verdades tácitas, se debe superarse probando una hipótesis que excluya y contenga un antagonismo, contradicción o aporía conceptual en el cuerpo de las proposiciones que contiene. (Guastini, 2010).

Dos perspectivas relacionados al supuesto de eficiencia óptima del ejecutivo y la supuesta unidad de la Constitución (además de la existencia material de las disposiciones del mismo instrumento constitucional) - sustentan proyectos democráticos internacionales basados en la metafísica racionalista, partiendo del supuesto de que son razonablemente alcanzables mediante la construcción de un consenso universal a nivel nacional o global que la esencia, el significado y la existencia de un proyecto verdaderamente democrático se basa en la conciencia y la base de la naturaleza contingente de los puntos de vista en competencia. No se puede negar el carácter contradictorio y hostil de los proyectos paralelos porque en el texto de la Constitución conviven las diversas características de diferencia y pluralismo. Esto se debe a que también significa negar la esencia democrática que es la base de la comunidad política estipulada en la Constitución (Mouffe, 2011). Por las razones descritas en el párrafo anterior, es necesario analizar la calidad constitucional de un régimen de reparto del poder que ignora, minimiza o reduce el papel de las prohibiciones sobre los estándares de concentración en nombre de la eficiencia o calificaciones tecnocráticas. El poder es el eje central de los países y sociedades democráticos. Quitarlo, ignorarlo, suavizarlo o suavizarlo es quizás una política de contención que debilita y calma el clima político y académico, creando

un ambiente propicio al holismo y fomentando una comprensión pacífica de los proyectos colectivos contenidos en la Constitución. El precio de esta mirada, sin embargo, radica en la adopción de un consenso político basado en la racionalidad, en el que se negocian y ocultan ciertas ansiedades sobre los valores y principios básicos de la convivencia política, y esa hegemonía debe ser posible para rectificar la situación o destino de una manera colectiva, menos simplista, pero sin duda más meticulosa, quizás más contradictoria y ciertamente más dolorosamente humana.

Por otro lado, es necesario almacenar la valoración de estas características políticamente centrales en las organizaciones de los países modernos en general y en las organizaciones de los países del Perú en particular. Ésta es la esencia, esencia y rasgo distintivo esencial de la elección democrática de un sistema político. Uno de ellos es la negativa a concentrar el poder como forma opuesta de organización democrática en el proyecto político comunitario. No dé por sentado que el mero hecho de que un diseño esté estipulado en la constitución da y afirma el significado democrático que debe permearse en el sistema político y, al mismo tiempo, calificar para la democracia, es un método y enfoque analítico en el que los estándares de exigencia se elevan en relación a los contratos en los que el sistema político actúa como un instrumento de valores y principios políticos en nombre de los cuales se establece el orden constitucional (Ruíz, 2010).

Por lo tanto, este estudio tiene como objetivo verificar la consistencia axiomática, constitucional y política del sistema democrático peruano, especialmente la dimensión legislativa del sistema expresada como el gobierno que ejerce su poder legislativo discrecional para promulgar leyes en diversos contextos históricos e institucionales. En consecuencia, se argumenta que los reclamos sobre el ejercicio funcional del poder y la calidad democrática de los sistemas de distribución basados en la negación de la concentración de poder en general y en particular del legislativo niegan el tipo de contrato de concesión. Los operadores del poder estatal en nombre del consenso o del voto mayoritario para orientar la definición de la estructura orgánica del estado y socavar el poder de los valores y creencias democráticos que deben precederlo. (Blume, 2011).

El período de 1980 a 2015 tiene la característica de generalizar alternativas a la ingeniería constitucional, lo que permite observar efectos de diferente tipo y tamaño

en el modelo político nacional. Por tanto, la investigación no finaliza con una sola medición o verificación del uso de una orden de emergencia en relación con otras aplicaciones nacionales de poderes legislativos, sino que busca evaluar las distintas formas o contextos en los que se ha utilizado ese uso, con la intención de encontrar otros caminos. Circunstancias que fomentan o minimizan el uso mínimo. Por esta razón, y con respecto a la abundancia de alternativas históricamente significativas durante el período de 35 años de 1980 a 2015, es importante evaluar la intervención legislativa del gobierno de acuerdo con una variedad de circunstancias históricas específicas y arreglos institucionales importantes. Todo esto es una forma alternativa para que los gobiernos identifiquen opciones que contribuyan a un uso más enfocado de sus poderes para emitir órdenes de emergencia. (Delgado Guembes, 2016).

Los mecanismos contrastantes de diferentes tipos de organización tienen dos propósitos. En primer lugar, consiste en identificar factores que actúen como alicientes para conocer cuáles son los planes y opciones de uso institucional, o que en todo caso tienden a promover el uso de órdenes de emergencia de mayor nivel durante ese período, se ponen a prueba métodos para influir o rechazar proyectos políticos democráticos, determinando la elección de regímenes constitucionalmente limitados, por lo que los riesgos y las intervenciones normativas del ejecutivo a través de emergencias son mayores. Estatutos que regulan las formas de concentración del poder y la vulnerabilidad de las libertades civiles en la situación. En segundo lugar, tiene como objetivo presentar un enfoque diferente a las investigaciones que utilizan la presidencia para declarar un estado de emergencia en lugar de una persona que supervisa directamente al presidente. Es una forma de estudiar el poder legislativo con el poder ejecutivo de las instituciones que desempeñan las funciones de jefe de estado y jefe de gobierno, generalmente como en la corriente principal de investigación cualitativa o doctrinal sobre el tema. En particular, quienes analizan el sistema incorporando conceptos y prácticas por parte de operadores de procesos políticos. En relación con este último análisis, es posible tomar en cuenta el estado del uso de órdenes de emergencia por parte de cada presidente de la república durante el período de su presidencia: Belaunde, García, Fujimori, Paniagua, Toledo y Humala (4241 D.U., dictados en total).

La teoría conceptual de la variable Decreto de Urgencia N° 070-2020, según el Diario Oficial el peruano (2020) se declaró con la finalidad de reactivar la economía a nacional debido a la emergencia sanitaria, que fue producido por la pandemia de Covid-19, para fomentar el empleo de los diferentes rubros. Se centran en sus dimensiones a) Red vial vecinal; esta se ve reflejada en que esta constituido por las carretas en un ámbito local, que están orientadas a las decisiones de inversión clasificación de las diferentes áreas que contribuyen a la aprobación. b) Conexión vial interdistrital; es la manera de interconectar el transporte a nivel nacional donde se enfoca en el individuo y la carga, facilitando la realización de actividades productivas. c) Asignación presupuestaria; es la captación de los ingresos que fueron recaudados durante el año fiscal que permite la inversión en proyectos a nivel nacional. d) Eficacia del gasto; es la capacidad de ejecutar el presupuesto asignado con la que realizan las entidades públicas las obras, por lo que es una gran responsabilidad de los gobiernos locales en cumplir con esta meta tan importante.

Por otro lado, tenemos la definición conceptual de la variable, mantenimiento de la red vial vecinal, es una de las medidas que se estipularon con el fin de realizar los procedimientos de selección y simplificada de los distintos servicios en los 3 niveles, con el fin de realizar la ejecución de actividades. Dentro de ellas se encontraron los elementos más importantes que son: a) indicadores del gasto de mantenimiento; son conjunto de datos que se evalúan de acuerdo a la ejecución de cada actividad o proyecto realizado, que comprende el presupuesto vial y el clasificador de gasto, centrándose en la priorización de la ejecución. b) variación del avance físico; es el indicador de un gasto designado en una ejecución de la realización de una obra en bien de la comunidad.

Del mismo modo; las actividades de mantenimiento de carreteras incluyen los siguientes pasos: a) Mantenimiento de rutina. Se trata de una serie de actividades que se realizan en carretera de forma continuada para mantener los niveles de servicio. Estas operaciones pueden ser manuales o mecánicas y consisten principalmente en limpieza, parcheo, perfilado, fregado y eliminación de pequeños deslizamientos de tierra. Limpieza o reparación de pintura y desagües en juntas de dilatación, elementos de soporte, superestructuras y subestructuras de puentes. b)

Mantenimiento regular. Esto se hace con el fin de restablecer las condiciones de operación en la vía con una serie de operaciones programadas en cada período específico. Estas operaciones pueden ser manuales o mecánicas y comprenden principalmente: i) reemplazo de capa rodante, colocación y compactación de capa niveladora, ii) reparación especial o reconstrucción de capas inferiores de pavimento, iii) reparación o reconstrucción especial de túneles, muros, obras de drenaje, elementos de seguridad vial, tráfico y señalización iv) reparación oportuna de plataformas o reconstrucción de carreteras v) reparación o reconstrucción oportuna de los componentes del puente, tanto la superestructura como los cimientos (MTC, 2009).

Un proceso de ciclo de vida libre de mantenimiento se puede llamar "fatal" porque causa un desgaste total en el camino, pero con el sistema de mantenimiento adecuado puede mantener la calzada dentro de rangos de desgaste aceptables. Sin un mantenimiento constante, las carreteras se desgastan inevitablemente y, con una atención constante mediante el mantenimiento de rutina, solo se requieren trabajos de mantenimiento periódico. (Rodríguez, 2011).

Se cree que se puede lograr un mantenimiento adecuado de la carretera estableciendo el ciclo de vida de la carretera deseado. Entonces, cuando el ciclo comience con una carretera nueva o reparada recientemente, estará en óptimas condiciones. Sin embargo, el uso de la carretera provoca un desgaste "natural", principalmente debido al tráfico y a factores climáticos. Se puede observar que el mantenimiento continuo prolonga las condiciones de seguridad vial a un muy buen nivel durante un período de tiempo más largo en comparación con las carreteras que no brindan este tipo de servicio. Mantener la carretera en buenas condiciones sin pasar de muy bueno a satisfactorio puede durar entre 2 y 3 años, pero con un mantenimiento planificado este período puede durar hasta 4 o 5 años. Cuando la carretera alcanza una condición normal, es decir, la superficie rodante pierde la capa de grava y la estructura subyacente de la carretera (el punto comúnmente denominado "pavimento") comienza a aparecer, se debe realizar un mantenimiento regular, es decir, reemplazar la capa de grava. Como resultado, las carreteras se mantienen en óptimas condiciones y los beneficios del transporte incluyen: tiempos de viaje más cortos, ahorros en combustible y repuestos para vehículos, menores

costos operativos y tarifas en el transporte de mercancías y pasajeros, acceso a iluminación de vehículos y acceso público a mercados y servicios Magnificación (Menéndez, 2003).

El propósito principal de un inventario de salud es preparar un inventario visual detallado y una medición para ser realizada posteriormente por un equipo profesional. La naturaleza del camino, especialmente donde comienza y termina, debe aclararse con anticipación, y debe proporcionarse toda la información necesaria a los trabajadores de campo para garantizar una operación sin errores. La experiencia ha demostrado que los malentendidos pueden dar lugar a errores o incoherencias, que pueden llevar mucho tiempo y trabajo para corregir en la oficina. El nivel de servicio es un indicador que evalúa y cuantifica el mantenimiento de una carretera y se usa comúnmente como una tolerancia sobre qué superficie de la carretera, función, diseño y condiciones de seguridad pueden evolucionar. Las métricas son específicas para cada ruta y dependen de factores técnicos y económicos dentro de los patrones generales de satisfacción del usuario (comodidad, oportunidad, seguridad y asequibilidad) y la rentabilidad de los recursos disponibles. Al mantener la carretera de acuerdo con el nivel de servicio, el trabajo se realiza de acuerdo con los criterios de aceptación, no la cantidad de trabajo realizado. El gerente de mantenimiento vial está obligado a mantener el camino en buen estado los 365 días del año, y en este sentido, el estándar de pago es mantener el camino en buen estado porque el camino está en buenas condiciones. Estado después de la construcción, mantenimiento regular, reparación o reconstrucción. El trabajo de mantenimiento continuo se lleva a cabo hasta el último día de trabajo después de la fase de cross-country. Respecto a lo anterior, el Contratista realizará las gestiones necesarias para cumplir con el Nivel de Servicio, todo el trabajo de mantenimiento planificado debe realizarse de acuerdo con las Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación de Carreteras y las Directrices para la Conservación de Caminos Pequeños sin Pavimentar (Hilario, 2019).

El mantenimiento de rutina se lleva a cabo de forma continua como medida preventiva y tiene como objetivo preservar los elementos de la calzada y mantener su estado después de la construcción o restauración. Esto incluye limpiar la

plataforma, limpiar los desagües, recortar la vegetación del derecho de paso y reparaciones menores a ciertos defectos de la plataforma. Los sistemas de subcontratación también incluyen el mantenimiento y la supervisión de carreteras, por lo tanto, el mantenimiento vial es un conjunto de acciones que se toman para mantener en buenas condiciones el estado físico de las carreteras, incluidas las ampliaciones y obras relacionadas, para conservar el capital invertido en restauración y mejora. Las cifras de mantenimiento de rutina son un referente del buen desempeño físico y operativo que debe tener un tramo de carretera como resultado de un mantenimiento adecuado. Es aceptable si cumple con los criterios mínimos establecidos objetivamente. Los indicadores de mantenimiento se definen para cada actividad como un nivel aceptable en función del entorno vial, las condiciones socioambientales y el uso de la vía (MTC, 2009).

### III. METODOLOGIA

#### 3.1. Tipo y diseño de investigación

Tipo de investigación. La presente investigación fue aplicada.

Diseño de investigación. Fue no experimental, comparativo, cuantitativo y explicativo.

#### 3.2. Variables y operacionalización

**Variable independiente:** El Decreto de Urgencia 070-2020 para la reactivación económica y atención de la población a través de la inversión pública y gasto corriente, ante la emergencia sanitaria producida por el Covid-19

**Variable dependiente:** Mantenimiento de la red vial vecinal de la provincia de Pataz, durante el período 2020-2021.

#### 3.3. Población, muestra, muestreo y unidad de análisis.

##### **Población**

Estuvo conformada por 36 caminos vecinales de la red vial vecinal de la provincia de Pataz, es decir, se establecieron los caminos debido precisamente a que se analizó la red vial vecinal.

##### **Criterio de exclusión**

Expediente técnico incompleto

Partida presupuestal no calificada

No priorizado en el plan estratégico provincial

##### **Criterio de inclusión**

Plan de mantenimiento adecuado al DU N° 070-2020

Visto bueno de Provias Descentralizado

Priorizado en el plan estratégico provincial

##### **Muestra**

La muestra estuvo constituida por 24 caminos vecinales, y que cumplieron con todos los criterios de inclusión.

**Tabla 1**

Distribución de la muestra

<b>N° Tramo</b>	<b>Nombre</b>	<b>Extensión (km)</b>
1	Taurija-Urpay	12.88
2	Urpay	12.90
3	Huancaspata	17.90
4	Tayabamba	27.40
5	Tayabamba	18.42
6	Tayabamba	22.54
7	Tayabamba	10.26
8	Buldibuyo	9.61
9	Buldibuyo	17.6
10	Parcoy	11.50
11	Parcoy	9.46
12	Parcoy	16.50
13	Parcoy	14.50
14	Chilia	42.30
15	Chilia	15.30
16	Chilia	15.46
17	Chilia	11.08
18	Chilia	12.52
19	Huayo	33.70
20	Huayo	10.34
21	Huayo	14.50
22	Ongon	7.00
23	Pataz - Pias	24.23
24	Huaylillas	14.10

Fuente: Trabajo de campo

Elaboración propia

**Muestreo**

Se determinó por muestreo no probabilístico y en base a criterios de inclusión.

**Unidad de análisis**

Lo constituye cada uno de los caminos vecinales que conforma la muestra en estudio.

### **3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

Técnicas: Fueron la observación y el análisis documental para cada año del período en estudio: 2020-2021.

Instrumentos: Estuvieron constituidos por los planes de mantenimiento, partidas presupuestales y el estado situacional de cada tramo desagregado por camino vecinal.

El plan de mantenimiento considera el plan de trabajo con su respectivo plan de mantenimiento periódico, mantenimiento rutinario y su inventario de condición vial.

La partida presupuestal se analizó en base al plan de trabajo, ejecución e inspección de la obra física de mantenimiento en cada camino vecinal.

El estado situacional se registró de acuerdo al avance físico mensual de la obra, tanto en porcentaje como en inversión.

### **3.5. Procedimientos**

#### **Revisión de estándares**

Se realizó una sistematización de información secundaria, con la finalidad de recabar indicadores de gestión en cuanto al mantenimiento de caminos vecinales a nivel provincial, para lo cual se hizo uso de plataformas de informática, estadísticos y reportes oficiales de entidades públicas, relacionadas a la red vial nacional, departamental y provincial.

#### **Trabajo de campo**

Se efectivizó mediante tareas de observación y verificación de metas establecidas en los planes de trabajo de mantenimiento en cada tramo del camino vecinal, en coordinación con los correspondientes

inspectores de obra; con la finalidad de registrar información primaria, clave para el análisis de las variables en estudio.

### **Trabajo de gabinete**

Toda la información recabada se fue sistematizando progresivamente en archivo digital, con la finalidad de ir estandarizando criterios e indicadores, para el análisis y discusión de los resultados.

### **3.6. Métodos de análisis de datos**

El procesamiento de los datos se hizo en hojas de cálculo-Excel, para determinar los estadísticos descriptivos, tales como la media, desviación estándar y el coeficiente de variación, de cada variable en estudio.

El análisis estadístico de los datos se realizó mediante la prueba de análisis de varianza, con una significación del 5%.

En la validación de la hipótesis de investigación se ha utilizado la prueba de t de Student, con una significación del 1%.

Para dar formato a tablas y gráficos, también se utilizó MS-Excel, en su versión actualizada.

### **3.7. Aspectos éticos:**

La presente investigación ha sido realizada bajo los estándares internacionales de la Bioética y Ciencias Sociales, bajo el código de ética de Nuremberg; pues, pone énfasis en la protección de los sujetos de investigación (en nuestro caso, pares de investigación), protección de las comunidades (aquellas que hacen uso de los caminos vecinales) y reconocimiento de sus derechos

De otro lado, el presente estudio se ha realizado bajo el irrestricto respeto a las personas, búsqueda del bien, la justicia y la equidad. Pues, en cuanto

el respeto a las personas, el respeto a su autonomía, en la medida que se les ha tratado con el debido respeto, protegiendo a aquellas que hubieran podido estar en condición de desventaja social.

Nuestro comportamiento ha estado orientado en todo momento a la búsqueda del conocimiento y el bien común, para lograr los máximos beneficios y minimizando el daño y la equivocación; con actitud razonable, acertada y competente en el logro de los resultados de la investigación; resarciendo todo acto que, involuntariamente, haya podido causar a nuestros pares y a los miembros de la comunidad involucrados en la investigación.

Finalmente, hemos tratado a cada persona con todo lo que ha sido moralmente correcto y apropiado, dándole a cada ciudadano lo que le correspondía, así como devolviéndoles los hallazgos y los beneficios que del estudio se han obtenido.

## IV. RESULTADOS

### Indicadores del presupuesto

En la siguiente tabla mostramos los presupuestos promedio asignados a la RVV, muestra de la investigación, donde podemos observar los montos tanto para la ejecución, como para la inspección de obras, en el período comprendido del estudio.

**Tabla 2**

*Presupuesto de la Red Vial Vecinal de la provincia de Pataz (2020 – 2021)*

	Presupuesto 2020-2021		
	Ejecución	Inspección	Total
Red Vial Vecinal	34,265,677.7	1,527,600.076	35,793,277.78
Promedio	1,427,736.57	63,650.00	1,491,386.57

Fuente: Trabajo de campo  
Elaboración: Propia

A continuación, observamos los presupuestos asignados por cada año del período en estudio, en donde el presupuesto promedio para el 2020 es superior al asignado en el 2021.

**Tabla 3**

*Presupuesto de la Red Vial Vecinal de la provincia de Pataz (2020-2021)*

	Presupuesto 2020-2021		Total
	Presupuesto 2020	Presupuesto 2021	
Red Vial Vecinal	30,486,877.52	5,306,400.26	35,793,277.78
Promedio	2,177,634.11	221,100.01	1,491,386.57

Fuente: Trabajo de campo  
Elaboración: Propia

En la siguiente tabla visualizamos el presupuesto para el año 2020 del periodo en estudio, en base al plan de trabajo y el mantenimiento periódico.

**Tabla 4**

*Presupuesto de la Red Vial Vecinal de la provincia de Pataz (2020-2021)*

	<b>Presupuestal - clasificador gasto - 2020 (PLAN + M.P.)</b>			
	Plan. Trabaj.	ejecución	inspección	total
	Clas.	clas.	clas.	
	2.3.27.16	2.3.2.4.3.1	2.3.27.1.99	
Red Vial Vecinal	402,000.02	28,557,277.42	1,527,600.08	30,486,877.52
Promedio	16,750.00	1,189,886.56	63,650.00	1,270,286.56

Fuente: Trabajo de campo

Elaboración: Propia

Finalmente, en la tabla siguiente se muestra el presupuesto del año 2021 del período de estudio, en función del inventario de condición vial y el mantenimiento rutinario.

**Tabla 5**

*Presupuesto de la Red Vial Vecinal de la provincia de Pataz (ICV+MR)*

	<b>PRESUPUESTO - 2021 (ICV+ M.R.)</b>			
	PLAN. TRABAJ.	EJECUCION	INSPECCION	TOTAL
	CLAS.	CLAS.	CLAS.	
	2.3.27.16	2.3.2.4.3.1	2.3.27.1.99	
Red Vial Vecinal	402,000.02	5,306,400.26	1,527,600.08	7,236,000.36
Promedio	16,750.00	221,100.01	63,650.00	301,500.02

Fuente: Trabajo de campo

Elaboración: Propia

Teniendo en cuenta la información de las tablas 4.3 y 4.4, y llevándolas al análisis de varianza encontramos que no hay diferencias estadísticas significativas ( $p > 0.05$ ). **Ver tabla 7 del anexo.**

Sin embargo, el coeficiente de correlación entre ambos tipos de mantenimiento de vías vecinales, existe una alta valoración (0.98) entre las asignaciones presupuestarias de 2020 y 2021. **Ver Tabla 10 del Anexo.**

### Variación del avance físico

En la siguiente tabla observamos el avance físico mensual del mantenimiento de la red vial vecinal,0 durante el período de estudio, notándose una mayor variación en el año 2020 frente al 2021, teniendo en cuenta que para el 2020 la variación corresponde a 3 meses, mientras que para el 2021, es para 8 meses.

**Tabla 6**

*Avance físico mensual de la Red Vial Vecinal de la provincia de Pataz (2020-2021)*

	Avance Físico Mensual 2020	Avance Físico Mensual 2021
Red Vial Vecinal	Octubre-diciembre	Enero-agosto
Variación Promedio (%)	32.02	14.5

Fuente: Trabajo de campo  
Elaboración: Propia

Al realizar aplicar el estadístico de prueba no se obtiene diferencia estadística significativa ( $p > 0.05$ ) entre las variaciones del avance físico mensual de mantenimiento de la red vial vecinal, durante 2020 y 2021. **Ver anexo 8 del anexo.**

Pero, al igual que en caso anterior, el coeficiente de correlación alcanzó un valor perfecto (-1), que indica la asociación inversa que existe entre la variación del avance físico mensual del mantenimiento en un año y otro. **Ver tabla 11 del Anexo.**

## V. DISCUSIÓN

El Decreto de Urgencia 070-2020, en este contexto de pandemia, pareciera que ha tenido un comportamiento muy semejante al de otros DU emitidos por los gobiernos de turno pasados, en la medida que la inversión por sí misma no garantiza que su ejecución sea más efectiva. Así ha sucedido en nuestro caso, referido al mantenimiento de los caminos vecinales de la provincia de Pataz; aún cuando, por la calidad de urgente del decreto, los recursos lleguen más rápido a los gobiernos locales, se contrata más personal, y las metas se cumplen con mayor solvencia. Estos resultados obtenidos en la presente investigación estarían fundamentados por lo aseverado por Delgado-Guembes (2016) y por Pacheco y Ribero (2015). Sin embargo, no concilian con lo que manifiestan Rodríguez (2011) y el MTC (2009).

De otro lado, Según la constitución política del Perú, los municipios tienen autonomía política, económica y administrativa en el ámbito de sus competencias y contribuyen al desarrollo y la economía local y el bienestar público. Servicios que rindan cuentas de acuerdo con las políticas y planes de desarrollo nacionales y regionales y tengan la capacidad de incrementar la competitividad, la inversión y el financiamiento para la implementación de proyectos y tareas de infraestructura regional; pero, cuando se dictan o emiten los DU, toda esa suerte de autonomía queda relegada a los lineamientos del DU, situación que no les permite la flexibilidad para el manejo de los recursos. Es algo en que los recursos suelen ser mayores, y lo planificado pasa a un segundo plano, para atender las necesidades de la urgencia, en un contexto de mínima eficiencia del gasto. En esta línea de ideas, Moreso (2017) y Guastini (2010) plantean que los DU son una especie de “golpe de estado” del Ejecutivo al Legislativo, sin que ningún otro poder pueda hacer algo por ejercer control a la “norma”. Por su parte, Mouffe (2011) y Ruíz (2010), sostienen que un DU, no debería sobrepasar el carácter de límite a su aplicación, pues estaría generando una distorsión en el sentido de la aplicabilidad no contenciosa que toda norma debería observar, o tergiversando el verdadero espíritu a que toda norma es inherente.

En tanto, entendiendo que la norma instaurada en un DU tiene el carácter de Ley que se prioriza sobre cualquier otra, aún de mayor jerarquía, el sentido común nos dice que tenemos que ser resilientes ante tal situación, y por tanto hay que

replanificar -sobre la marcha de los acontecimientos que motivan la urgencia- las acciones que nos permitan utilizar de manera oportuna y efectiva los recursos disponibles. El inconveniente surge cuando la capacidad de gestión de los actores no está alineada con las exigencias de la norma (DU), mucho más aun cuando se trata de comunidades alejadas de la ciudad o, para ser más explícitos, en los caseríos de la sierra, Este aspecto también es abordado por Rodríguez (2011) y Menéndez (2003), aunque no lo asocian tanto a la vulnerabilidad geográfica de las comunidades andinas, sino más bien al contexto socio político en el que se aplica el DU. Por su parte, Blume (2011) y Delgado-Guembes (2016) plantean que las condiciones socio culturales de los actores involucrados en la norma y, por ende, en el DU, generalmente hacen caso omiso a este tipo de urgencias normativas, y más bien se orientan por la complementariedad de los recursos que provienen de toda iniciativa gubernamental, en casos de urgencia o emergencia.

Ahora, retomando los resultados a los que hemos arribado en nuestro estudio podemos afirmar (al menos correlacional mente) que el DU 070-2020 si ha generado un impacto positivo en el mantenimiento de la red vial vecinal de la provincia de Pataz, durante el período 2020-2021, puesto que se ha ejecutado en tiempo récord (3 meses) un importante presupuesto destinado a la mantenimiento periódico y, es más, se ha optimizado el recurso “franciscano” asignado al mantenimiento rutinario, en un lapso bastante amplio (8 meses). Es aquí donde se marca la diferencia entre el mantenimiento en tiempo normal y en un contexto de emergencia sanitaria. Lógicamente esto es coincidente con la dinámica del programa de mantenimiento planteado por el MTC (2009) y la aseveración de Hilario (2019).

## **VI. CONCLUSIONES**

**Primera.** De acuerdo al objetivo general, el Decreto de Urgencia N° 070-2020, evidenció ha generado un impacto en el mantenimiento de la red vial vecinal de la provincia de Pataz, durante el período 2020-2021. Por lo que, se valida la hipótesis de investigación: el DU 070-2020 sí tenía un impacto significativo en el mantenimiento de la red vial vecinal de la provincia de Pataz.

**Segunda.** De acuerdo al objetivo específico 1, los indicadores de impacto sobre el mantenimiento periódico, el inventario de condición vial, y el mantenimiento rutinario han sido influenciados por la dinámica del DU 070-2020, los mismos que se encuentran significativamente correlacionados.

**Tercera.** De acuerdo al objetivo específico 2, la variación en el avance físico mensual promedio del mantenimiento de la red vial vecinal de la provincia de Pataz, durante el período de estudio, tiene una alta correlación. Por tanto, la hipótesis correspondiente a que el gasto tendría un efecto directo en la ejecución física del mantenimiento de la red vial vecinal, queda también validada.

## **VII. RECOMENDACIONES**

- 7.1. Validar los resultados obtenidos en la presente investigación ante las comunidad y autoridades de la provincia de Pataz, en la medida que hacemos la devolución a los actores que participaron en el proceso, en señal de reconocimiento, gratitud y justicia.
- 7.2. Ensayar la metodología utilizada en este estudio, para el mantenimiento de las vías vecinales que no lograron beneficiarse con el DU 070-2020.
- 7.3. Socializar los alcances de la presente investigación ante la comunidad científica y académica de nuestro medio.

## REFERENCIAS

- Bonorino, P. (2010). *El derecho como interpretación. Teoría Dworkiniana del Derecho*. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.
- Blume, A. (2011). *Los decretos de urgencia de Alan García: el abuso y la usurpación de la facultad normativa por parte del Poder Ejecutivo*. Instituto de Defensa Legal-IDL.
- Delgado-Guembes, C. (2016). *Modelo democrático, régimen político y usos contextuales de los decretos de urgencia en el Perú en el período 1980-2015*. [Tesis de Postgrado. Pontificia Universidad Católica del Perú- CENTRUM]. ProQuest Dissertations Publishing, 2016. 27752402.
- Guastini, R. (2010). *La Interpretación de la Constitución*. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.
- Hilario, J. (2019). *Propuesta de guía metodológica para la verificación, seguimiento y monitoreo del mantenimiento rutinario por niveles de servicio en vías vecinales asfaltadas en Pasco, Pasco-2018*. [Tesis para optar el Título Profesional de Ingeniero Civil. Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión]. Cerro de Pasco, Perú.
- Menéndez, J. (2003). *Mantenimiento rutinario de caminos con microempresas*. Manual Técnico. Lima, Perú.
- Moreso, J. (2017). *El Derecho: Diagramas Conceptuales*. Centro de Investigación en Filosofía y Derecho. Departamento de Publicaciones Universidad Externado de Colombia.
- Mouffe, C. (2011). *En torno a lo Político*. Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires. SciELO México.
- Pacheco y Rivero, T. (2015). *Cuestiones Constitucionales*. Centro de Estudios Constitucionales. Tribunal Constitucional. Lima, Perú.
- Rodríguez, R. (2011). *Modelo de Gestión de Conservación Vial para reducir los costos de Mantenimiento Vial y Operación Vehicular en los Caminos Rurales de las Poblaciones de Riobamba, San Luis, Punín, Flores, Cebadas de la*

*Provincia de Chimborazo.* [Tesis de Maestría. Universidad Técnica de Ambato] Ambato, Ecuador.

Ruíz, J. (2010). *Las inversiones del Estado y los derechos constitucionales de la población de Espinar.* SERVINDI. Servicios en Comunicación Intercultural.

# **ANEXOS**

Figura 1 Red vial provincia de Pataz

PROVINCIA DE PATAZ: RED VIAL SEGÚN SUPERFICIE DE RODADURA



Fuente: MTC. Elaboración: CERPLAN-GRLL

**Tabla 7** Análisis de varianza de un factor

Análisis de varianza de un factor								
RESUMEN								
Grupos	Cuenta	Suma	Promedio	Varianza				
Columna 1	2	33500.00167	16750.0008	0				
Columna 2	2	1410986.57	705493.285	4.6927E+11				
Columna 3	2	127300.0063	63650.0032	0				
ANÁLISIS DE VARIANZA								
entre los grupos	dentro de los grupos	Total	Suma de cuadrados	Grados de libertad	Promedio de los cuadrados	F	Probabilidad	Valor crítico para F
Entre grupos	5.92353E+11	2	2.9618E+11	1.89341475	0.29388774	9.5520945		
Dentro de los grupos	4.69274E+11	3	1.5642E+11					
Total	1.06163E+12	5						

**Tabla 8** Análisis de varianza de un factor

Análisis de varianza de un factor								
RESUMEN								
Grupos	Cuenta	Suma	Promedio	Varianza				
Columna 1	2	35.02	17.51	421.0802				
Columna 2	2	22.5	11.25	21.125				
ANÁLISIS DE VARIANZA								
entre los grupos	dentro de los grupos	Total	Suma de cuadrados	Grados de libertad	Promedio de los cuadrados	F	Probabilidad	Valor crítico para F
Entre grupos	39.1876	1	39.1876	0.177237174	0.714685044	18.51282051		
Dentro de los grupos	442.2052	2	221.1026					
Total	481.3928	3						

**ANEXO 4**  
**Operacionalización de variables**

Variables	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de Medición
Decreto de Urgencia N° 070-2020	El Decreto de Urgencia N° 070-2020, para la reactivación económica y atención de la población a través de la inversión pública y gasto corriente, ante la emergencia sanitaria producida por el Covid-19	Se materializa a través de la gestión del gobierno local, convocando a todas las comunidades para solicitar y acceder a los beneficios del DU, garantizando la participación de todos los actores involucrados en el desarrollo local.	Red vial vecinal	Porcentaje de caminos vecinales priorizados	ORDINAL
				Número de distritos y caseríos participantes.	
				Porcentaje de hogares beneficiados	
				Número de unidades productivas beneficiadas	
				Número de servicios que incrementan su oferta	
			Conexión vial interdistrital	Número de asistencias técnicas a unidades formuladoras, evaluadoras y ejecutoras para la implementación de proyectos	
				Calidad de los caminos vecinales en mantenimiento	
				Número de caseríos interconectados	
				Número de unidades productivas con acceso a mercados de la provincia	
			Asignación Presupuestaria	Número de servicios conexos a la red vial vecinal	
				Monto de PIA por toda fuente de financiamiento	
				Monto de PIM por toda fuente de financiamiento a nivel Región La Libertad	
				Monto de PIM por cada fuente de financiamiento	
				Monto de PIM por provincia en La Libertad	
				Monto de PIA por provincia en La Libertad	
			Ejecución Presupuestaria	Monto de PIM por municipalidad en La Libertad	
				Monto ejecutado a nivel proyecto de inversión	
				Monto ejecutado a nivel productos	
				Monto ejecutado a nivel genérica del gasto	
				Monto ejecutado a nivel Región La Libertad	
				Monto ejecutado a nivel de Municipalidades Provinciales en La Libertad	
				Monto ejecutado a nivel de Municipalidades Distritales en La Libertad	
			Eficacia del gasto	Monto ejecutado a nivel de Gobierno Regional de La Libertad	
Eficacia del gasto a nivel de Compromiso y PIM (Compromiso/PIM)					
Eficacia del gasto a nivel de Devengado y PIM (Devengado/PIM).					
Eficacia del gasto a nivel Región La Libertad (Devengado/PIM).					
Eficacia del gasto a nivel Municipalidades Provinciales en La Libertad (Devengado/PIM).					
Eficacia del gasto a nivel Municipalidades Distritales en La Libertad (Devengado/PIM)					
Eficacia del gasto a nivel Municipalidades Distritales en La Libertad (Devengado/PIM)					

<b>Mantenimiento de la red vial vecinal de la provincia de Pataz 2020-2021</b>	Se refiere al programa de trabajo, mantenimiento periódico, mantenimiento rutinario e inventario de condición vial, relacionados con el avance físico y la inversión.	Se concreta el uso de los recursos en toda la red vial vecinal de la muestra de estudio, a través de la planificación participativa del mantenimiento de los tramos seleccionados.	Indicadores del gasto de mantenimiento	Presupuesto vial	<b>ORDINAL</b>
				Clasificador de gasto	
			Variación del avance físico	Mensual	

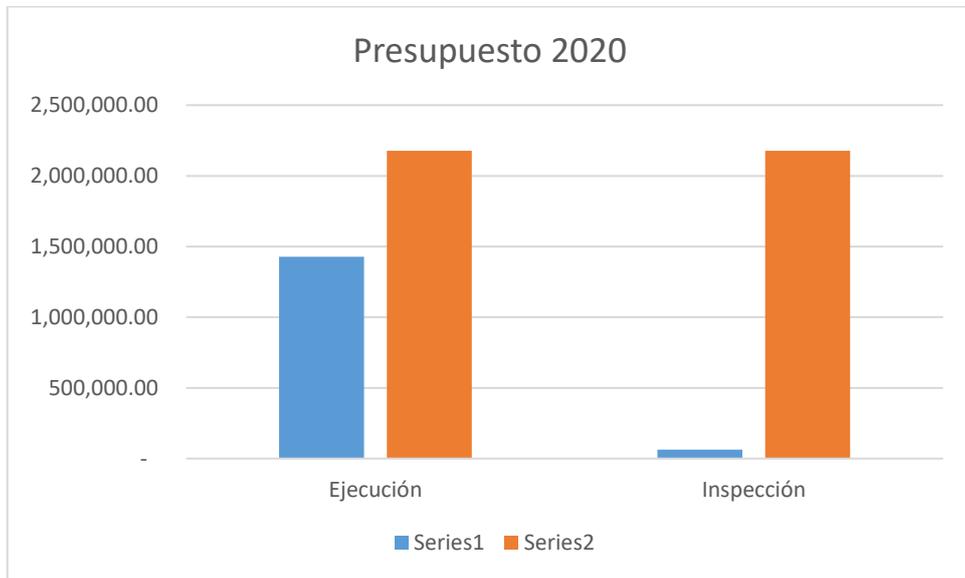
**Tabla 9 Prueba t para medias de dos muestras emparejadas**

Prueba t para medias de dos muestras emparejadas		
	<i>Variable 1</i>	<i>Variable 2</i>
Media	423428.854	100500.005
Varianza	4.4114E+11	11458173640
Observaciones	3	3
Coefficiente de correlación de Pearson	<b>0.98283518</b>	
Diferencia hipotética de las medias	0	
Grados de libertad	2	
Estadístico t	1	
P(T<=t) una cola	0.21132487	
Valor crítico de t (una cola)	2.91998558	
P(T<=t) dos colas	0.42264973	
Valor crítico de t (dos colas)	4.30265273	

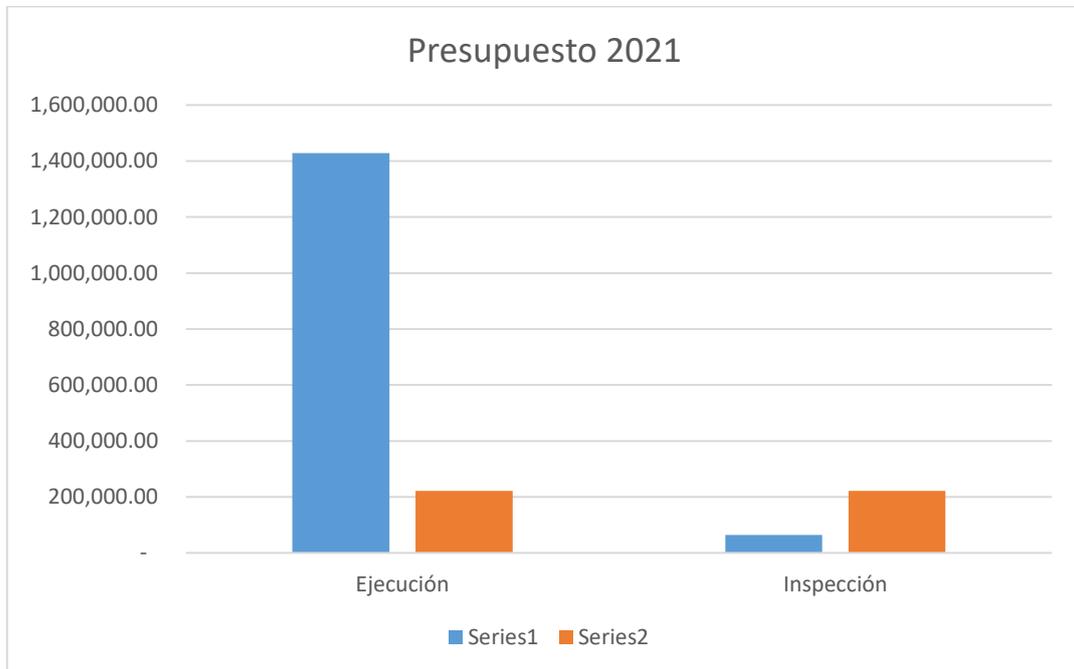
**Tabla 10 Prueba t para medias de dos muestras emparejadas**

Prueba t para medias de dos muestras emparejadas		
	<i>Variable 1</i>	<i>Variable 2</i>
Media	23.26	5.5
Varianza	153.4752	12.5
Observaciones	2	2
Coefficiente de correlación de Pearson	<b>-1</b>	
Diferencia hipotética de las medias	0	
Grados de libertad	1	
Estadístico t	1.577264654	
P(T<=t) una cola	0.179861475	
Valor crítico de t (una cola)	6.313751515	
P(T<=t) dos colas	0.35972295	
Valor crítico de t (dos colas)	12.70620474	

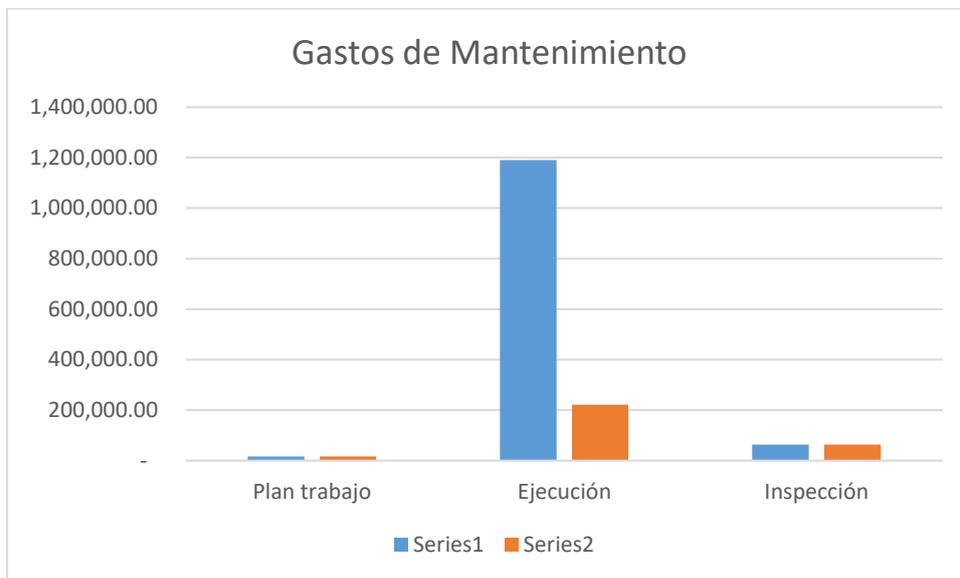
**Figura 2** Comparativo entre el presupuesto y el gasto en mantenimiento 2020



**Figura 3** Comparativo entre el presupuesto y el gasto en mantenimiento 2021



**Figura 4** Comparativo entre gastos en mantenimiento 2020-2021



**TRAMOS DE MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL VECINAL DE LA PROVINCIA DE PATAZ (2020-2021)**

N°	Ubi ge o	Dep ar ta ment o	Pr ovi nci a	Dist rito	Descripci on del tramo	L on g. Km	Tip o de su per fici e	Presupuesto 2020-2021			Presupue sto 2020-2021	PRESUPUESTAL - CLASIFICADOR GASTO - 2020 ( PLAN + M.P.)					PRESUPUESTO - 2021 ( ICV+ M.R.)					
								EJEC UCIO N	INSP ECCI ON	TOTA L	PRESUP UESTO 2020	PRES UPUE STO 2021	TOTA L	PLAN · TRAB AJ. CLAS 2.3.27 .16	EJEC UCIO N CLAS · 2.3.2. 4.3.1	INSP ECCIO N CLAS. 2.3.27. 1.99	TOTA L	PLA N. TRA BAJ. CLA S. 2.3.2 7.16	EJEC UCIO N CLA S. 2.3.2. 4.3.1	INSP ECCI ON CLA S. 2.3.2 7.1.9 9	TOT AL	
Costo s / / km								85,23 8	3,800	89,03 8	75,838	13,200	89,03 8	1,000	71,03 8	3,800	75,83 8	1,00 0	13,20 0	3,800	18,00 0	
1	13 08 01	LA LIBE RTA D	PA TAZ	Tau rija-Urp ay	Huayao - Huashiba mba.(1.48 km); Emp.PE-12B(Suya nga) - Olgoyacu - Parihuan a - Emp.PE-12B(Sayr e	2 5. 7 8		Afi rm ad o	1,097 ,865	48,94 4	1,146 ,809	976,793	170,01 6	1,146, 809	12,88 0	914,9 69	48,944	976,7 93	12,8 80	170,0 16	48,94 4	231,8 40

				Nuevo).(1 1.40km)																		
2	LA LIBE RTA D	2	PA TA Z	Urp ay - Pigrogsho - Emp.LI- 128(Paria marca).(1 2.90km)	1 2. 9 0			Afi rm ad o	1,099 ,570	49,02 0	1,148 ,590	978,310	170,28 0	1,148, 590	12,90 0	916,3 90	49,020	978,3 10	12,9 00	170,2 80	49,02 0	232,2 00
3	LA LIBE RTA D	3	PA TA Z	Hua nca spat a - Emp.PE- 10C(Alto de Challas) - Australia - Emp.LI- 131(Paria marca).(1 7.90km)	2 8. 1 6 1 7. 9 0			Afi rm ad o	1,525 ,760	68,02 0	1,593 ,780	1,357,50 0	236,28 0	1,593, 780	17,90 0	1,271, 580	68,020	1,357, 500	17,9 00	236,2 80	68,02 0	322,2 00
4	LA LIBE RTA D	4	PA TA Z	Tay aba mba - Emp.LI- 130(Dv. Chaquico cha) - Huariccha ca - Yurajpacc ha - Emp.LI- 130(Pam pacocho). (27.40km)	2 7. 4 0			Afi rm ad o	2,335 ,521	104,1 20	2,439 ,641	2,077,96 1	361,68 0	2,439, 641	27,40 0	1,946, 441	104,12 0	2,077, 961	27,4 00	361,6 80	104,1 20	493,2 00
5	LA LIBE RTA D	5	PA TA Z	Tay aba mba - Emp.LI- 129(Quer os) - Gochapit a - Ucchapa	3 9. 5 2 1 8. 4 2			Afi rm ad o	1,570 ,084	69,99 6	1,640 ,080	1,396,93 6	243,14 4	1,640, 080	18,42 0	1,308, 520	69,996	1,396, 936	18,4 20	243,1 44	69,99 6	331,5 60

				mpa - Emp.LI- 130(Chaq uicocha).( 13.00km); Emp.LI- 129(Dv.C ollay) - San Pedro - Gochapit a - Emp.LI- 130(Alto La Cruz).(5.4 2km)																		
6	LA LIBE RTA D	6	PA TA Z	Tay aba mba  Emp.PE- 10C(Dv.T ayabamb a) - Pian - San Miguel - Emp.LI- 887(Ucru marca).(1 6.90km); Emp.LI- 886(Pian) - Chunco.( 2.36km); Emp.LI- 886(Dv. Contuyo) - Nuevo Santa Rosa.(2.1	3 6. 6 4	2 2. 5 4	Su b. S mv	Afi rm ad o	1,921 ,265	85,65 2	2,006 ,917	1,709,38 9	297,52 8	2,006, 917	22,54 0	1,601, 197	85,652	1,709, 389	22,5 40	297,5 28	85,65 2	405,7 20

				7km); Emp.LI-886(Dv.C ontuyo) - San Miguel.(1.11km)																		
7	LA LIBERTAD	PA TAZ	Tayabamba	Emp.LI-130(Dv. La Florida) - Pampa Grande - Nueva Esperanza - Emp.LI-877(Dv. Huariccha ca).(8.73km); Emp.LI-877 - Tambillos - Emp.LI-877.(1.53 km)	10.26	Sub. S mv	Afirmado	874,542	38,988	913,530	778,098	135,432	913,530	10,260	728,850	38,988	778,098	10,260	135,432	38,988	184,680	
8	LA LIBERTAD	PA TAZ	Buldivuyo	Emp.LI-127(Porvenir) - Nunguillas - Monterrey.(9.61km)	27.21		Afirmado	819,137	36,518	855,655	728,803	126,852	855,655	9,610	682,675	36,518	728,803	9,610	126,852	36,518	172,980	
9	LA LIBERTAD	PA TAZ	Buldivuyo	Emp.PE-10C(Dv.San	17.6		Afirmado	1,500,189	66,880	1,567,069	1,334,749	232,320	1,567,069	17,600	1,250,269	66,880	1,334,749	17,600	232,320	66,880	316,800	

		RTA D			Andres) - Huancacalla - Emp.LI-127(Llampao).(17.60km)				ad o															
10		LA LIBERTAD	10	PATAZ	Parcoy	Emp.LI-127(Ciro Alegria) - La Tranca - Trapiche.(11.50km)	26.00	11.50	Sub. S mv	Afirmado	980,237	43,700	1,023,937	872,137	151,800	1,023,937	11,500	816,937	43,700	872,137	11,500	151,800	43,700	207,000
11		LA LIBERTAD	11	PATAZ	Parcoy	Emp.R111(Alpamarca) - Curaubamba - Pampa Del Espino.(9.46km)	25.96	9.46	Sub. S mv	Afirmado	806,351	35,948	842,299	717,427	124,872	842,299	9,460	672,019	35,948	717,427	9,460	124,872	35,948	170,280
12		LA LIBERTAD	12	PATAZ	Parcoy	Emp.LI-127(Huayllapa) - Tranca Huayco - Pilancon - Parcoy.(16.50km)		16.50	Sub. S mv	Afirmado	1,406,427	62,700	1,469,127	1,251,327	217,800	1,469,127	16,500	1,172,127	62,700	1,251,327	16,500	217,800	62,700	297,000
13		LA LIBERTAD	13	PATAZ	Parcoy	Emp.LI-893(Parcoy) - El Tambo - Alaska.(14.50km)		14.50	Sub. S mv	Afirmado	1,235,951	55,100	1,291,051	1,099,651	191,400	1,291,051	14,500	1,030,051	55,100	1,099,651	14,500	191,400	55,100	261,000

14	LA LIBERTAD	14	PATAZ	Chiliza Emp.LI-127(Buenos Aires) - Nuevo Amangay - Paran - Papachacra - Allaca - La Alborada - Emp.LI-127(Dv. Chilia).(42.30km)	42.30		Afirmado	3,605,567	160,740	3,766,307	3,207,947	558,360	3,766,307	42,300	3,004,907	160,740	3,207,947	42,300	558,360	160,740	761,400
15	LA LIBERTAD	15	PATAZ	Chiliza Emp.LI-127(Dv.Taulish) - Chinchupata - 3 de Octubre - Bellavista - Emp.LI-127(Dv. Huayacitico).(15.30km)	26.38	15.30	Afirmado	1,304,141	58,140	1,362,281	1,160,321	201,960	1,362,281	15,300	1,086,881	58,140	1,160,321	15,300	201,960	58,140	275,400
16	LA LIBERTAD	16	PATAZ	Chiliza Nuevo Amangay - Ayara - Allaca.(8.51km); Emp.LI-127(Hushno) - Rago - Jucusbamba.(6.95km)	27.98	6.95	Afirmado	1,317,779	58,748	1,376,527	1,172,455	204,072	1,376,527	15,460	1,098,247	58,748	1,172,455	15,460	204,072	58,748	278,280

17	LA LIBERTAD	17	PATAZ	Chilia - Buenos Aires - Chignor.( 3.19km); Emp.LI-127(Tres de Octubre) - Bello Horizonte.(7.89km)					Afirmado	944,437	42,104	986,541	840,285	146,256	986,541	11,080	787,101	42,104	840,285	11,080	146,256	42,104	199,440
18	LA LIBERTAD	18	PATAZ	Chilia - Nunamarca.(3.39km) ; Emp.LI-127(Chilia) - Teneria.( 5.55km); Chilia - Rosapampa.(3.58km)					Afirmado	1,067,180	47,576	1,114,756	949,492	165,264	1,114,756	12,520	889,396	47,576	949,492	12,520	165,264	47,576	225,360
19	LA LIBERTAD	19	PATAZ	Huayo - Emp.LI-127(Dv. Santa Cruz) - Huayo - Pucabamba - Nuevo Pan de Azucar - Usca - Dv. Buenos					Afirmado	2,872,521	128,060	3,000,581	2,555,741	444,840	3,000,581	33,700	2,393,981	128,060	2,555,741	33,700	444,840	128,060	606,600

					Aires.(33.70km)																		
20	LA LIBERTAD	20	PATAZ	Huayo	Huayo - Tranca - Cajabamba - Mayanchaca.(5.65 km); Emp.LI-127(Paucamarca) - Pampacochas.(4.69km)	24.84	10.34		Afirmado	881,361	39,292	920,653	784,165	136,488	920,653	10,340	734,533	39,292	784,165	10,340	136,488	39,292	186,120
	LA LIBERTAD	21	PATAZ	Huayo	Dv. Nuevo Amangay - Amangay - Dv. Buenos Aires.(14.50km)		14.50		Afirmado	1,235,951	55,100	1,291,051	1,099,651	191,400	1,291,051	14,500	1,030,051	55,100	1,099,651	14,500	191,400	55,100	261,000
	LA LIBERTAD	22	PATAZ	Ongon	Emp.LI-128(Dv.Pte.Arroz)-El Porvenir.(7.00km)		7.00		Afirmado	596,666	26,600	623,266	530,866	92,400	623,266	7,000	497,266	26,600	530,866	7,000	92,400	26,600	126,000
	LA LIBERTAD	23	PATAZ	Pataz - Pias	Emp.LI-125(Alto Blanco) - Suyubamba - Alacoto(2		24.23	Sub. S mv	Afirmado	2,065,318	92,074	2,157,393	1,837,556	319,836	2,157,393	24,230	1,721,252	92,074	1,837,556	24,230	319,836	92,074	436,140

					2.80km).; Emp.LI-863 - Pamparcra.(1.43km).																	
21	LA LIBERTAD	24	PATAZ	Hualillas	Emp. PE-10 C - Mitobamba - Hualihua - Chogo.(14.10km)	1410	Sub. S mv	Afirmado	1,201,856	53,580	1,255,436	1,069,316	186,120	1,255,436	14,100	1,001,636	53,580	1,069,316	14,100	186,120	53,580	253,800

**ESTADO SITUACIONAL DEL AVANCE FÍSICO DE LA RED VIAL VECINAL DE LA PROVINCIA DE PATAS**

IT M	NOMBRE DEL SERVICIO	LONG . KM	TIPO DE MANTENIMIENTO	ESTADO	MES DE AVANCE	AVANCE FISICO MENSUAL - SOLES (S/)	AVANCE FISICO MENSUAL - PORCENTAJE (%)	AVANCE FISICO ACUMULADO - PORCENTAJE (%)	NOMBRES DE LOS INSPECTORES
1	CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL HUAYAO - HUASHIBAMBA (1.48KM) - EMP. PE-12B (SUYANGA) - OLGAYACU - PARIHUANA - EMP. PE-12B (SAYRE NUEVO) (11.40)  <b>EMPRESA: CONSORCIO GHIJAK</b>  <b>CONTRATISTA: ROLFI ASUNCION PANTOJA ECHEVARRIA</b>	12.88	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Oct-20	S/ 268,332.58	36.81%	36.81%	LEONCIO FERNADO JOSE LUCAR MONTOYA
					Nov-20	S/ 409,919.64	56.23%	93.04%	
					Dic-20	S/ 5,733.14	6.96%	100.00%	
			RUTINARIO	EN EJECUCION	Ene-21				
					Feb-21				
					Mar-21				
					Abr-21				
					May-21				
					Jun-21	OBSERVADO			
					Jul-21	OBSERVADO			
					Ago-21	OBSERVADO			
					Set-21				
					Oct-21				
					Nov-21				
Dic-21									
2	CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP. PE-12B (URPAY) ¿ PIGROGSHO ¿ EMP. LI-128 (PARIAMARCA) LONGITUD: 12.90 KM	12.90	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Oct-20	S/ 267,553.92	36.65%	36.65%	PALOMINO ROJO MILTON
					Nov-20	S/ 408,067.98	55.89%	92.54%	
					Dic-20	S/ 54,492.59	7.46%	100.00%	
			RUTINARIO	EN EJECUCION	Ene-21				
					Feb-21				
					Mar-21				



4	<p>CONTRARACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.LI-130(DV. CHAQUICOCHA) ¿ HUARICCHACA ¿ YURAJPACCHA - EMP.LI-130(PAMPACOCHA) LONGITUD: 27.40KM</p> <p><b>EMPRESA: CONSORSIO VIAL TAYABAMBA</b></p> <p><b>CONTRATISTA: BARBARA QUIJANO ARGOMEDO</b></p>	27.40	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Oct-20	S/ 598,762.67	31.20%	31.20%	FELIX VICTOR CABRERA REYES
					Nov-20	S/ 1,455,427.01	57.53%	88.73%	
					Dic-20	S/ 216,248.00	11.27%	100.00%	
			RUTINARIO	EN EJECUCION	Ene-21	S/ 28,902.07	8.54%	8.54%	
					Feb-21	S/ 24,287.07	7.00%	15.54%	
					Mar-21	S/ 30,362.27	8.75%	24.29%	
					Abr-21	S/ 28,879.63	8.33%	32.62%	
					May-21	S/ 32,394.95	9.34%	41.96%	
					Jun-21	S/ 20,398.57	5.88%	47.84%	
					Jul-21	S/ 31,877.55	9.19%	57.03%	
					Ago-21	S/ 33,409.22	9.63%	66.67%	
					Set-21				
					Oct-21				
Nov-21									
Dic-21									
5	<p>CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.LI-129(QUEROS) - GOCHAPITA - UCCHAPAMPA - EMP.LI-130(CHAQUICOCHA). LONGITUD: 13.00 km EMP.LI-129(DV.COLLAY) ¿ SAN PEDRO - GOCHAPITA ¿ EMP.LI-130(ALTO LA CRUZ). LONGITUD: 5.42 KM</p>	18.42	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Oct-20	S/ 600,364.59	47.49%	47.49%	FIGUEROA VASQUEZ YURI MIGUEL
					Nov-20	S/ 368,263.12	29.13%	76.62%	
					Jul-21	S/ 295,499.34	-	-	
			RUTINARIO	EN EJECUCION	Ene-21				
					Feb-21				
					Mar-21				
					Abr-21				
May-21									
Jun-21									
Jul-21									

					Ago-21	OBSERVADO			
					Set-21				
					Oct-21				
					Nov-21				
					Dic-21				
	<b>EMPRESA: CONSORCIO VIAL FORTALEZA</b> <b>CONTRATISTA: MANUEL NATIVIDAD TRUJILLO CRUZADO</b>								
<b>6</b>	CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.PE-10C(DV. TAYABAMBA) ¿ PIAN ¿ SAN MIGUEL ¿ EMP.LI-887(UCRUMARCA). LONGITUD: 16.90 KM EMP.LI-886(PIAN) ¿ CHUNCO. LONGITUD: 2.36 KM EMP.LI-886(DV. CONTUYO) ¿ NUEVO SANTA ROSA. LONGITUD: 2.17 KM EMP.LI-886(DV. CONTUYO) ¿ SAN MIGUEL. LONGITUD: 1.11 KM.  <b>EMPRESA: CONSORSIO VIAL TAYABAMBA</b> <b>CONTRATISTA: BARBARA QUIJANO ARGOMEDO</b>	22.5 4	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Oct-20	S/ 466,500.81	29.55%	29.55%	LEONIDAS EDISON MORALES MORALES
					Nov-20	S/ 706,235.63	44.74%	74.29%	
					Dic-20	S/ 405,967.15	25.71%	100.00%	
			RUTINARIO	EN EJECUCION	Ene-21	S/ 26,549.80	9.31%	9.31%	
					Feb-21	S/ 26,858.15	9.41%	18.72%	
					Mar-21	S/ 26,149.47	9.17%	27.89%	
					Abr-21	S/ 26,092.28	9.14%	37.03%	
					May-21	S/ 27,110.79	9.50%	46.53%	
					Jun-21	S/ 19,252.35	6.75%	53.28%	
					Jul-21	S/ 24,840.64	8.71%	61.99%	
					Ago-21	S/ 13,351.64	4.68%	66.67%	
					Set-21				
					Oct-21				
					Nov-21				
Dic-21									
<b>7</b>	CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.LI-130(DV. LA FLORIDA) ¿ PAMPA GRANDE ¿ NUEVA ESPERANZA ¿ EMP.LI-877(DV. HUARICCHACA). LONGITUD: 8.73 KM EMP.LI-877 ¿ TAMBILLOS ¿ EMP.LI-877. LONGITUD: 1.53 KM	10.2 6	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Oct-20	S/ 177,284.90	30.53%	30.53%	ROMARIO LEIOVIS CHACA QUITO
					Nov-20	S/ 161,124.35	27.75%	58.28%	
					Dic-20	S/ 109,433.66			
			Mar-21	S/ 90,845.86					
			RUTINARIO		Ene-21				

	<p><b>EMPRESA: CONSORCIO VIAL LIBERTAD</b></p> <p><b>CONTRATISTA: SIXTO JOSELITO CASTAÑEDA COSTA</b></p>			EN EJECUCIO N	Feb-21					
					Mar-21					
					Abr-21	PRESENTADA				
					May-21	PRESENTADA				
					Jun-21	PRESENTADA				
					Jul-21	PRESENTADA				
					Ago-21	PRESENTADA				
					Set-21					
					Oct-21					
					Nov-21					
					Dic-21					
8	<p>CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.LI-127(PORVENIR) ¿ ÑUNGUILLAS ¿ MONTERREY LONGITUD: 9.61 KM</p> <p><b>EMPRESA: CONSORCIO PATAZ NORTE</b></p>	9.61	PERIÓDICO	CONCLUID O	Oct-20	S/ 269,041.75	43.97%	43.97%	ZEGARRA PONTE DAVID YHON	
					Nov-20	S/ 211,561.72	34.57%	78.54%		
					Dic-20	S/ 131,291.89	21.46%	100.00%		
					Ene-21	OBSERVADO				
					Feb-21	OBSERVADO				
					Mar-21	OBSERVADO				
					Abr-21	OBSERVADO				
					May-21	OBSERVADO				
					Jun-21	OBSERVADO				
					Jul-21	OBSERVADO				
					Ago-21	OBSERVADO				
					Set-21					
					Oct-21					

	<b>CONTRATISTA: LINDER JOSE SALAZAR BOCANEGRA</b>				Nov-21							
					Dic-21							
<b>9</b>	<p>CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.PE-10C(DV. SAN ANDRES) - HUANCACALLA - EMP.LI 127(LLAMPAO). LONGITUD: 17.60 KM</p> <p><b>EMPRESA: CONSORCIO GUMA HUANCACALLA</b></p> <p><b>CONTRATISTA: MOISES RUA GUZMAN, WALTER MARTELL</b></p>	17.60	PERIÓDICO	CULMINADO	Oct-20	S/ 848,573.12	68.84%	68.84%	VICTOR TENORIO FLORES			
					Nov-20	S/ 200,690.92	16.28%	85.12%				
					Dic-20	S/ 183,441.21	14.88%	100.00%				
						RUTINARIO	EN EJECUCION	Ene-21		OBSERVADO		
					Feb-21			OBSERVADO				
					Mar-21			OBSERVADO				
					Abr-21			OBSERVADO				
					May-21			OBSERVADO				
					Jun-21			OBSERVADO				
					Jul-21			OBSERVADO				
					Ago-21			OBSERVADO				
					Set-21							
					Oct-21							
		Nov-21										
		Dic-21										
<b>10</b>	<p>CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.LI-127(CIRO ALEGRIA) - LA TRANCA - TRAPICHE. LONGITUD: 11.50 KM</p>	11.50	PERIÓDICO	REINICIO	Oct-20	S/ 215,233.24	33.07%	33.07%	JOSE JAVIER ÑUÑEZ CUBAS			
					Nov-20	S/ 228,903.19	35.17%	68.24%				
					Dic-20	S/ 176,412.12						
					Ene-21	S/ 30,328.82	-	100.00%				
						RUTINARIO	EN EJECUCION	Ene-21				
					Feb-21			EN TRAMITE				
					Mar-21			EN TRAMITE				
		Abr-21	EN TRAMITE									

					May-21	EN TRAMITE				
					Jun-21	EN TRAMITE				
					Jul-21	EN TRAMITE				
					Ago-21	EN TRAMITE				
					Set-21					
					Oct-21					
					Nov-21					
					Dic-21					
	<b>EMPRESA: CONSORCIO VIAL LIBERTAD</b> <b>CONTRATISTA: SIXTO JOSELITO CASTAÑEDA COSTA</b>									
<b>11</b>	CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP. R111(ALPAMARCA) ¿ CURAUBAMBA ¿ PAMPA DEL ESPINO. LONGITUD: 9.46 KM  <b>EMPRESA: CONSORCIO PATAZ NORTE</b> <b>CONTRATISTA: LINDER JOSE SALAZAR BOCANEGRA</b>	9.46	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Oct-20	S/ 217,398.08	36.09%	36.09%	YONYORDA N ROBOT RAMIREZ CASTILLEJO	
					Nov-20	S/ 234,372.05	35.89%	71.98%		
					Dic-20	S/ 168,780.64	28.02%	100.00%		
			RUTINARIO	EN EJECUCION		Ene-21	OBSERVADO			
					Feb-21	OBSERVADO				
					Mar-21	OBSERVADO				
					Abr-21	OBSERVADO				
					May-21	OBSERVADO				
					Jun-21	OBSERVADO				
					Jul-21	OBSERVADO				
					Ago-21	OBSERVADO				
					Set-21					
					Oct-21					
	Nov-21									
	Dic-21									
<b>12</b>		16.50	PERIÓDICO		Oct-20	S/ 16,636.88	1.43%	1.43%		

	CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.LI-127(HUAYLLAPA) ¿ TRANCA HUAYCO - PILANCON- PARCOY LONGITUD: 16.50 KM	EMPRESA: COREAN SRL  CONTRATISTA:WILDER SILVERIO JUAREZ URBINA	CULMINADO	Nov-20	S/ 347,441.89	29.76%	31.19%	FANNY RIOS MENDEZ	
				Feb-21	S/ 245,731.11	21.05%	52.24%		
				Mar-21	S/ 431,457.64	47.76%	100.00%		
			RUTINARIO	EN EJECUCION	Ene-21				
					Feb-21				
					Mar-21				
					Abr-21	OBSERVADO			
					May-21	OBSERVADO			
					Jun-21	OBSERVADO			
					Jul-21	OBSERVADO			
					Ago-21	OBSERVADO			
					Set-21				
					Oct-21				
					Nov-21				
Dic-21									
13	CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.LI-893 (PARCOY) ¿ EL TAMBO - ALASKA. LONGITUD: 14.50 KM	14.50	PERIÓDICO	CULMINADO	Oct-20	S/ 73,024.04	7.91%	7.91%	NAHIR VENTOCILLA GUILLEN
					Nov-20	S/ 282,527.48	30.60%	38.51%	
					Dic-20	S/ 181,282.70	19.64%	58.15%	
					Feb-21	S/ 90,688.47	9.82%	67.97%	
					Mar-21	S/ 295,732.71	32.03%	100.00%	
			RUTINARIO	EN EJECUCION	Ene-21				
					Feb-21				
					Mar-21				
					Abr-21	OBSERVADO			
			May-21	OBSERVADO					

					Jun-21	OBSERVADO					
					Jul-21	OBSERVADO					
					Ago-21	OBSERVADO					
					Set-21						
					Oct-21						
					Nov-21						
					Dic-21						
	<b>EMPRESA: CONSORCIO PATAZ NORTE</b>										
	<b>CONTRATISTA: LINDER JOSE SALAZAR BOCANEGRA</b>										
<b>14</b>	CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.LI-127(BUENOS AIRES) ¿ NUEVO AMANGAY - PARAN ¿ PAPACHACRA - ALLACA ¿ LA ALBORADA - EMP.LI-127(DV. CHILIA). LONGITUD: 42.30 KM	42.30	PERIÓDICO	CULMINADO	Oct-20	S/ 1,072,617.67	35.84%	35.84%	ESTEBAN FERROÑAN ACOSTA		
					Nov-20	S/ 958,363.17	32.02%	67.86%			
					May-21	S/ 961,639.77	32.13%	100.00%			
			RUTINARIO	EN EJECUCION	Ene-21						
					Feb-21						
					Mar-21						
					Abr-21						
					May-21						
					Jun-21	OBSERVADO					
					Jul-21	OBSERVADO					
					Ago-21	OBSERVADO					
					Set-21						
					Oct-21						
					Nov-21						
Dic-21											
<b>15</b>	CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.LI-127(DV. TAULISH) -	15.30	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Oct-20	S/ 164,809.48	15.54%	15.54%	RANDY ALEXANDER		
					Nov-20	S/ 475,257.51	44.80%	60.34%			

16	CHINCHUPATA - 3 DE OCTUBRE - BELLAVISTA - EMP.LI-127 (DV. HUAYAUCITO) LONGITUD: 15.30 KM	EMPRESA: CONSORCIO VIAL CHINCHUPATA  CONTRATISTA: ORLANDO QUEZADA PONTE	RUTINARIO	EN EJECUCION	Dic-20	S/ 420,721.30	39.66%	100.00%	OCHOA BARGAS
	Ene-21								
	Feb-21								
	Mar-21								
	Abr-21				OBSERVADO				
	May-21				OBSERVADO				
	Jun-21				OBSERVADO				
	Jul-21				OBSERVADO				
	Ago-21				OBSERVADO				
	Set-21								
	Oct-21								
	Nov-21								
	Dic-21								
16	CONTRATACION DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL NUEVO AMANGAY - AYARA ¿ ALLACA LONGITUD: 8.51 KM EMP.LI-127(HUSHNO) - RAGO ¿ JUCUSBAMBA LONGITUD: 6.95 KM	15.46	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Oct-20	S/ 606,106.76	55.53%	55.53%	EDINSON ALEJANDRO CAVA MORILLOS
					Nov-20	S/ 376,337.36	34.48%	90.01%	
					Dic-20	S/ 109,124.94	10.00%	100.00%	
			RUTINARIO	EN EJECUCION	Ene-21	S/ 19,416.24			
					Feb-21	S/ 19,416.24			
					Mar-21	S/ 19,416.24			
					Abr-21	S/ 17,372.02			
					May-21	S/ 12,944.15			
					Jun-21	S/ 12,944.15			
					Jul-21	S/ 12,944.15			
Ago-21	S/ 17,061.18								

	<b>EMPRESA: PERFOR GKA S.A.C.</b> <b>CONTRATISTA: CLIPER ARELLANO SEVILLANO</b>				Set-21				
					Oct-21				
					Nov-21				
					Dic-21				
<b>17</b>	CONTRATACIÓN DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL BUENOS AIRES ¿ CHIGNOR LONGITUD: 3.19 KM EMP.LI-127(TRES DE OCTUBRE) ¿ BELLO HORIZONTE LONGITUD: 7.89 KM.  <b>EMPRESA:CONSORCIO BELLO HORIZONTE</b> <b>CONTRATISTA: ELIAS SOTO LOPEZ</b>	11.08	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Oct-20	-	-	-	LIDEN OBLITAS GARCIA FIGUEROA
					Nov-20	S/ 490,765.25	63.88%	63.88%	
					Dic-20	S/ 490,765.25	36.12%	100.00%	
			RUTINARIO	EN EJECUCION	Ene-21	PRESENTADA			
					Feb-21	PRESENTADA			
					Mar-21	PRESENTADA			
					Abr-21	PRESENTADA			
					May-21	PRESENTADA			
					Jun-21	PRESENTADA			
					Jul-21	PRESENTADA			
					Ago-21	PRESENTADA			
					Set-21				
					Oct-21				
					Nov-21				
Dic-21									
<b>18</b>	CONTRATACIÓN DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL CHILIA ¿ NUNAMARCA LONGITUD: 3.39 KM EMP.LI-127(CHILIA) ¿ TENERIA LONGITUD: 5.55 KM CHILIA ROSAPAMPA LONGITUD: 3.58 KM	12.52	PERIÓDICO	ACTIVO	Oct-20	S/ 310,524.41	36.50%	36.50%	JUAN CARLOS TORES CASTILLO
					Nov-20	S/ 537,166.10	61.15%	97.65%	
					Dic-20	OBSERVADO	-	-	
			RUTINARIO	-	Ene-21				
					Feb-21				
					Mar-21				

					Abr-21							
					May-21							
					Jun-21							
					Jul-21							
					Ago-21							
					Set-21							
					Oct-21							
					Nov-21							
					Dic-21							
	<b>EMPRESA:CONSORCIO ROSAPAMPA</b>											
	<b>CONTRATISTA: MILTON BOCANEGRA MORENO</b>											
<b>19</b>	CONTRATACIÓN DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.LI-127(DV. SANTA CRUZ) - HUAYO - PUCABAMBA - NUEVO PAN DE AZUCAR - USCA - DV. BUENOS AIRES. LONGITUD: 33.70 KM	33.70	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Oct-20	S/ 551,202.89	23.13%	23.13%	NAPOLEON NUÑEZ CAMPOS			
					Nov-20	S/ 423,834.04	17.79%	40.92%				
					Dic-20	S/ 1,407,893.07	59.08%	100.00%				
							Ene-21					
							Feb-21					
							Mar-21					
							Abr-21					
							May-21					
						RUTINARIO	EN EJECUCION	Jun-21		OBSERVADO		
								Jul-21		OBSERVADO		
								Ago-21		OBSERVADO		
								Set-21				
								Oct-21				
			Nov-21									
	<b>EMPRESA:HIDROPERU S.A.C.</b>											
	<b>CONTRATISTA: ANIANO BACA ACOSTA</b>											

20	<p>CONTRATACIÓN DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL HUAYO - TRANCA - CAJABAMBA ¿ MAYANCHACA LONGITUD: 5.65 KM MP.LI-127(PAUCARMARCA) ¿ PAMPACOCAS LONGITUD: 4.69 KM</p> <p><b>EMPRESA:HIDROPERU S.A.C.</b></p> <p><b>CONTRATISTA: ANIANO BACA ACOSTA</b></p>	10.34	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Dic-21				NOE PAUL DIAZ HUARAC			
					Oct-20	S/ 52,966.80	7.25%	7.25%				
					Nov-20	S/ 156,239.01	21.39%	28.64%				
							Jul-21	S/ 521,194.19		71.36%	100.00%	
							Ene-21					
							Feb-21					
							Mar-21					
							Abr-21					
							May-21					
							Jun-21					
							Jul-21					
							Ago-21	OBSERVADO				
							Set-21					
				Oct-21								
				Nov-21								
				Dic-21								
21	<p>CONTRATACIÓN DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL DV. NUEVO AMANGAY - AMANGAY - DV. BUENOS AIRES. LONGITUD: 14.50 KM</p>	14.50	PERIÓDICO	CULMINADO	Oct-20	S/ 49,329.83	4.82%	4.82%	CRISTIAN JESÚS GASPARESPINOSA			
					Nov-20	S/ 365,225.98	35.66%	40.48%				
					Jul-21	S/ 609,664.19	59.52%	100.00%				
							Ene-21					
							Feb-21					
							Mar-21					
							Abr-21					
				May-21								

					Jun-21				
					Jul-21				
					Ago-21	OBSERVADO			
					Set-21				
					Oct-21				
					Nov-21				
					Dic-21				
	<b>EMPRESA:HIDROVIAS PERU S.A.</b>								
	<b>CONTRATISTA: ANIANO BACA ACOSTA</b>								
<b>22</b>	CONTRATACIÓN DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.LI-128(DV. PTE. ARROZ) - EL PORVENIR LONGITUD: 7 KM	7.00	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Oct-20	S/ 156,464.80	32.24%	32.24%	DANIEL PANTOJA VILLADEZA
					Nov-20	S/ 290,762.27	59.91%	92.15%	
					Dic-20	EN TRAMITE	-	-	
			RUTINARIO	EN EJECUCION	Ene-21				
					Feb-21				
					Mar-21	OBSERVADO			
					Abr-21	OBSERVADO			
					May-21	OBSERVADO			
					Jun-21	OBSERVADO			
					Jul-21	OBSERVADO			
					Ago-21	OBSERVADO			
					Set-21				
					Oct-21				
					Nov-21				
Dic-21									
	<b>EMPRESA:INVERSIONES FRAYLETAMBO E.I.R.L</b>								
	<b>CONTRATISTA: CARLOS ESPINOZA FLORES</b>								
<b>23</b>	CONTRATACIÓN DE SERVICIO PARA LA EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DEL CAMINO VECINAL EMP.LI-125(ALTO BLANCO) -	24.23	PERIÓDICO	CONCLUIDO	Oct-20	S/ 952,380.43	55.56%	55.56%	JORGE VASQUEZ VEGA
					Nov-20	S/ 457,617.56	26.70%	82.26%	
					Dic-20	S/ 304,215.94	17.75%	100.00%	



			Dic-21			
--	--	--	--------	--	--	--