



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

**Implementación del Instituto Vial Provincial y los efectos
socioeconómicos en un Gobierno Provincial, 2022-2023.**

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

AUTOR:

Siesquen Vertiz, Luis David (orcid.org/0000-0002-4281-8869)

ASESORES:

Dr. Álvarez Torres, Moisés Freddy (orcid.org/0000-0002-2268-4082)

Mg. Hernández Castañeda, Jonathan (orcid.org/0000-0002-4567-8881)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Reforma y Modernización del Estado

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

TRUJILLO – PERÚ

2023

DEDICATORIA

A los docentes de la Maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo, que me brindaron su tiempo, información y estuvieron continuamente dirigiéndome para la realización de mi propia y competente preparación, tengan la certeza de que sus lecciones estarán constantemente disponibles en mis actividades cotidianas.

Muchas Gracias....

DAVID.

AGRADECIMIENTO

Gracias a mis padres y hermanos: José, Yolanda, Eduardo y José, por el colosal amor y preocupación, por estar continuamente conmigo en todo tipo de retos, por vigorizarme lo vital constantemente, para seguir adelante en mi experta preparación. Por depositar su confianza en mí, ya que batallaron hasta el agotamiento, por brindarme su ayuda irrestricta y magnánima, por estar complacidos conmigo, les entrego este regalo, producto de su esfuerzo; y les agradezco amablemente por ayudarme a superar esta nueva prueba: SER MAESTRO.

DAVID.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, ALVAREZ TORRES MOISES FREDDY, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, asesor de Tesis titulada: "Implementación del Instituto Vial Provincial y los efectos socioeconómicos en un Gobierno Provincial, 2022-2023.", cuyo autor es SIESQUEN VERTIZ LUIS DAVID, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 11.00%, 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.

TRUJILLO, 24 de Julio del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ALVAREZ TORRES MOISES FREDDY DNI: 17609827 ORCID: 0000-0002-2268-4082	Firmado electrónicamente por: MALVAREZTO el 30- 07-2023 22:15:59

Código documento Trilce: TRI - 0614659



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, SIESQUEN VERTIZ LUIS DAVID estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO del programa de MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Implementación del Instituto Vial Provincial y los efectos socioeconómicos en un Gobierno Provincial, 2022-2023.", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

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

Nombres y Apellidos	Firma
SIESQUEN VERTIZ LUIS DAVID DNI: 70296835 ORCID: 0000-0002-4281-8869	Firmado electrónicamente por: LDSIESQUEN el 24-07- 2023 19:49:55

Código documento Trilce: INV - 1267395

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARATULA	i
DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR	iv
DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DEL AUTOR.....	v
INDICE DE TABLAS.....	vii
INDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS	viii
RESUMEN... ..	ix
ABSTRACT.....	x
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	18
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	18
3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización	18
3.3. Escenario de Estudio.....	18
3.4. Participantes	19
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	20
3.6. Procedimientos.....	21
3.7. Rigor Científico	21
3.8. Método de análisis de la información	21
3.9. Aspectos éticos	22
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	23
V. CONCLUSIONES	34
VI. RECOMENDACIONES.....	35
REFERENCIAS.....	36
ANEXOS	44

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N°01. Matriz de resultados más relevantes según los ítems del objetivo general	28
Tabla N°02. Matriz de resultados más relevantes según los ítems de los objetivos específicos.	30

ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS

Figura N°01. Flujograma de red (cambios socioeconómicos).....	23
Figura N°02. Flujograma de red (impacto a nivel socioeconomico).	24
Figura N°03. Flujograma de red (funcionamiento del IVP).	25
Figura N°04. Nube de palabras (Atlas TI).....	26
Figura N°05. Diagrama de FLujo (SanKey)	26

RESUMEN

La presente investigación muestra la implementación del Instituto Vial Provincial y los efectos socioeconómicos en un Gobierno Provincial, 2022-2023, donde participaron un grupo de profesionales determinados que trabajan netamente en los IVPs los cuales reunieron los criterios de selección para la obtención de información sobre la Implementación del IVP. La metodología utilizada corresponde al método Cualitativo - Descriptivo, que corresponde a 3 momentos de reflexión: Analizar, Describir y Expresar. Para tal efecto se entrevistó a profesionales que laboran netamente en los IVPs y se grabó las entrevistas. Se tuvo en cuenta los criterios éticos y de rigor científico, Los discursos obtenidos fueron analizados de acuerdo a la categoría de Implementación del Instituto Vial Provincial que da lugar a las siguientes sub categorías: Cambios socioeconómicos, impacto de a nivel socioeconómico y funcionamiento del IVP.

Palabras Clave: Implementación, socioeconómico y gestión

ABSTRACT

The present research shows the implementation of the Provincial Road Institute and the socioeconomic effects in a Provincial Government, 2022-2023, where a group of determined professionals who work clearly in the IVPs participated and who met the selection criteria for obtaining information on the Implementation of the IVP. The methodology used corresponds to the Qualitative - Descriptive method, which corresponds to 3 moments of reflection: Analyze, Describe and Express. For this purpose, professionals working in the IVPs were interviewed and the interviews were recorded. Ethical criteria and scientific rigor were taken into account. The speeches obtained were analyzed according to the category of Implementation of the Provincial Road Institute, which gives rise to the following sub-categories: Socioeconomic changes, impact of the IVP at the socioeconomic level and operation of the IVP.

Keywords: Implementation, socio-economic and management.

I. INTRODUCCIÓN

La presente investigación es un tema muy importante que tiene en común con el gobierno municipal provincial en el área del Instituto Vial Provincial (IVP), como son los mantenimientos periódicos, mantenimientos rutinarios, mantenimientos de puentes, construcción de puentes, expedientes de emergencias viales en caminos vecinales y/o rurales, trochas y demás caminos dentro de la jurisdicción de una provincia en un trabajo en conjunto con los distritos pertenecientes a la misma provincia, cabe mencionar que el Instituto Vial Provincial maneja su propio presupuesto independiente al presupuesto de la Municipalidad Provincial por lo es muy beneficioso para la comunidad, en tal sentido se describe la realidad problemática de acuerdo a lo indicado por el Poder Ejecutivo (2003) en el D.S. N°008-2003-PCM donde se informa que el Instituto Vial Provincial es el órgano encargado de la gestión vial y mantenimientos de caminos vecinales de la Provincial.

Actualmente los Institutos Viales Provinciales (IVP) son órganos descentralizados como lo indica la Resolución Presidencial N° 057-CND-P-2004 (2004) donde se aprueba la Directiva N° 002-CND-2004-PCM que los Institutos Viales Provinciales son organismos de derecho público interno descentralizado de las Municipalidades Distritales que se encargan de hacer las gestiones y coordinaciones necesarias para los mantenimientos periódicos y rutinarios de caminos vecinales, mantenimientos y construcción de puentes, expedientes de emergencia vial de apoyo tanto en la provincia y distritos de su competencia, estos mantenimientos son prioritarios para la comunidad puesto que al no encontrarse registradas como vías nacionales o departamentales el gobierno central y regional no las interviene ya que son competencia de los gobiernos locales (municipales) en conjunto con el órgano descentralizado que es PROVIAS DESCAENTRALIZADO y previa coordinación con los IVPS de las diferentes provincias del Perú tal y como indica el Poder Ejecutivo (2003) en el D.S. N°008-2003-PCM.

Existen gobiernos municipales que han optado por eliminar el área del IVP y a su vez derivar todas las responsabilidades al área de Infraestructura y Obras o al área de Desarrollo Urbano y rural pero estas áreas muchas

veces al enfocarse en los proyectos de la gestión dejan de lado todos los trabajos que es responsabilidad de los IVPS perjudicando a la población y perdiendo el presupuesto que estos Institutos manejan ya que al no realizarse estos trabajos se pierda la inversión de los siguientes años y al perderse esa inversión ya no se realizan los mantenimientos necesarios para mantener un camino en buenas condiciones y lo mismo sucede con los puentes, expedientes de emergencias viales, etc. perjudicando a los pobladores económicamente ya que estos caminos al no estar registrados no los intervienen perjudicándolos económicamente y posterior a ello también se perjudican futuras gestiones ya que al no registrar los presupuestos para los PIA del siguiente año se pierde la inversión para esos trabajos que son competencia en un órgano descentralizado como lo son los IVPs.

Por lo tanto se genera el siguiente problema general ¿Cuál es la perspectiva de la implementación del instituto vial provincial y los efectos socioeconómicos en un Gobierno Provincial, 2022-2023?, siendo los problemas específicos ¿Cuál es la perspectiva que existe entre los cambios socioeconómicos y la implementación del instituto vial provincial en la actual gestión?, como segundo problema específico ¿Cuál es la perspectiva que existe entre la ejecución del instituto vial provincial y el impacto a nivel socioeconómico? y como tercer problema específico ¿Cuál es la perspectiva que existe entre la implementación del instituto vial provincial y el funcionamiento en una municipalidad provincial?.

Esta investigación se justifica teóricamente porque en su desarrollo se trabajó con referencia a la indicado por el Poder Ejecutivo (2003) en el D.S. N° 008-2003-PCM donde informa al IVP como ejecutor de la gestión vial municipal, por lo que esta investigación puede ser empleado en futuras investigaciones similares, como justificación social, su implementación del área del IVP ayudará significativamente a la población por la gestión que se realizará para las vías de la provincia y sus distritos, y como justificación práctica, se identificará cuáles serían los mejores procesos para determinar la mejora socioeconómica tras la implementación del Instituto Vial Provincial en los Gobiernos Municipales.

Por consiguiente se tiene el siguiente objetivo general: Describir la perspectiva de la implementación del instituto vial provincial y los efectos socioeconómicos en un Gobierno Provincial, 2022-2023, y como objetivos específicos los siguientes: Analizar los cambios socioeconómicos provocados tras la implementación del IVP en la actual gestión; Describir ejecución del instituto vial provincial y el impacto a nivel socioeconómico y Expresar la implementación del instituto vial provincial y el funcionamiento en una municipalidad provincial.

II. MARCO TEÓRICO

Referente al tema de estudio como antecedentes internacionales se cita a: Yerrén (2022), donde el autor presume que los elementos públicos que llevaron a cabo el control interior tuvieron resultados positivos y añadidos para desarrollar aún más sus procesos de objetivos principales y aliviar los peligros de error y extorsión; asimismo, se resolvió que cada sustancia pública ha ejecutado sus controles interiores en vista de las partes del control interior bajo el modelo COSO (Junta de Asociaciones de Apoyo) y los ajusta según sus técnicas internas, ya que cada sustancia pública tiene diferentes procesos de misión.

En su investigación Zamora et al. (2018) los creadores hacen referencia a que el control interno ha sido percibido como un dispositivo para que la administración de una asociación obtenga una confirmación sensata de la satisfacción de sus objetivos institucionales y tenga la opción de proporcionar detalles sobre su administración a las personas interesadas en ella. La organización, el directorio del área pública es la fundación formada por las oficinas que componen la Parte Presidencial del Poder Público y cualesquiera otras organizaciones y sustancias de carácter público que sean responsables en todo momento de la actividad de los ejercicios y trabajos reguladores o de la organización de las administraciones públicas del Estado.

El objetivo de Rojas et al. (2018) es examinar el avance y la conexión entre la especulación y los cimientos de las calles y el desarrollo financiero en Colombia, en contraste con algunas naciones latinoamericanas. Asimismo, se establece la conexión entre los indicadores macroeconómicos y el marco callejero y la seriedad de Colombia en contraste con las naciones colindantes. Para ello, se desglosa el conjunto de experiencias a través de las distintas edades de las concesiones que se han creado en el periodo 1993-2014.

De acuerdo Picardo (2022) en la actualidad, y decididos a establecer mejoras en la mantenibilidad, los aparatos, por ejemplo, la Evaluación del Ciclo de Vida (ECV) son valiosos para evaluar, centrar las actividades y garantizar la exposición ecológica de cualquier marco, interacción o artículo. Sea como fuere, una de las cuestiones fundamentales para su aplicación en la planificación y el examen y ejecución de cimientos comunes es el surtido

de información para la correcta elaboración del Inventario del Ciclo de Vida (requisito previo obligatorio del examen según la norma ISO 14040).

En la investigación de Cevallos et al. (2017) examina los estados financieros de una zona situada en la región provincial del territorio de Pastaza, cuya población vive sin las circunstancias de base que caracterizan la satisfacción personal. Se estimó el grado de satisfacción personal en esta zona. Entre las circunstancias que limitan esta satisfacción personal se encuentra el desafortunado acceso a la calle, por lo que se dispone el desarrollo de una tercera calle de petición y el andamiaje que haría concebible un mayor desarrollo de la misma.

Bryzhko y Bryzhko (2019) en su investigación indican que la satisfacción personal en las regiones rurales depende de determinados marcos de transporte de asistencia, oficinas y fundaciones. Con la ayuda de un sistema de calles, se reduce el impacto financiero relacionado con el factor área, lo que aumenta la disponibilidad y garantiza unas relaciones monetarias sostenibles.

Asher y Novosad (2020), indican que casi mil millones de personas en total viven en regiones provinciales sin acceso a organizaciones públicas de calles despejadas. En este estudio se evalúan los efectos del programa de desarrollo de calles públicas de la India, dotado con 40.000 millones de dólares, utilizando un plan de intermitencia de recaídas y microdatos exhaustivos de empadronamiento de familias y empresas.

Ali et al. (2018) indican que las calles y el transporte desempeñan un papel importante en el éxito, el desarrollo económico y la mejora de un distrito. El objetivo fundamental de este estudio es llevar un examen de arriba a abajo de la disposición de los ocupantes cercanos hacia la calle y el marco de transporte (China, Pakistán, Financial, Hallway y CPEC) y el más amplio efecto monetario, social, social y natural en la población del barrio.

Mustafa et al. (2021) determinan que la mejora de las calles provinciales es constantemente un tema importante en la calle los ejecutivos de todo el planeta. En Malasia, las calles provinciales tienen un lugar con la clase de calles estatales y registro para la mayoría de las calles de Malasia. La calle Country es una de las mejores formas de hacer frente al trabajo en la

economía del barrio. Las calles provinciales son una de las mejores formas de ocuparse del trabajo en la economía de barrio. En La administración y el mantenimiento de las calles rurales en Malasia es vital, ya que contribuye de numerosas maneras a la población rústica de Malasia.

De acuerdo con Aggarwal (2018) casi el 33% de la población rural del mundo no vive cerca de una calle despejada, y generalmente se confía en que esto restringe su acceso a las puertas abiertas financieras. Utilizando un examen característico que provocó una variedad posiblemente exógena en el momento y el área de las calles despejadas en las ciudades indias, este artículo ofrece pruebas sobre el efecto de las calles en una amplia variedad de resultados financieros en las regiones provinciales. Encuentro pruebas predecibles con 5 consecuencias primarias para las economías de las ciudades.

Salomón (2019) determina en su investigación que el trabajo de las fundaciones en el mejoramiento del país ha recibido una creciente consideración en la discusión abierta y académica, a la luz del acuerdo que las carencias arruinan la asistencia social gubernamental y el desarrollo monetario. En Argentina, estas carencias son evidentes en las calles provinciales. Bajo la presunción de que las calles provinciales constituyen un bien de uso normal, en este trabajo nos centraremos en el marco de los consorcios, uno de los arreglos institucionales que cobró velocidad en la última parte de la década de 1950 en la región de Buenos Aires.

Con respecto a Jain (2023) indica que las calles provinciales de dos vías constituyen una parte importante del entramado viario de la India. Las características matemáticas, como el tipo de oficina, la anchura de la vía, la anchura del arcén y las disposiciones planas y verticales, son límites fundamentales que influyen en el comportamiento de los vehículos y en la calidad del tráfico en las calles provinciales de dos vías. Entre todas las marcas matemáticas, la inclinación es la que más influye en los atributos funcionales del tráfico en las calles de dos carriles.

Este estudio Singh (2023) pretende evaluar el impacto en la seguridad de la anchura del arcén despejado de una calle provincial de seis vías de 175 km en la India. En primer lugar, se evaluó la materialidad de la técnica de

casos y controles emparejados (CC) para zonas de calles con diferentes accidentes. En segundo lugar, se evaluaron la idoneidad del arcén despejado y otros factores de riesgo utilizando la técnica de casos y controles emparejados. Se crearon tres situaciones con varias definiciones de casos utilizando la técnica de CC emparejado y la recaída calculada ordinalmente. La revisión utilizó la velocidad, el volumen, el cálculo, las cualidades del lado de la carretera y la información de accidentes mortales destinados a una porción de 100 m en algún lugar en el rango de 2016 y 2018.

Marchán (2012) en su artículo analiza las concesiones tardías permitidas para la actividad de las redes de calles de bajo volumen por las juntas comunes en España. El autor presenta los peligros y fallos relacionados con las organizaciones público-privadas, antes de introducir los atributos de las concesiones otorgadas y presentar los componentes establecidos para controlar los peligros y fallos y los recursos para garantizar la calidad de la administración. El artículo concluye con una evaluación de la experiencia adquirida y ofrece propuestas para futuras empresas.

Hernández (2014) indica y examina el cambio normativo de la adquisición pública tras el dictado de las Órdenes Locales que aglutinan modelos en toda la Asociación Europea y presenta y legitima las recomendaciones realizadas por la Oficina de Responsabilidad para cumplir sus objetivos fundamentales de garantizar una restricción monetaria más notable y la lucha sin cuartel contra la devaluación, todo lo cual requiere una mediación potente y exhaustiva en el control de los activos públicos.

Salomón (2020) nos indica que el deterioro de la indagación social del país sugiere el pensamiento de un gran número de direcciones, fundamentos y temas, que no se restringen al gobierno público/gobierno común o tierra/trabajo, que definitivamente se destacan. En el interior de la región de Buenos Aires, el chequeo de las limitaciones en que se crearon las organizaciones estatales públicas, comunales y civiles permite percibir el particular trabajo que distintos entretenimientos aceptaron en la administración de bienes de uso normal, tal como la instancia de las calles barriales.

Villanova (2016) indica que, a partir de informes únicos y medio inéditos, este artículo desmenuza las fuentes y el ciclo de fomento del Bosquejo geográfico Delaware la provincia Delaware Zaragoza; la razón cartográfica del Arreglo de Caminos Áreas apoyado por la Diputación Común de Zaragoza en 1900. El creador del arreglo fue el legislador plebeyo Dionisio Casañal, un asesor de extraordinario prestigio que había realizado una brillante labor geográfica y cartográfica.

De acuerdo con Salomón (2022) nos indica que las calles son desarrollos sociales compuestos por prácticas materiales y emblemáticas, que ordenan tiempos y espacios cotidianos, pero además expresan relaciones de poder y producen fortaleza y presión en las redes. A partir de esta presunción e informada por el "giro de la portabilidad", la propuesta examina los usos, costumbres y enfrentamientos en torno a las calles provinciales en el área de Buenos Aires entre las décadas de 1920 y 1960, consolidando la investigación sobre el círculo estatal y los actos de los sujetos sociales.

Según Bartolomé (1996) en su artículo presenta un breve estudio del marco de apoyo público a la fundación del transporte en España y procede a informar de los modelos que se están creando en Europa para dinamizar el interés privado en el marco. Sutiliza los "peajes en la sombra" aplicados en la Inglaterra extraordinaria, el supuesto modelo alemán o porción de compra de comprensión para la obra terminada, el acuerdo de oficinas u organismos públicos con límite adquisitivo aplicado en unas pocas redes independientes en España, y el modelo propuesto por la Comisión Europea de Cooperación Público-Privada (PPP).

Blanco (1997) en su investigación determina que la disminución del gasto a plena luz del día que merma el plan financiero de especulación fundacional, junto con la necesidad de seguir poniendo recursos en la mejora de estos marcos para equiparlos a las normas europeas y hacer más tajante la economía española, exigirá la privatización de estas obras.

Álvarez (1999) determina que, debido a la ley, en la reconciliación de la escuela en el Servicio de Formación, el Servicio de Obras Públicas no entregó las instalaciones de investigación focales para el transporte y los materiales de desarrollo portuario al Servicio de Formación. Estas

instalaciones de investigación se coordinarán en el futuro en el Centro de Pruebas y Errores de Obras Públicas.

En su artículo Corral (2002) en su investigación indica lo que está sucediendo previsto para 2002 y el impacto de todo el plan financiero de Obras Abiertas y Avances sobre el mismo. El artículo reflexiona sobre estos elementos con respecto a la estrategia monetaria en los últimos tiempos y su relación con el ciclo financiero y pone un acento excepcional debido a la estrategia marco sobre estos ciclos

Soliño (2002) en su artículo disecciona el trabajo de las empresas públicas y, más explícitamente, de la especulación fundacional como componente de la estrategia financiera y en la focalización de los elementos que influyen en el ciclo monetario. Si bien esta labor ya estaba condicionada por las limitaciones monetarias, el desarrollo de la cooperación entre empresas públicas y privadas en el ámbito del emprendimiento ha propiciado la utilización de la estrategia fundacional como un importante instrumento de ajuste de la economía, lo que se ha reflejado adecuadamente en la nueva experiencia española).

Según Paudyal (2023) el desarrollo de calles rurales sin ingeniería y basadas en engranajes en el Himalaya nepalí es una de las razones trascendentales de las avalanchas. La recurrencia del desarrollo de este tipo de calles se ha expandido esencialmente en el transcurso de los últimos 10 años. No obstante, las normas actuales que regulan el desenterramiento de pendientes para estas calles no tienen en cuenta las descripciones geotécnicas de los destinos. La revisión en curso utiliza la estrategia de armonía del punto de rotura con el modelo constitutivo de Mohr-Coulomb para decidir niveles de corte e inclinaciones seguros para diversos límites matemáticos y materiales.

Fernández (2016) determina que, en el último cuarto de siglo, esta nación ha invertido más de 125.000 millones de euros en el desarrollo y apoyo de las calles. El valor actual neto de la red viaria se evalúa en casi 170,875 millones de euros. En el resplandor de diversas proporciones, la organización española de calles puede considerarse equivalente a la de las principales naciones de la UE. No obstante, como indican las evaluaciones, numerosas

partes de la organización se están desmoronando rápidamente (asfaltos, señalización, límites de seguridad, marcas viales y alumbrado). Del examen de la especulación de apoyo a partir de alrededor de 2009, se observa una caída significativa en la subvención (que no sigue la regla generalmente reconocida de que la empresa de mantenimiento debe igualarse en algún lugar en el rango de 2 % y 3 % del patrimonio neto de la organización) y los creadores estudian la necesidad de ampliar la empresa de mantenimiento para hacer frente a la lamentable condición en curso de la organización rápidamente.

De acuerdo con Corral (2003) el plan de enfoque monetario se fundamenta esencialmente en el Plan Financiero General, que ha cobrado mayor acento desde la entrada de España en la zona euro. Las medidas de emprendimiento del Servicio de Obras Públicas constituyen un componente adicional del Plan General de Gastos.

Según López (2004) en su artículo ofrece un esbozo de la labor de estrategia de las fundaciones en la recopilación de objetivos de enfoque financiero y una evaluación del Plan Marco de Vehículos 2000-2007 en curso

Ayala (2004) en su investigación determina que las desviaciones del plan financiero en los contratos abiertos de obras se registraron como un problema ya en el siglo XVII y siguen siéndolo hasta nuestros días. Este artículo sigue la evolución de las directrices de los contratos públicos españoles a lo largo de los últimos años y se centra en la reflexión sobre los ajustes contractuales y las desviaciones del plan financiero.

Zaragoza (2005) determina que el objetivo de su artículo es reflexionar sobre la idea de las ayudas públicas vinculadas a la ordenación de las administraciones de la vía pública y sobre la posibilidad de encontrar una estructura de apoyo estable para la fundación de la vía pública. Para ello, es importante fomentar un modelo mundial que abarque todos los marcos imaginables y que, por lo tanto, sea apto para funcionar en diversas circunstancias políticas: marcos monetarios habituales, concesiones con peajes pagados por el conductor, concesiones con peajes pagados por la autoridad pública, desarrollo a la luz de un contrato de obras con pago del máximo, etc.

Ramírez (2011) en su investigación determina el interés por las obras públicas ha disminuido abiertamente desde el inicio de la emergencia monetaria, a pesar del carácter anticíclico que se le suele atribuir a este ámbito, que habitualmente ayudaba a mantener el ritmo de creación y actividad. En cualquier caso, las limitaciones crediticias que afectan a los organismos públicos han provocado descensos en los planes de gasto y la especulación en obras públicas ha sido una de las principales víctimas

Sualdea (2012) indicó que la emergencia financiera que comenzó en 2008 ha repercutido directamente en la estrategia de las fundaciones. Por ello, las distribuciones del plan financiero han disminuido y últimamente se ha ejecutado una progresión de recortes. El resultado: una pausa en el interés por las fundaciones de transporte y, sorprendentemente, la retracción y suspensión de algunos proyectos de marco abierto que han hecho preparativos para lo que se avecina

Según Casquero (2012) podríamos componer muchos más artículos sobre el apoyo y la seguridad en la calle, probablemente enormes manuales, ya que comparten numerosas perspectivas a todos los efectos. En consecuencia, este artículo aboga por una conexión acogedora entre las divisiones de Mantenimiento y Seguridad en la calle. Podríamos desarrollar aún más la tasa de percances suponiendo que trabajemos en este objetivo.

Herce (2015) indica que la gravedad, profundidad y envergadura de la recesión de la que obviamente surgimos se esperaba en una medida limitada a las sobreabundancias comprometidas en la porción de activos para el desarrollo de un marco inútil que nunca podría haber sido más derrochadoramente dispuesto, concedido o creado.

Alonso (2015) determina que las obras públicas se han sumado al trabajo sobre nuestra seriedad, la asistencia social gubernamental y el avance solidario de nuestro país. Los cambios monetarios experimentados últimamente han espoleado como nunca la exigencia de un control suficiente de la especulación pública.

Bastant (2019) indica que la ejecución de las obras afecta enfáticamente a la población en general y al área de desarrollo confidencial,

por lo que la preparación y ejecución legítimas permiten la utilización productiva de los activos.

Castel (2021) determina que el coste estimado se refiere a la cantidad de dinero que el trabajador contrata para una empresa o administración concreta y constituye una especie de plan financiero en perspectiva en un ciclo de oferta. Según la normativa española, el coste evaluado se designa "Presupuesto Base De la Ware Licitación" (PBL) y debe incorporar todos los costes comprometidos con el sistema de contratación con inclusión adecuada de las obras o administraciones a ejecutar y con la carencia de mejora traicionera.

De acuerdo con Soplopucó (2016) el trabajo de examen fue realizado en la ciudad de Tarapoto, situada en la localidad concerniente al mantenimiento y protección de las vías parque de este significativo distrito, caso de la selva peruana la "Mínima de la Selva" (hoy Presidente Belaunde Terry) del marco público y otras, por ejemplo, la "Negligible - Shapaja - Chazuta" del arreglo departamental y vecinal de oficinas útiles, Una investigación del entramado público callejero en los ramales de San Martín y Amazonas, en una parte de aproximadamente 280 km de calle negra, en estado concesionado, que presenta segmentos básicos de soporte y preservación, mostrando un asfalto ignorado, inclinaciones temperamentales, filtraciones desafortunadas, muros dañados, entre otros, con proyección a soportar patologías de pensamiento. Aspers (2019) indica que la exploración subjetiva se centra en numerosas técnicas, lo que sugiere una forma interpretativa y naturalista de abordar su tema.

Özhan (2016) en su investigación determina que la exploración lógica puede agruparse de más de una manera; la agrupación puede hacerse por métodos de clasificación de la información en función de la causalidad, la relación con el tiempo y el medio a través del cual se aplican. Basrun (2019) indica que el objetivo de la investigación como es la fenomenología es la descripción del fenómeno, y no explicar el fenómeno.

como ya se ha dicho, la investigación puede clasificarse en cualitativa y cuantitativa, según el tipo de datos buscados. Además, una mezcla de estos

métodos se conoce como estudio de método mixto, que reúne las ventajas de ambos métodos (Taherdoost, 2022).

Según Gerrero et al. (2017) la entrevista fenomenológica puede caracterizarse como una experiencia entre dos individuos (interrogador-entrevistado), un discurso que permite a través del lenguaje captar una peculiaridad. Bedregal et al. (2017) determina que la metodología cualitativa es significativa a la hora de explorar peculiaridades sociales complejas que resultan difíciles de captar matemáticamente.

Los investigadores Hernán et al., (2021) determinan que cuando realmente exploramos utilizando métodos cualitativos, naturalistas o etnográficos, queremos recopilar información impresa, agrupaciones, imágenes o historias, y lo hacemos para fomentar un valioso trabajo práctico que contribuya a la comprensión de una determinada peculiaridad.

Pérez et al. (2019) determinan que; aceptamos que el procedimiento cualitativo es excepcionalmente útil en lo que respecta a la investigación de los encuentros confidenciales de las personas.

De acuerdo con Moscoso et al. (2018) la exploración cualitativa se crea bajo la cosmovisión naturalista o constructivista, donde la verdad es diversa y emocional, desarrollada intelectualmente por las personas, existe dentro de una situación única y son concebibles numerosas construcciones. numerosas construcciones potenciales. Barragán et al. (2018) indica que en la exploración cualitativa el componente de estudio no son las realidades sino las conversaciones, y su dispositivo no es la evaluación sino el examen y la comprensión del lenguaje. la evaluación sin embargo la investigación y la traducción del lenguaje.

Respecto al tema de estudio como nacionales podemos citar a: Apaza (2019), en su investigación propone un modelo de gestión pública para el mantenimiento de los caminos vecinales de la provincia investigada, especificando la gestión administrativa y técnica debe ser implementada por el Instituto Vial Provincial).

Ramos (2022), en su artículo intenta desmenuzar la manera en que los aspirantes a la alcaldía de Lima presentan, advierten o abordan el tema del desprestigio en sus planes de gestión presentados al Jurado Público de

Carreras. Los planes de los tres principales aspirantes a la alcaldía de Lima serán diseccionados mediante la evaluación del sentimiento de la ciudadanía utilizando la estrategia de investigación de fondo. En los planes de autoridad pública presentados al poder constituyente, se ha porcionado el desprestigio y los temas pertinentes. Se encontró que los concursantes no le dieron mucha importancia al tema del envejecimiento, a pesar de que es visto como uno de los principales temas del número de habitantes de Lima.

Cotrina (2021) la información introducida sobre la variedad de la ejecución real de las obras repercute en el plan financiero y, en general, en la reserva de los ejercicios rutinarios de mantenimiento de las calles.

Ramírez (2021), de acuerdo a su investigación según el inventario de calles del Territorio de Pataz, más del 75% de sus calles rústicas están en pésimo estado, lo que implica que la capital común y las regiones que componen la zona están desconectadas, influyendo en la población en los costos de transporte, la deficiencia en el intercambio de artículos para la utilización humana, la expansión de los accidentes vehiculares, el riesgo en el traslado de pacientes a los centros de salud, clínicas médicas, por último, la expansión en el tiempo de movimiento a partir de una ciudad y luego a la siguiente; por esa razón la Región de Pataz dio una motivación al Establecimiento de la Calle Común para trabajar en la administración del transporte en las calles provinciales o también representadas como "Vecinales".

Lara (2023) infiere que a través de las investigaciones y estimaciones fue factible evaluar la organización del transeúnte abastecido, que generalmente sigue su utilidad, es decir que presentan un estado consuetudinario, no obstante, hay otras que introdujeron circunstancias desafortunadas que deben ser mediadas por su grado de significación y gravedad. Los ejercicios de administración propuestos que avanzan la incorporación, el apoyo, el nivel de administración de los recursos metropolitanos y la fundación de la persona a pie recomiendan jugar fuera del mantenimiento importante a las regiones de la necesidad y según lo indicado por la seriedad que presentan, y después continuar con las regiones menos

impactadas y trabajar en los cursos verdes y las maneras de la bici para la combinación de residentes.

Suclupe y Tejada (2021), estos autores en su investigación afirman que la proposición de control interno funciona en los ciclos de adquisición y contratación de la fundación de la calle civil común de Lambayeque, 2015-2017. Los tres aspectos Primer, Concurrente y Subsiguiente deben ser aplicados.

Alarcón (2019) descubrió que la Comarca Distrito de Súcota no ha ejecutado el Marco de Control Interno, según la Guía de Ejecución del Marco de Control Interno, lo que afectaba a los ciclos que todos los elementos abiertos están obligados a realizar, sin perjuicio de no contar con el personal preparado para desempeñar estas áreas al no disponer de capacidades o dispositivos.

Beteta (2020), según la prueba factual de Pearson, se razonó que: Existe una enorme conexión entre calle la junta y mantenimiento de calles aledañas de la Organización de Calle del Distrito Común de San Martín 2016 - 2019, visto que el nivel de importancia es de 0,008 y el registro de relación de Pearson de 0,558, el equivalente se expresa que calle los ejecutivos media 31% en el sostenimiento de calles aledañas.

Casabona y Toledo (2022) en su trabajo indican que existe una enorme relación entre el intercambio de activos monetarios y la calle de los directivos de calles rurales, Instituto Vial Común de Pachitea, Huánuco, 2020; obteniéndose una relación altamente segura a través del coeficiente Rho de Spearman de 0.791, y p-valor de $0.000 < 0.05$; donde se concluye que, a mayor intercambio de activos monetarios, mejor serán las calles.

Vanessa (2023) los resultados de si investigación mostraron que los datos proporcionados por el Marco de Organización Monetaria Coordinada SIAF-SP afectan fundamentalmente a la toma de decisiones monetarias en el Establecimiento de la Calle Común de Camaná.

Calva (2023) los resultados obtenidos en la exploración muestran que la variable calle rurales de los ejecutivos y la mejora financiera tienen una relación altamente segura, con un coeficiente Rho Spearman de 0,783 y un nivel de importancia de 0,000, siendo la estima inferior a 0,05.

Coicaposa y Salazar (2021); en su investigación las respuestas esenciales para las finanzas no del todo son en piedra si no son las siguientes: aceite sulfonado 0,32 L/m³ con hormigón Portland Sort I al 2,5% para el ajuste del suelo, con un espesor de 0,2 m. Estos elementos y elecciones siguen los requisitos previos especializados establecidos para mejorar la calzada tipo calle.

Con relación a los antecedentes locales podemos citar a: Rodríguez, (2022) en su investigación determinan que a consolidación de la propuesta de calles permitirá la salida de vehículos a las zonas protegidas de forma rápida, competente y segura.

Córdova y Sánchez (2021) en su trabajo ambos autores indican que, sin limitación alguna, como complemento del marco de despeje un enorme nivel de los caminos de tierra del país está al nivel de una carretera secundaria o al nivel de afirmado y/o trocha carrozable).

Por lo tanto respecto a mi teoría de mi variable independiente tenemos que de acuerdo a como describe la Municipalidad Provincial de Contumazá (2019) el Instituto Vial Provincial en su portal web es una institución descentralizada de la Municipalidad Provincial y las Municipalidades Distritales con personería jurídica, autonomía otorgada y demás normas que le es aplicable, a partir de la fecha de su creación es la entidad encargada de velar por la infraestructura vial de la provincia, como finalidad del Instituto Vial Provincial es ejecutar la gestión de los caminos rurales en su jurisdicción, entendida esta como el proceso de planificar y ejecutar las acciones de construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura rural, asignando recursos de acuerdo a las prioridades establecidas en el Plan Vial Provincial Participativo y el Plan de Desarrollo Provincial en conjunto con los gobiernos locales y sociedad civil.

También define las funciones del IVP que son programar, concertar, ejecutar los estudios, obras, actividades del Plan Vial Provincial Participativo, evaluar, actualizar el Plan Vial Provincial Participativo, actuar como un órgano técnico, operativo de gestión para la ejecución de diversas obras viales de la zona y su consecuente rehabilitación, mantenimiento y operatividad, así

como, para emitir opinión calificada sobre los proyectos de normas que conlleven aspectos viales de la zona de influencia del IVP.

Como teoría de mi variable dependiente según el autor Wiese (2019) en su tesis para su grado académico de Maestría en Gestión Pública define los efectos socioeconómicos como parte sustancial e indispensable dentro de la sociedad, actualmente, debido a la falta de capacidad económica en ciertos grupos sociales las dificultades incrementan día a día, los seres humanos con bajo nivel económico pueden tener muchos más problemas en diferentes ámbitos de su vida, como por ejemplo: la salud, el empleo, la educación, un techo donde vivir, etc., esto ocurre por los escasos recursos que los individuos con bajo nivel socioeconómico ofrecen a los suyos.

Finalmente, la base legal de la teoría independiente de la presente investigación es El Decreto Supremo N° 008-2007-EF de la Implementación el Instituto Vial Provincial publicado en el Diario El Peruano Lima, lunes 06 de febrero de 2007 y la base legal de mi teoría dependiente es El Decreto De Urgencia N° 070-2020 Decreto de urgencia 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 publicado en el Diario El Peruano Lima, viernes 19 de junio de 2020.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

3.1.1. Tipo de investigación: El tipo de investigación es básica ya que nos sitúa en el escenario de investigar y descubrir nuevos conocimientos de acuerdo con Nicomedes (2018), en el presente estudio se tratará de conocer la Implementación del Instituto Vial Provincial y los efectos socioeconómicos en un Gobierno Provincial, 2022-2023, de esta manera ampliar las especulaciones en curso y comprenderlas de forma racional.

3.1.2. Diseño de investigación: Para el diseño de la presente investigación se tomará en cuenta el diseño fenomenológico cuya meta primordial es comprender, explorar e interpretar las experiencias de los entrevistados con respecto a un fenómeno y encontrar los componentes normales de dichas vivencias según Hernández et al. (2014); de acuerdo a ello esta investigación se utilizó para adquirir datos de las entrevistas realizadas con los diferentes sujetos entrevistados para comprender, explorar e interpretar los resultados obtenidos.

3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización

La categorización en esta investigación es muy importante porque nos ha permitido poder clasificar y codificar y así poder reunir grupos de conceptos y/o subcategorías permitiéndonos analizar y realizar la interpretación de la información obtenida. Esto concuerda con que las categorías son las diversas cualidades y opciones, mientras que categorizar es el enfoque para codificar, clasificar o conceptuar un término o articulación de una manera razonable que no se ajuste al desorden de las motivaciones que subyacen a una investigación de acuerdo con Romero (2005). De este modo, se reflexionará y evaluará sobre ellos para clasificar la información y fusionar suficientemente los resultados. Ver Anexo N°01 (Matriz de categorización).

3.3. Escenario de Estudio

La presente investigación tendrá como escenario de estudio una provincia del Perú, donde laboran los profesionales (ingenieros civiles) administrativos pertenecientes al Instituto Vial Provincial. Estos especialistas han sido escogidos para obtener información valiosa para la realización de

esta investigación. De acuerdo a lo antes mencionado el escenario de estudio es un Instituto Vial Provincial de un Gobierno Provincial.

3.4. Participantes

En la investigación los participantes serán funcionarios o servidores profesionales que laboran en el área del Instituto Vial Provincial de una Municipalidad Provincial que aceptaron participar en la investigación para la obtención de información para esta investigación.

SN°1 - 2: Gerente o Responsable del Instituto Vial Provincial:

Planificar, programar y ejecutar los exámenes, obras y ejercicios previstos en los planes financieros participativos de los estados vecinales del territorio relativos a la adecuación rústica, incluida la mejora de las vías de acceso, según el Plan Participativo de Calles Comunes, evaluar y actualizar el Plan Participativo de Calles como Dispositivo de Administración, actuar como órgano de administración funcional especializado para la ejecución de las diferentes obras de calles cercanas y su consiguiente recuperación, mantenimiento y actividad, así como para dar una evaluación certificada sobre los proyectos de directrices que incluyan puntos de vista sobre las calles en el área de impacto del PIV, Adecuar, coordinar y administrar los bienes de la Diputación Provincial, de la Diputación Cercana, los elementos confidenciales, las sustancias útiles para dispensarlos al tratamiento de las calles focalizadas, exhortar a las legislaturas vecinales sobre las cuestiones funcionales especializadas conectadas con el alcance de su capacidad, coordinar la ejecución de las especulaciones hechas por la sociedad general y las áreas confidenciales en las calles del país en su circunscripción y participar en los diferentes ejercicios conectados con la mejora incorporada de las calles provinciales en la región, otros que la Junta Directiva del IVP le dote en material vial.

SN°3: Jefe de Operaciones del Instituto Vial Provincial

Ejecutar las capacidades particulares establecidas en sus normas permanentes, reglamentarias y legales respecto a sus ejercicios principales, planificar, programar, coordinar, ejecutar, supervisar y evaluar la ejecución de los estudios, obras y ejercicios del Plan de Calles; en colaboración con las legislaturas cercanas y otras sustancias públicas y confidenciales que tengan

objetivos comparables, evaluar el Plan de Calles Comunes, actualizar ocasionalmente la lista, ordenada por necesidades, de calles rústicas que requieren recuperación y mantenimiento rutinario, que incorpora todas las áreas que se encuentran dentro del ámbito de tareas de la Fundación de Calles Comunes, disponer, coordinar y dirigir los activos del Gobierno Público, El Establecimiento dispondrá, coordinará y controlará los activos de los estados públicos y territoriales, los elementos confidenciales, las sustancias colaboradoras y las diferentes fuentes de financiación, exhortará a las administraciones estatales vecinales sobre cuestiones especializadas y funcionales relacionadas con su área de competencia, coordinará la ejecución de las empresas realizadas por la sociedad general y las áreas confidenciales en las calles rurales los ejecutivos y participará en diferentes ejercicios relacionados con la mejora fundamental de las calles provinciales del territorio.

SN°4: Técnico Administrativo del instituto Vial Provincial

Ejecutar las capacidades particulares establecidas en sus ordenanzas, normas autoritativas y legítimas en cuanto a sus ejercicios fundamentales, actualizar ocasionalmente la lista, ordenada por necesidad, de calles rústicas que requieren restauración y apoyo rutinario, que abarca cada una de las áreas dentro de la extensión de tareas de la Organización de Calles Comunes, exhortar a las legislaturas vecinales sobre ángulos funcionales especializados en asuntos relacionados con la extensión de su habilidad, Coordinar la ejecución de las especulaciones hechas por la gente en general y área confidencial en la calle del país la junta, participar en diversos ejercicios conectados con la mejora vital de las calles provinciales del territorio, controlar y círculo de nuevo a la documentación reguladora y a diversas obligaciones y obligaciones conseguidas de la satisfacción de sus capacidades y que sean asignados por su jefe inmediato.

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica e instrumento a aplicar será empleada para la recolección de datos mediante la entrevista que depende de un listado de preguntas desarrolladas con antelación dirigidas a los entrevistados en base a los objetivos de la investigación. Con la entrevista se obtendrá información

necesaria para realización de esta investigación y así obtener mayor información sobre el tema a investigar. Ver Anexo N° 02 (Entrevista).

3.6. Procedimientos

Se aplicó la entrevista a los profesionales que mantendrán que laboran en el Instituto Vial Provincial explicándoles el objetivo por el cual se está realizando la entrevista que es para la obtención de información para la presente investigación, una vez obtenida la información de las entrevistas realizadas a los profesionales del Instituto Vial provincial se procedió a la triangulación para el análisis de datos aplicando el software ATLAS Ti23 donde se vaciará la información de obtenida de las entrevistas categorizando, subcategorizando, codificando y citando permitiendo así mejorar la interpretación y análisis de la información en esta investigación cualitativa. Esto concuerda que ATLAS. Ti es software netamente para investigaciones cualitativas para análisis de datos permitiendo separar, clasificar y entrelazar partes de la información de diferentes documentos. Este software ayuda en encontrar iteraciones según indica Sabariego et al. (2014).

3.7. Rigor Científico

Se tuvieron las perspectivas morales y éticas requeridas para la investigación, realizando la entrevista a los profesionales que laboran en un IVP de un Gobierno Provincial manteniendo la confidencialidad de estos, la misma que radicará en 6 preguntas enfocadas a los objetivos de estudio que son necesarias para el desarrollo de esta investigación. Según nos indica Díaz et al. (2013) la entrevista es un instrumento especializado excepcionalmente útil en la investigación cualitativa para recabar información y así definir y clasificar la información.

3.8. Método de análisis de la información

A través del instrumento a ser utilizado se realizó la reunión organizada donde se realizó la entrevista, utilizando una grabadora de voz para hacer una transcripción texto, además los datos fueron hechos y descifrados, logrando buenos resultados para conocer la Implementación del Instituto Vial Provincial y los efectos socioeconómicos de un gobierno municipal, por lo tanto se ha utilizado el programa Atlas Ti23 como una herramienta para un trabajo cuantitativo – deductivo no cuantificable, permitiendo ordenar la información

codificándola para un trabajo de enfoque cualitativo de acuerdo con Muñoz y Sahagún (2017).

3.9. Aspectos éticos

La presente investigación busca poder informar a los gobiernos locales interesados sobre la importancia de la Implementación del Instituto Vial Provincial, la información obtenida acerca del tema a investigar se hizo con una indagación profunda para tener un entendimiento más claro acerca de la implementación del Instituto Vial Provincial; la presente información busca aumentar el conocimiento y la información acerca de la implementación de esta área en los diferentes gobiernos locales. La presente investigación es de autoría propia por lo que no tiene finalidad de plagiar a otras investigaciones, la información tiene como referencias distintas páginas de internet, libros, tesis revistas y artículos que desarrollaron referente al tema, pero con una definición propia acerca del IVP.

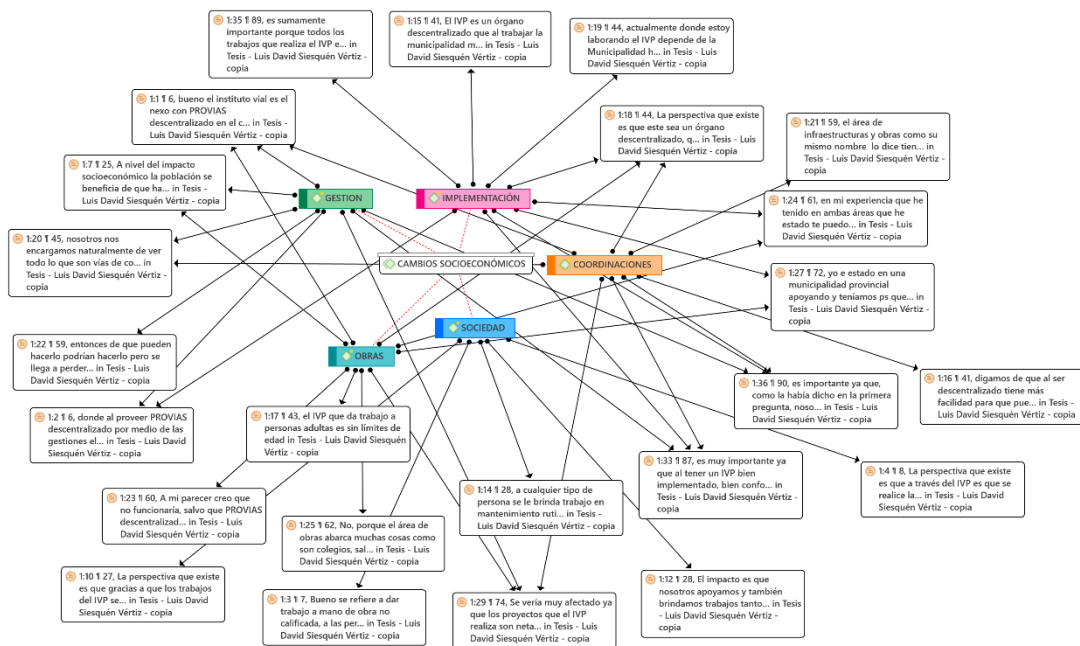
La investigación se realizó de acuerdo a las normas APA, ya que se colocaron todas las referencias y citas de los autores correspondientes a la información obtenida, esta investigación se someterá al software Turnitin que será revisado por el asesor y respectivos jurados antes de la sustentación de esta investigación.

Así mismo, manifiesto que he leído y me comprometo al cumplimiento estricto de la RCUN°0262-2020-UCV del 28 de agosto del 2020, la cual, corresponde al código de ética de investigación de nuestra universidad.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

A continuación, se presentan los resultados después de realizar entrevistas al personal administrativo que forman parte de un instituto vial provincial de un gobierno provincial. Se establecieron en el programa Atlas TI las categorías y subcategorías que permiten codificar y analizar la información obtenida a través de las entrevistas, para responder a las preguntas y objetivos de investigación. En primer lugar, se presentarán los flujogramas de redes de las subcategorías que nos permiten comprender y obtener información de los objetivos específicos de estudio posterior a ello la nube de palabras obtenidas de las entrevistas y ordenadas con la ayuda del programa Atlas TI.

Figura N°01. Flujograma de red (cambios socioeconómicos).



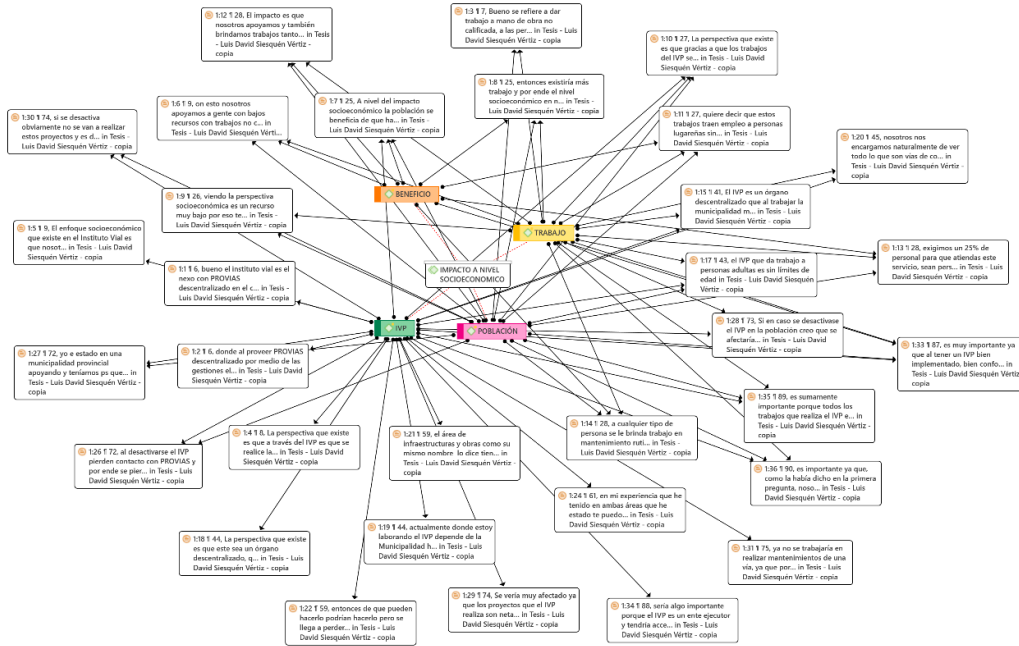
Nota: Reporte obtenido de las entrevistas procesadas en ATLAS Ti 2023

En la figura N° 01, observamos detalladamente la red de la sub categoría de cambios socioeconómicos donde se han codificado en el programa Atlas ti permitiendo elegir y citar la información más resaltante de las entrevistas a los diferentes sujetos.

Podemos observar que para la sub categoría de cambios socioeconómicos tiene relación importante con la implementación del IVP, por otro lado, los entrevistados mencionan que el IVP gracias a las gestiones y

coordinaciones con PROVIAS descentralizado se logra obtener obras, proyectos y mantenimientos que implican la participación de la comunidad.

Figura N°02. Flujograma de red (impacto a nivel socioeconomico).

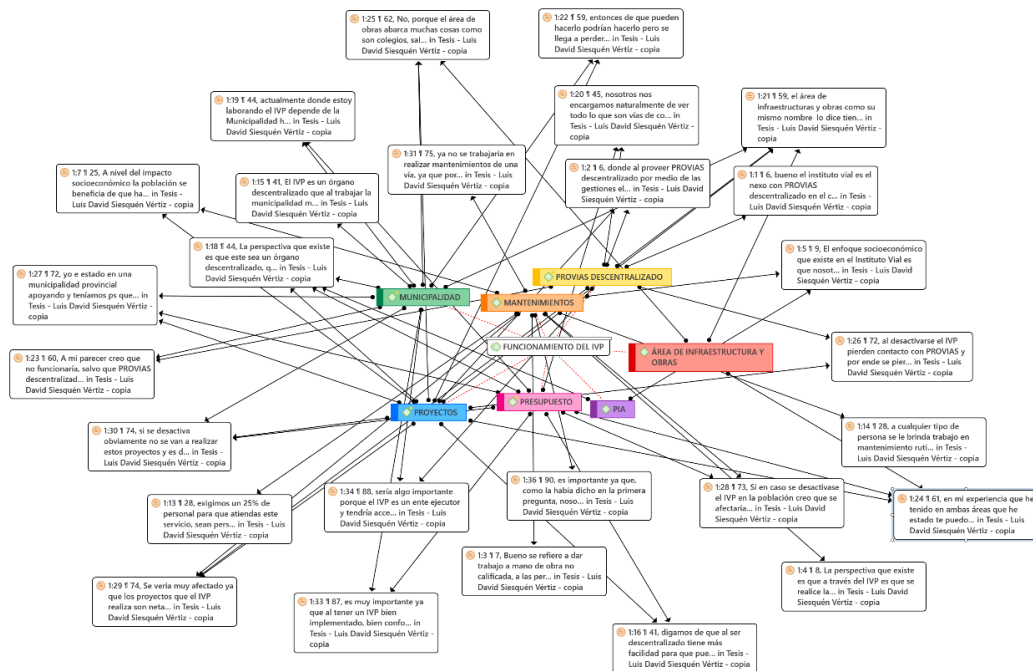


Nota: Reporte obtenido de las entrevistas procesadas en ATLAS Ti 2023

En la figura N° 02, observamos detalladamente la red de la sub categoría de impacto a nivel socioeconómico donde se ha citado la información brindada por los sujetos en las entrevistas.

Podemos visualizar que para la subcategoría antes mencionada tiene bastante relación con la implementación del IVP y el trabajo para la población, en tal sentido, los entrevistados alegan que gracias a la implementación del IVP y las concertaciones con PROVIAS descentralizado se logran consolidar los proyectos y los más beneficiados son los pobladores ya que con los mantenimientos que se ejecutan se contrata el 25% de personal (mano de obra no calificada) para que atiendan estos servicios haciendo que el nivel socioeconómico de la población sea positivo, por otro lado también mencionan que al desactivarse el IVP se pierden muchos proyectos como ha pasado con una de las entidades donde laboran, perjudicando a la población ya el beneficio es para la población.

Figura N°03. Flujograma de red (funcionamiento del IVP).



Nota: Reporte obtenido de las entrevistas procesadas en ATLAS Ti 2023

En la figura N° 03, verificamos que la red de la sub categoría de funcionamiento del IVP donde se ha señalado la información brindada por los sujetos en las entrevistas.

Podemos verificar que para la subcategoría antes mencionada tiene injerencia con un órgano descentralizado como es PROVIAS, y con las gestiones que realizan en conjunto con la Municipalidad es que se logran los proyectos, asimismo, los entrevistados mencionan que el IVP es un órgano descentralizado indicando que los IVPs deberían manejar su propio presupuesto pero que hasta el momento lo siguen manejando las municipalidades haciendo que los trámites para las ejecuciones de mantenimientos y proyectos resulten trabados y burocráticos; también mencionan que el IVP es encargado de realizar mantenimientos a las vías, puentes y creación de las mismas generando empleo a los pobladores, por otro lado el área de obras se evidencia que el área de obras está más enfocada a sus propios proyectos que en los mantenimientos de vías dejando entre ver que no estaría capacitado si el IVP se llegara a desactivar.

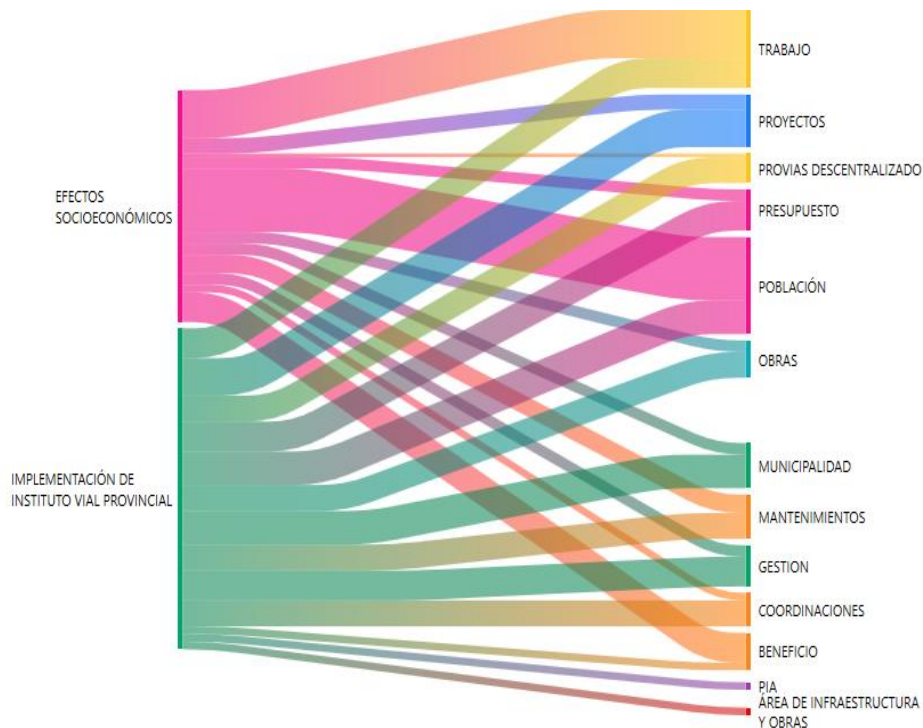
Figura N°04. Nube de palabras (Atlas TI)



Nota: Reporte obtenido de las entrevistas procesadas en ATLAS Ti 2023.

En la figura N° 04, tenemos la nube de palabras que son las mas mencionadas por los sujetos entrevistados con diferentes tamaños y colores, estas palabras son codificadas mediante el programa Atlas Ti23 utilizado para la realización de redes, ordenamiento de la información y codificación.

Figura N°05. Diagrama de FLujo (SanKey)



Nota: Reporte obtenido de las entrevistas procesadas en ATLAS Ti 23

En la figura N° 05, tenemos el diagrama de flujo de SanKey de la Implementación del Instituto Vial Provincial y los efectos socioeconómicos obtenido del procesamiento de información en el programa Atlas Ti23.

De acuerdo con el diagrama de flujo de SanKey, se han seleccionado y marcado las relaciones con la Implementación del Instituto Vial Provincial y también los efectos socioeconómicos; podemos observar que el la implementación del IVP tras las gestiones y coordinaciones respectivas con un PROVIAS descentralizado y la Municipalidad se pueden lograr la realización de mantenimientos y proyectos siendo los más beneficiados la población ya que al ejecutarse estos servicios se les da trabajo haciendo que los efectos socioeconómicos de la población sean positivos aumentando el nivel socioeconómico.

Se percibió también que los sujetos relacionan mucho la implementación del IVP y los efectos socioeconómicos con la población y el trabajo, también podemos observar que tienen muy poca conexión con el área de infraestructura y obras ya que al analizar las entrevistas hemos obtenido que el área de infraestructuras y obras no se encuentra capacitado para realizar este tipo de trabajo y muchas veces se enfocan en las obras de la gestión sin tener en cuenta los mantenimientos de vías; también hemos obtenido que si el área del IVP se desactivase los principales perjudicados serían la población ya que los trabajos que se ejecutan por el IVP son netamente contrato de mano de obras no calificada haciendo que el nivel socioeconómico de la población disminuya.

Tabla N°01. Matriz de resultados más relevantes según los ítems del objetivo general

Objetivo general: Describir la perspectiva de la implementación del instituto vial provincial y los efectos socioeconómicos en un Gobierno Provincial, 2022-2023

Item 1	Item 2	Item 3
<p>¿Cree usted que el área de Infraestructura y Obras esté preparada y/o capacitada para realizar las labores del IVP si este llegara a desactivarse en la Municipalidad?</p>	<p>¿Nos podría explicar en que se vería afectado la población si el IVP se desactivara en una Municipalidad Provincial?</p>	<p>¿Es importante o no para un cambio socioeconómico la implementación del IVP en un Gobierno Provincial?</p>
<p>Bueno, el área de infraestructuras y obras como su mismo nombre lo dice tiene un sinfín de proyectos, tiene proyectos digamos de infraestructura, a diferencia de que el Instituto Vial netamente se dedica a lo que son vías y por ende el mismo Provias descentralizado y el personal que labora en el Instituto Vial tiene mucho más, capacidad, preparación, conocimientos más que todo experiencia porque obviamente todos somos profesionales, obviamente experiencia en los trabajos del IVP, en los trabajos en coordinaciones de Provias, entonces de que pueden hacerlo podrían hacerlo pero se llega a perder el contacto muchas veces con PROVIAS por el mismo echo que el área de infraestructuras como le vuelvo a repetir tiene un sin fin de proyectos y a veces no le dan mucha cabida, o no le dan mucha hincapié a la gestión de proyectos viales, entonces allí es la debilidad al desactivar un IVP es un error tremendo desactivar un IVP, por no decir una locura.</p>	<p>Lógico que al desactivarse el IVP pierden contacto con PROVIAS y por ende se pierde muchos proyectos para la población, no hace mucho tiempo yo he estado en una municipalidad provincial apoyando y teníamos pues que el IVP lo habían desactivado la anterior gestión y los mantenimientos para este año hemos tenido un proyecto de 10 km para mantenimiento, por ejemplo el año pasado se han sacado puentes, todas las provincias han sacado puentes y esta provincia ha sido la única que no ha tenido ningún puente, he allí la mejor muestra que al desactivar un IVP se llega a esto de que la población es la perjudicada y ya no le llegarían los proyectos.</p>	<p>Por supuesto es muy importante ya que al tener un IVP bien implementado, bien conformado, la importancia me dice usted para el cambio socioeconómico la implementación del IVP en un gobierno provincial es importante ya que con los proyectos el cambio socioeconómico para nuestra población sería muy beneficioso.</p>
<p>A mi parecer creo que no funcionaría, salvo que PROVIAS descentralizado este en constante capacitación ya que el área de obras está sujeto a muchas obras en la municipalidad y teniendo en cuenta que es una cartera muy amplia que tienen ellos de tal manera que afectaría bastante.</p>	<p>Si en caso se desactivase el IVP en la población creo que se afectaría en el motivo que todos sus caminos vecinales y regionales estarían totalmente en abandono sin sus mantenimientos respectivos.</p>	<p>Claro sería algo importante porque el IVP es un ente ejecutor y tendría acceso directo a PROVIAS descentralizado y ya no tendría que pertenecer a la municipalidad en las cuales usted sabe que en las municipalidades como hay bajos recursos a las IVPs prácticamente las tienen marginado, se podría decir que lo tienen como una segunda opción.</p>

<p>No, en mi experiencia que he tenido en ambas áreas que he estado te puedo decir que el área de obras no se encuentra preparado para realizar las labores del IVP si este llegara a desactivarse, porque más se enfoca en crear proyectos que dedicarse a mantenimientos de vías, registro de vías nuevas y cualquier actividad que los IVPs realizan.</p>	<p>Se vería muy afectado ya que los proyectos que el IVP realiza son netamente mantenimientos de vías, creación de puentes como también mantenimientos que se gestionan junto con PROVIAS descentralizado, ahora si se desactiva obviamente no se van a realizar estos proyectos y es difícil que una municipalidad lo realice con el presupuesto que cuentan ya que dejarían de lado sus proyectos solo para dedicarse a los trabajos del IVP, con respecto a ello también se perdería el contrato de mano de obra no calificada perjudicando a la población.</p>	<p>Claro es sumamente importante porque todos los trabajos que realiza el IVP en los TDR se menciona como obligación la contrata de mano de obra no calificada o más bien dicho pobladores aledaños a la obra a ejecutar, por ende, la implementación del IVP es muy importante para un cambio socioeconómico.</p>
<p>No, porque el área de obras abarca muchas cosas como son colegios, salud, postas, agua, saneamiento; entonces no podría abarcar también lo que es área de vías ya que sería muy cargado para el área de obras.</p>	<p>En que ya no se trabajaría en realizar mantenimientos de una vía, ya que, por muchas causas, fenómenos, lluvias que son bien intensas en la parte de la sierra, muchas veces las personas quedan incomunicadas y las vías se quedan deterioradas por eso nosotros estamos al tanto de todo lo que son vías de comunicación.</p>	<p>Si es importante ya que, como la había dicho en la primera pregunta, nosotros brindamos trabajo a personas que no tienen mucho conocimiento en lo que son trabajos de obras, por eso es que se implementan los IVPs en toda provincia por eso es importante que toda provincia tenga un IVP para que gracias a los funcionarios que trabajan en esa área puedan gestionar este tipo de mantenimientos rutinarios y periódicos.</p>

Nota: Reporte de resultados procesamiento de entrevistas ATLAS Ti 23

De acuerdo con la tabla N° 01, los ingenieros entrevistados coinciden al 100% que el área de obras no se encuentra capacitado para realizar las labores de los profesionales del IVP y que si el área del IVP se desactivase sería un grave error ya que las vías de comunicación no se mantendrían en constante mantenimiento siendo perjudicial para la población, también de que los principales perjudicados serían la población ya que se pierden muchos proyectos como ha sucedido con una municipalidad donde ha laborado uno de los entrevistados que han perdido presupuesto para puentes que son una de las principales obras de una provincia para el traslado de un lugar a otro cuando atravesamos quebradas y ríos. El 100% coincide de que la implementación del IVP es muy importante para un cambio socioeconómico en un gobierno provincial siendo los principales beneficiados la población ya que para la ejecución de estos servicios se realizan con contratos de mano de obra no calificada que significa que los contratados son los pobladores aledaños.

Tabla N°02. Matriz de resultados más relevantes según los ítems de los objetivos específicos.

Objetivo específico: Analizar los cambios socioeconómicos provocados tras la implementación del IVP en la actual gestión.	Objetivo específico: Describir ejecución del instituto vial provincial y el impacto del nivel socioeconómico.	Objetivo específico: Expresar la implementación del instituto vial provincial y el funcionamiento en una municipalidad provincial.
Item 1	Item 2	Item 3
¿Cuál es la perspectiva que existe entre los cambios socioeconómicos y la implementación del instituto vial provincial en la actual gestión?	¿Cuál es la perspectiva que existe entre la ejecución del instituto vial provincial y el impacto a nivel socioeconómico?	¿Cuál es la perspectiva que existe entre la implementación del instituto vial provincial y el funcionamiento en una municipalidad provincial?
El instituto vial es el nexo con Provias descentralizado en el cual el instituto vial provincial hace las gestiones y las coordinaciones para traer obras a la provincia, donde al proveer Provias descentralizado por medio de las gestiones el instituto vial a la actual gestión implementa en su PIM ya que fortalecemos el ingreso de proyectos a las nuevas gestiones.	A nivel del impacto socioeconómico la población se beneficia de que habría más trabajo ya que el Instituto Vial Provincias sus gestiones son proyectos de mantenimiento tanto periódicos rutinarios como también proyectos de puentes, carreteras, construcción de carreteras, entonces existiría más trabajo y por ende el nivel socioeconómico en nuestra población sería mucho más beneficioso.	El IVP es un órgano descentralizado que al trabajar la municipalidad muchas veces el trámite es un poco más engorroso cuando es directo para la municipalidad, digamos que al ser descentralizado tiene más facilidad para que pueda darle más rapidez en los procesos de su proyecto, ya cuando es directo o el funcionamiento es una municipalidad provincial muchas veces el proceso es mucho más engorroso.
Bueno se refiere a dar trabajo a mano de obra no calificada, a las personas de bajos recursos en los mantenimientos rutinarios de los caminos.	Bueno, viendo la perspectiva socioeconómica es un recurso muy bajo por eso te digo que casualmente dije que es mano de obra no calificada; en parte es positivo porque les están dando la oportunidad a las personas de bajos recursos.	La perspectiva sería que el IVP que da trabajo a personas adultas es sin límites de edad, utilizando empresas de la zona para poder realizar los mantenimientos que puedan realizarlos y cumplir con las metas que se propone el IVP.
La perspectiva que existe es que a través del IVP es que se realice la participación social en los trabajos que se ejecutan como son los mantenimientos periódicos y rutinarios.	La perspectiva que existe es que gracias a que los trabajos del IVP se genera empleo de mano de obra no calificada, quiere decir que estos trabajos traen empleo a personas lugareñas sin importar la edad ya que los trabajos no son muy exigentes ayudando que tenga un impacto positivo en su nivel socioeconómico a los pobladores.	La perspectiva que existe es que este sea un órgano descentralizado, que cuente con su propio presupuesto, se manejen los proyectos mucho más rápido y no depende de la municipalidad, actualmente donde estoy laborando el IVP depende de la Municipalidad haciendo que los trámites demoren mucho más e inclusive se pierdan los presupuestos ya que no dan celeridad a la documentación.

<p>El enfoque socioeconómico que existe en el Instituto Vial es que nosotros tenemos a cargo mantenimientos rutinarios y mantenimientos periódicos, los mantenimientos rutinarios es por parte del PIA, con esto nosotros apoyamos a gente con bajos recursos con trabajos no calificados, no muy exigentes con mano de obra.</p>	<p>El impacto es que nosotros apoyamos y también brindamos trabajos tanto a hombres como a mujeres, exigimos un 25% de personal para que atiendas este servicio, sean personas de sexo femenino y también damos trabajo como le dije en la primera pregunta mano de obra no calificada, a cualquier tipo de persona se le brinda trabajo en mantenimiento rutinario ya que no es muy exigente.</p>	<p>La perspectiva es que nosotros nos encargamos naturalmente de ver todo lo que son vías de comunicación, trabajamos directamente con el ministerio de comunicaciones, ministerio de transportes y comunicaciones en el sub ministerio de transporte y en la zonal de Provias descentralizado Lambayeque.</p>
---	--	--

Nota: Reporte de resultados procesamiento de entrevistas ATLAS Ti 23

De acuerdo con la tabla N° 02, los entrevistados coinciden que la implementación del IVP trae diversos proyectos con las gestiones y coordinaciones de PROVIAS descentralizado trayendo nuevos ingresos para las nuevas gestiones y por ende trabajo a los pobladores haciendo que el nivel socioeconómico de la población sea positivo porque netamente los proyectos se trabaja en conjunto con los pobladores, también coinciden de que el IVP es un órgano descentralizado pero actualmente en las gestiones el IVP se encuentra dependiendo de la municipalidad y eso implica que los trámites sean mas lentos siendo lo contrario si es que este fuese completamente un organo descentralizado.

Los diferentes resultados obtenidos con el análisis cualitativo ha permitido comprobar las distintas percepciones de la implementación del instituto vial provincial y los efectos socioeconómicos en un gobierno provincial, de acuerdo con Ministerio de Economía y Finanzas (2007) el D. S N° 008-2007-EF en el artículo 8 Implementación de los Institutos Viales Provinciales Municipales (IVP) nos explica sobre los requisitos que debe tener un un IVP implementado de que las municipalidades provinciales que inician un IPV deben seguir los sistemas de confirmación establecidos por el Consejo Nacional de Descentralización y que los IVP cuentan con los instrumentos directivos refrendados por el Comité Directivo, por ejemplo, el Reglamento de Organizaciones y Funciones (ROF), Cuadro de Asignación de Personal (CAP) y el Manual de Organización y Funciones (MOF), también de acuerdo al Poder Ejecutivo (2003) en el D.S. N°008-2003-PCM se informa que el Instituto Vial Provincial es el órgano encargado de la gestión vial y mantenimientos de

caminos vecinales de la Provincial; con respecto a lo mencionado las opiniones obtenidas mencionaron que la implementación del IVP no es la adecuada ya que no es un órgano descentralizado completamente en las municipalidades y que al trabajar netamente con ellas los trámites se vuelven mas lentos perdiendose inclusive presupuestos de proyectos los no dar celeridad documentaria.

Por otro lado Ministerio de Economía y Finanzas (2020) nos menciona en el Decreto de Urgencia N° 070-2020 en el artículo 1 objeto nos explica que la presente tiene como objeto realizar la reactivación económica ante la emergencia sanitaria donde en motivos de inversiones, gastos corrientes entre otras actividades que generan empleo permitiendo implementar la ejecución de contrato de empleo de mano de obra calificada y no calificada para mantenimientos periódicos y rutinarios en Gobiernos Nacionales, Regionales y Locales.

De acuerdo con Castro et al. (2011) nos indican que los efectos para la vinculación social se centran en torno a cuatro regiones: efectos relacionados con el trabajo de las agrupaciones con problemas para acceder a un trabajo; efectos relacionados con la naturaleza del trabajo; efectos relacionados con la mejora de las puertas abiertas equivalentes; efectos relacionados con la acumulación de administraciones sociales y diferentes administraciones de interés general; como también nos indican que los efectos probables para la vinculación regional pueden agruparse en tres regiones principales: efectos relacionados con la formación del movimiento financiero y el trabajo en las regiones provinciales; efectos relacionados con el mantenimiento de la intensidad de la economía en regiones provinciales.

También según Wiese (2019) define los efectos socioeconómicos como parte sustancial e indispensable dentro de la sociedad, actualmente, debido a la falta de capacidad económica en ciertos grupos sociales las dificultades incrementan día a día, los seres humanos con bajo nivel económico pueden tener muchos más problemas en diferentes ámbitos de su vida, como por ejemplo: la salud, el empleo, la educación, un techo donde

vivir, etc., esto ocurre por los escasos recursos que los individuos con bajo nivel socioeconómico ofrecen a los suyos.

Tomando en cuenta a lo mencionado y de acuerdo a las opiniones obtenidas mantienen que con la implementación del IVP se logran obtener proyectos gracias a las gestiones y coordinaciones con PROVIAS descentralizado obteniendo los mantenimientos periódicos y rutinarios y al momento de ejecutarse se genera empleo de mano de obra no calificada sin tener en cuenta la edad del trabajador y el sexo ya que en los TDR se exige el contrato del 25% de mano de obra no calificada femenina haciendo que el trabajo sea de iguales oportunidades para todos generando cambios socioeconómicos ya que se toma en cuenta a la población y por ende el nivel socioeconómico de cada individuo y el estatus empresarial se ve favorecido ya que como menciona uno de los entrevistados también se trabaja con empresarios de la zona que realizan trabajos de mantenimiento.

V. CONCLUSIONES

1. Según los resultados obtenidos, se determinó que los efectos socioeconómicos en un Gobierno Provincial 2022-2023, apoyado con el diagrama de flujo de SanKey, que la Implementación del Instituto Vial Provincial tiene incidencia directa con el aspecto socioeconómico de la población con lo cual estaría copando las expectativas para lo cual fue creada.
2. Con respecto a los cambios socioeconómicos provocados tras la implementación del Instituto Vial Provincial, se ha concluido que efectivamente tras la implementación de esta área se toma en cuenta a la población para el contrato y ejecución de los servicios que a través de la gestión y coordinación del IVP con PROVIAS descentralizado trae obras a la provincia, implementa el PIM y promueve el ingreso de nuevos proyectos.
3. Referente al impacto a nivel socioeconómico, se concluye que tras la Implementación del Instituto Vial Provincial se genera empleo de mano de obra no calificada de pobladores aledaños incluyendo un 25% de la rama femenina como también a la sociedad organizada a través de las empresas del rubro donde se da las mismas oportunidades laborales e igualitarias teniendo un impacto positivo en la economía de la población.
4. Finalmente se concluye que el funcionamiento de un Instituto Vial Provincial en un Gobierno Provincial debería ser un órgano descentralizado que no dependa funcionalmente de un Gobierno Provincial respondiendo a una estructura independiente. Ver Anexo N°03 (Organigrama Estructural de una Municipalidad Provincial)

VI. RECOMENDACIONES

1. Se recomienda que las municipalidades brinden mayor facilidad para la coordinación y gestión directa con PROVIAS descentralizado.
2. Se recomienda que las Municipalidades tomen con mayor seriedad la articulación que debe tener con la población al momento de contratar ya que muchas veces no se toma en cuenta la mano de obra de la zona y del lugar contratando personal foráneo.
3. Se recomienda que implementado el Instituto Vial Provincial se respete los porcentajes de contratos que muchas veces están estipulados en los TDR de licitación de servicios y no se cumplen.
4. Por último, recomiendo que para optimizar la funcionalidad de un Instituto Vial Provincial no podría funcionar por falta de disponibilidad de recursos económicos, recursos humanos y de infraestructura, debiendo ser manejado dentro de la Municipalidad, pero delimitando dentro del organigrama el nivel que le corresponde a fin de evitar los trámites engorrosos que muchas veces retrasan el nivel operativo de esta área.

REFERENCIAS

- Aggarwal, S. (2018). ¿Los caminos rurales crean caminos para salir de la pobreza?: Evidencia de la India. *Revista de Economía del Desarrollo*.
- Alarcón Delgado, A. R. (2019). Evaluación de la implementación del sistema de control interno y sus efectos en los procesos operativos de la Municipalidad Distrital de Sócota 2017-2018.
- Ali, L., Mi, J., Shah, M., Shah, SJ, Khan, S., Ullah, R. y Bibi, K. (2018). Actitud de los residentes locales hacia la infraestructura vial y de transporte (un caso del corredor económico China Pakistán). *Revista de Estudios Económicos y de Comercio Exterior de China*.
- Alonso-Munoyerro, J. M. (2015). Professionalization of control of public investment | Profesionalización del control de la inversión pública. *Revista de Obras Publicas*, 162(3571), 19–24.
- Álvarez, E. R. (1999). Research in highway schools | La investigación en las escuelas de caminos. *Revista de Obras Publicas*, 146(3388), 215–216.
- Apaza Meneses, R. (2019). Propuesta de un modelo de gestión pública para el mantenimiento de caminos vecinales en la provincia de Quispicanchi-2019.
- Asher, S. y Novosad, P. (2020). Caminos rurales y desarrollo económico local. *Revisión económica Estadounidense*.
- Aspers, P., y Corte, U. (2019). What is qualitative in qualitative research. *Qualitative sociology*, 42, 139-160.
- Ayala, J. J. (2004). 20th century legislative advances in public works contracts to protect against budgetary imbalances | Los avances de la legislación de contratos de obras públicas en el siglo XX para prevenir las desviaciones presupuestarias. *Revista de Obras Publicas*, 151(3444), 49–58.
- Barragán, R., Rubio, L., Portolés, O., Asensio, E., Ortega, C., Sorlí, J., y Corella, D. (2018). Estudio de investigación cualitativa sobre las diferencias entre hombres y mujeres en la percepción de la obesidad, sus causas, abordaje y repercusiones para la salud. *Nutrición Hospitalaria*, 35(5), 1090-1099.
- Basrun Umanailo, M C., (2019). Visión general de la investigación fenomenológica. *Documentos de Frenxiv* , 1-6.

- Bastante Ceca, M. J. (2019). TIME OPTIMIZATION IN CIVIL WORKS APPLYING THE FAST-TRACKING METHOD. CASE STUDY | OPTIMIZACIÓN DE TIEMPOS EN OBRAS CIVILES, APLICANDO EL MÉTODO FAST-TRACKING. ESTUDIO DE CASO. Proceedings from the International Congress on Project Management and Engineering.
- Bedregal, P., Besoain, C., Reinoso, A., y Zubarew, T. (2017). La investigación cualitativa: un aporte para mejorar los servicios de salud. *Revista médica de Chile*, 145(3), 373-379.
- Beteta Bartra, C. A. (2020). Gestión vial y mantenimiento de caminos vecinales del instituto vial de la Municipalidad Provincial de San Martín 2016–2019.
- Blanco Blanco, J. Á. (1997). Nota sobre las jornadas de infraestructuras sin presupuesto. *Revista de Obras Públicas*, 3364, 83.
- BRYZHKO, VG y BRYZHKO, IV (2019). Evaluación integral del impacto del desarrollo de infraestructura vial en un área municipal rural (Rusia). *Revista Espacios*.
- Calva Herrera, L. O. (2023). Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio.
- Casabona Raymundo, I. A. F., y Toledo Alva, J. (2022). Transferencia de Recursos Financieros y Gestión Vial De Caminos Vecinales Rurales, Instituto Vial Provincial De Pachitea, Huánuco 2020.
- Casquero De La Cruz, E. (2012). The maintenance contribution to road safety... and te road safety to maintenance | Lo que aporta la conservación a la seguridad vial... y la seguridad vial a la conservación. *Carreteras*, 4(186), 34–45.
- Castel Aznar, L. (2021). ESTIMATED COST IN PUBLIC PROCUREMENT OF WORK AND SERVICE CONTRACTS: PROMOTING TRANSPARENCY IN ITS DEFINITION | PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN EN LOS CONTRATOS DE OBRA Y SERVICIOS: IMPULSO DE LA TRANSPARENCIA EN SU DEFINICIÓN. Proceedings from the International Congress on Project Management and Engineering, 2021-July, 548–561.
- Castro Nuñez R., Alemán Rodríguez D., Guillo Rodríguez N. y Santero Sánchez R. (2011). EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO DE LAS ENTIDADES DE ECONOMÍA SOCIAL. Abay Analistas

- Cevallos A., Washington J., Galarza C., & Molina A. (2017). La Infraestructura Vial y el Desarrollo Socio Económico. Augusto Guzzo Revista Acadêmica.
- Coicaposa Salcedo, G. M., y Salazar Becerra, E. I. (2021). Estudio técnico para el mejoramiento del camino vecinal del tramo Pacahuara–Punta carretera en el distrito de Iberia–Tahuamanu, 2020.
- Cordova Trujillo, R. E., y Sanchez Gomez, J. J. (2021). Efecto de la melaza y carbón molido en la estabilización de subrasante en vía no pavimentada, distrito de Laredo, Trujillo.
- Corral, A. M. L. (2002). The Ministry of Public Works budget and its contribution to the 2000-2007 infrastructure plan | El presupuesto del Ministerio de Fomento y su contribucion al plan de infraestructuras 2000-2007. Revista de Obras Publicas, 149(3417), 7–21.
- Corral, A. M. L. (2003). The general budget and the department of development budget for 2003 | Presupuestos generales del estado y presupuestos del grupo fomento EN 2003. Revista de Obras Publicas, 150(3430), 23–38.
- Cotrina Falera, H. M. (2021). Evaluación del rendimiento de mano de obra real en los servicios de mantenimiento vial rutinario de los caminos vecinales en la provincia de Pachitea Huánuco-2019.
- De Bartolomé, R. I. (1996). La financiación de las infraestructuras de transportes terrestres en España. Revista de Obras Públicas, 3359, 7.
- Decreto de Urgencia N° 070-2020 de 2020. Donde se aprueba el Decreto de Urgencia 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.
- Decreto Supremo N° 008-2003-PCM (2003). Donde se aprueban la transferencia de los fondos, proyectos y programas sociales a cargo del PRONAA, FONCODES, PROVIAS RURAL y el ex ORDESUR, en el marco del D.S. N° 036-2003-PCM
- Decreto Supremo N° 008-2007-EF de 2007. Donde se aprueban lineamientos para la distribución y ejecución de los fondos públicos de los Gobiernos Locales provenientes de la Fuente de Financiamiento Recursos Ordinarios

- Díaz Bravo, L., Torruco García, U., Martínez Hernández, M., y Varela Ruiz, M. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en educación médica*, 2(7), 162-167.
- Fernández, J. A. E. (2016). Operation and maintenance of roads | La explotación, mantenimiento y conservación de las carreteras. *Revista de Obras Publicas*, 163(3574), 37–54.
- Guerrero Castañeda, R. F., Menezes, O., & Ojeda Vargas, M. G. (2017). Características de la entrevista fenomenológica en investigación en enfermería. *Revista Gaúcha de enfermagem*, 38.
- Herce, J. A. (2015). Infrastructure after a crisis | Infraestructuras para después de una crisis. *Revista de Obras Publicas*, 162(3563), 37–42.
- Hernán García, M., Lineros González, C., y Ruiz Azarola, A. (2022). Cómo adaptar una investigación cualitativa a contextos de confinamiento. *Gaceta sanitaria*, 35, 298-301.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., y Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación sexta edición*. México DF: McGraw-Hill.
- Hernández, J. C. A. (2014). The new public procurement rules: The IGAE proposals for budgetary restraint and the fight against corruption | La nueva normativa de contratación pública: Propuestas de la IGAE para el rigor presupuestario y contra la corrupción. *Revista de Obras Publicas*, 161(3560), 17–26.
- Jain, M. (2023). Effect of Grade on Operating Speed and Capacity of Two-Lane Rural Roads. *Journal of Transportation Engineering Part A: Systems*, 149(7).
- Jain, M. (2023). Effect of Grade on Operating Speed and Capacity of Two-Lane Rural Roads. *Journal of Transportation Engineering Part A: Systems*, 149(7).
- Lara Vasconez, V. M. (2023). Evaluación De Aceras Como Gestión De Activos De La Red Urbana Vial En Riobamba.
- López Corral, A. M. (2004). State of development of the Transport Infrastructure Plan 2000-2007 and the 2004 Budget of the ministry of development and state companies (grupo fomento) | Estado de ejecución del Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 y presupuesto para 2004 del grupo fomento. *Revista de Obras Publicas*, 151(3443), 7–17.
- Marchán, SS (2012). Concesiones de conservación y construcción de carreteras para Diputaciones Provinciales en España | Experiencias de concesión del

- mantenimiento y la construcción de las carreteras de las Diputaciones provinciales en España. *Revista de Obras Públicas* , 159 (3531), 51–60.
- Marchán, SS (2012). Concesiones de conservación y construcción de carreteras para Diputaciones Provinciales en España | Experiencias de concesión del mantenimiento y la construcción de las carreteras de las Diputaciones provinciales en España. *Revista de Obras Públicas*, 159 (3531), 51–60.
- Moscoso Loaiza, L. F., y Díaz Heredia, L. P. (2018). Aspectos éticos en la investigación cualitativa con niños. *Revista latinoamericana de bioética*, 18(1), 51-67.
- Municipalidad Provincial de Contumaza (2019). Instituto Vial Provincial (IVP). <https://www.municontumaza.gob.pe/institutovial.php>
- Mustafa, NA, Munikanan, V., Zakaria, R., Aminudin, E. y Langie, S. (2021). Una revisión de los caminos rurales en Malasia: práctica verde hacia la socioeconomía. *Revista Internacional de Ciencias Sociales Modernas*.
- Nicomedes Teodoro E. N. (25 de junio de 2018). Tipos de investigación.
- Nizama Valladolid, M., y Nizama Chávez, L. M. (2020). El enfoque cualitativo en la investigación jurídica, proyecto de investigación cualitativa y seminario de tesis. *Vox juris*, 38(2), 69-90.
- Özhan Çaparlar, C., y Dönmez, A. (2016). What is scientific research and how can it be done? *Turkish journal of anaesthesiology and reanimation* , 44 (4), 212.
- Paudyal, P. (2023). Sustainable rural infrastructure: guidelines for roadside slope excavation. *Geoenvironmental Disasters.*, 10(1).
- Pérez Tarres, A., Cantera Espinosa, L., Andrade Santos, K., y Pereira daSilva, J. (2019). Consideraciones metodológicas sobre investigaciones sensibles en metodología cualitativa. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 39.
- Picardo, A. (2022). LIFE CYCLE ASSESSMENT IN ROADS: FUTURE TRENDS AND CHALLENGES | ANÁLISIS DE CICLO DE VIDA EN INFRAESTRUCTURAS CIVILES: TENDENCIAS Y RETOS FUTUROS. *Proceedings from the International Congress on Project Management and Engineering*, 2022-July, 294–304.
- Picardo, A. (2022). LIFE CYCLE ASSESSMENT IN ROADS: FUTURE TRENDS AND CHALLENGES | ANÁLISIS DE CICLO DE VIDA EN INFRAESTRUCTURAS CIVILES: TENDENCIAS Y RETOS FUTUROS.

- Proceedings from the International Congress on Project Management and Engineering, 2022-July, 294–304.
- Ramirez Medina, L. A. (2021). Servicio para la ejecución del mantenimiento periódico y rutinario del camino vecinal Emp. PE-10C (Dv. San Andrés)-Huancacalla-Emp. LI-127 (Llampao). Longitud: 17.60 km La Libertad-Pataz.
- Resolución Presidencial N° 057-CND-P-2004 (2004). Se aprueba la Directiva 002-CND-2004-PCM (2004).
- Ramírez, A. Z. (2011). Investment in “public” works. A sociological focus | La inversión en obra “pública”. Una visión sociológica. *Revista de Obras Públicas*, 158(3526), 7–20.
- Ramos, E. C. (2022). The issue of corruption in the government plans submitted by candidates for the Municipality of Lima 2018 | La temática de corrupción en los planes de gobierno de los candidatos a la Municipalidad de Lima 2018. *Doxa, Comunicación: Revista Interdisciplinar de Estudios de Comunicación y Ciencias Sociales.*, 2022(35), 97–112.
- Rodriguez Ventura, A. M. (2022). Propuesta vial mediante diseño geométrico de carreteras en un sistema de evacuación para vehículos en el distrito de Salaverry, Trujillo 2021.
- Rojas-López, M. D., & Ramírez-Muriel, A. F. (2018). Inversión en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico: Aproximación de análisis al caso infraestructura en Colombia (1993-2014). *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*.
- Romero Chavez, C. (2005). La categorización un aspecto crucial en la investigación cualitativa. *Revista de investigaciones Cesmag*, 11(11), 113-118.
- Sabariego Puig, M., Vilà Baños, R., & Sandín Esteban, M. P. (2014). El análisis cualitativo de datos con ATLAS. ti. REIRE. *Revista d'Innovació i Recerca en Educació*, 2014, vol. 7, num. 2, p. 119-133.
- Salomon, A. L. (2019). Incentivos institucionales para caminos rurales (Buenos Aires, mediados del siglo XX). *Revista de Història Regional*.
- Salomón, A. L. (2020). Neighborhood Roads in Buenos Aires Countryside: Between State Restrictions and Local Initiatives (First Half of the 20th Century) | Caminos vecinales en el campo bonaerense: entre las restricciones

- estatales y las iniciativas locales (primera mitad del siglo XX)*. *Revista Iberoamericana de Viticultura Agroindustria y Ruralidad*, 7(19), 69–87.
- Salomón, A. L. (2022). Buenos Aires province's rural roads in historical perspective: Uses, customs and conflicts | Los caminos rurales de la provincia de Buenos Aires en perspectiva histórica: usos, costumbres y conflictos. *Historia Agraria de America Latina*, 3(1), 82–104.
- Singh Bisht, L. (2023). Assessing the Effect of Paved Shoulder Width on Road Traffic Crash Risk on a Six-Lane Rural Highway in India. *Journal of Transportation Engineering Part A: Systems*, 149(7).
- Singh Bisht, L. (2023). Assessing the Effect of Paved Shoulder Width on Road Traffic Crash Risk on a Six-Lane Rural Highway in India. *Journal of Transportation Engineering Part A: Systems*, 149(7).
- Soliño, A. S. (2002). Infrastructure and economic policy | Política de infraestructuras y política económica. *Revista de Obras Publicas*, 149(3428), 7–11.
- Soplopuco Quiroga, S. (2016). Mantenimiento y conservación de carreteras en La Selva del Perú. *REHABEND*, 2016-mayo, 2347–2354.
- Sualdea, R. A. (2012). Consequences of the current economical situation in infrastructures and transport systems financing | Consecuencias de la situación económica actual en la financiación de las infraestructuras y los sistemas de transporte. *Carreteras*, 4(183), 83–91.
- Suclupe Llontop, LA, & Tejada Valdera, JJ (2021). Control interno y su influencia en los procesos de adquisiciones y contrataciones del instituto vial Municipal Provincial de Lambayeque, 2015-2017.
- Taherdoost, H. (2022). What are different research approaches? Comprehensive Review of Qualitative, quantitative, and mixed method research, their applications, types, and limitations. *Journal of Management Science & Engineering Research*, 5(1), 53-63.
- Vanessa, V. C. S. (2023). Efecto de la información del sistema integrado de administración financiera (SIAF-SP) en la toma de decisiones financieras en el Instituto Vial Provincial de Camaná, 2019.
- Villalobos Zamora, L. (2019). Enfoques y diseños de investigación social: cuantitativos, cualitativos y mixtos. *Educación Superior*, 18(27), 96-99.

- Villanova, J. L. (2016). The Bosquejo geográfico de la provincia de Zaragoza: The cartographic base for the local roads plan of 1900 | El Bosquejo geográfico de la provincia de Zaragoza, La base cartogràfica per al Pla General de Camins Veïnals de 1900 | Le Bosquejo geográfico de la provincia de Zaragoza: La base cartographique pour le Plan général de chemins vicinaux de 1900 | El Bosquejo geográfico de la provincia de Zaragoza, La base cartográfica para el Plan General de Caminos Vecinales de 1900. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 62(2), 449–471.
- Wiese Gutierrez, L. G. (2019). Factores socioeconómicos que influyen en la calidad de vida de inmigrantes venezolanos en una Institución Migratoria, Lima, 2018.
- Yerrén, R. H. (2022). El sistema de control interno y la gestión pública. Una revisión sistemática. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*.
- Zamora, W. M. M., Ponce, T. Y. G., Chávez, M. I. D., & Cedeño, I. M. B. (2018). El control interno y su influencia en la gestión administrativa del sector público. *Dominio de las Ciencias*.
- Zaragoza, A. (2005). Roads, the concept of public service and its funding | Las carreteras, el concepto de servicio público y su financiación. *Carreteras*, 4(143), 17–30.

ANEXOS

- ANEXO N° 01 “Matriz de Categorización”

Título: Implementación del Instituto Vial Provincial y los efectos socioeconómicos en un Gobierno Provincial, 2022-2023							
Línea de Investigación: Reforma y Modernización del Estado							
Programa Académico de Maestría en Gestión Pública							
MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN							
Ámbito Temático	Problema de Investigación	Pregunta de Investigación	Objetivo General	Objetivos Específicos	Categoría	Subcategoría	Códigos
Reforma y Modernización del Estado	¿Cuál es la perspectiva de la implementación del instituto vial provincial y los efectos socioeconómicos en un Gobierno Provincial, 2022-2023?	¿Cuál es la perspectiva que existe entre los cambios socioeconómicos y la implementación del instituto vial provincial en la actual gestión?	Describir la perspectiva de la implementación del instituto vial provincial y los efectos socioeconómicos en un Gobierno Provincial, 2022-2023	Analizar los cambios socioeconómicos provocados tras la implementación del IVP en la actual gestión.	Implementación del Instituto Vial Provincial	Cambios Socioeconómicos	SC 1
		¿Cuál es la perspectiva que existe entre la ejecución del instituto vial provincial y el impacto del nivel socioeconómico?		Describir ejecución del instituto vial provincial y el impacto del nivel socioeconómico.		Impacto a nivel Socioeconómico	SC 2
		¿Cuál es la perspectiva que existe entre la implementación del instituto vial provincial y el funcionamiento en una municipalidad provincial?		Expresar la implementación del instituto vial provincial y el funcionamiento en una municipalidad provincial.		Funcionamiento del IVP	SC 3

- **ANEXO N° 02 “Entrevista”**

Entrevista

Entrevista al: “Instituto Vial Provincial”

Sexo: Femenino () Masculino () **Régimen laboral:** Cas () Locación()

Cargo:

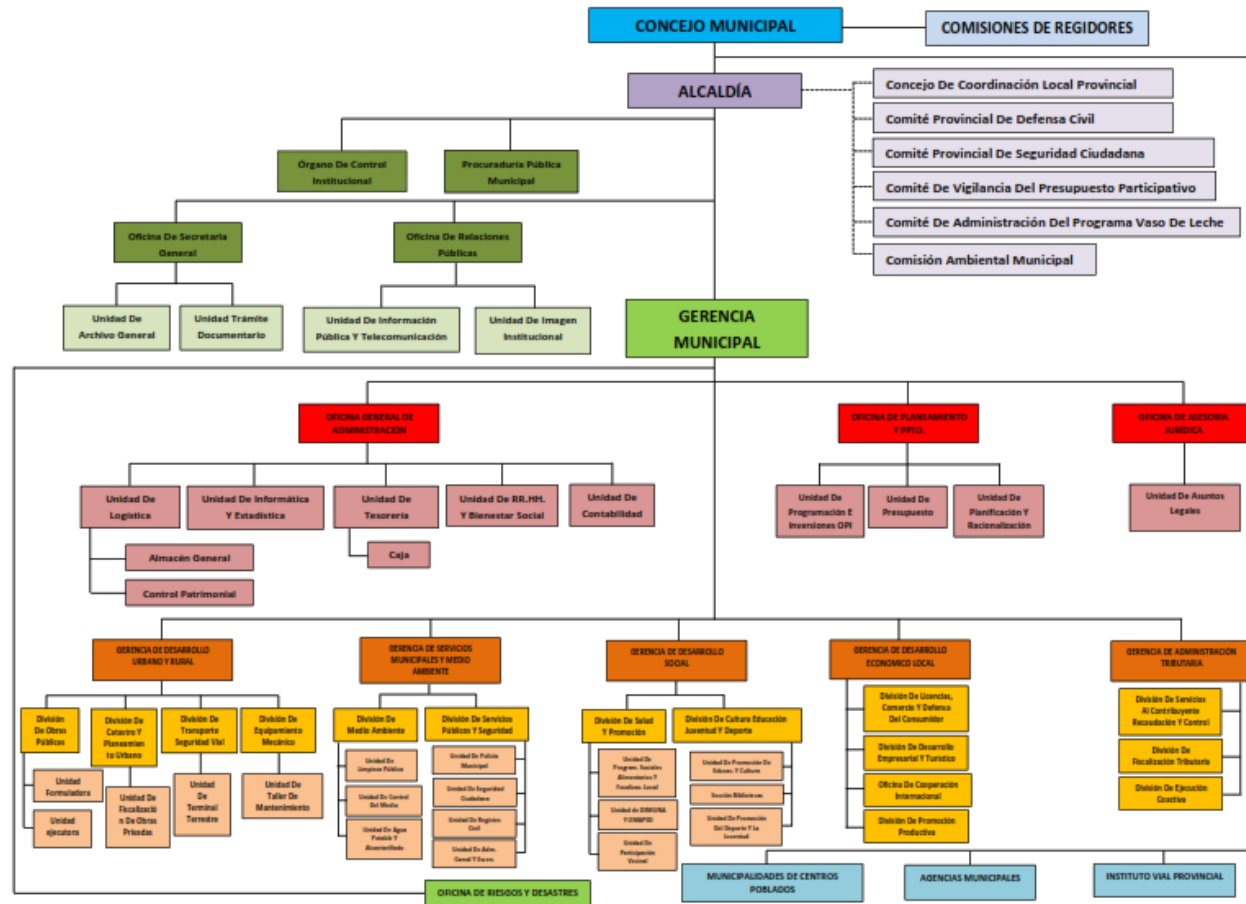
La presente investigación tiene como finalidad obtener información sobre la Implementación del Instituto Vial Provincial y los efectos socioeconómicos en un Gobierno Provincial, por lo que solicitamos su participación respondiendo el presente cuestionario de manera objetiva y honesta.

INSTRUCCIONES:

La Presente entrevista será realizada en un plazo no mayor de 20 min que se les realizará a los diferentes profesionales del área del IVP con un total de 6 preguntas que se muestra a continuación:

- ¿Cuál es la perspectiva que existe entre los cambios socioeconómicos y la implementación del instituto vial provincial en la actual gestión?
- ¿Cuál es la perspectiva que existe entre la ejecución del instituto vial provincial y el impacto a nivel socioeconómico?
- ¿Cuál es la perspectiva que existe entre la implementación del instituto vial provincial y el funcionamiento en una municipalidad provincial?
- ¿Cree usted que el área de Infraestructura y Obras esté preparada y/o capacitada para realizar las labores del IVP si este llegara a desactivarse en la Municipalidad?
- ¿Nos podría explicar en que se vería afectado la población si el IVP se desactivara en una Municipalidad Provincial?
- ¿Es importante o no para un cambio socioeconómico la implementación del IVP en un Gobierno Provincial?

- ANEXO N° 03 “Organigrama Estructural de una Municipalidad Provincial”



Nota: Adaptado de Organigrama, por la Municipalidad Provincial de Patatez (<http://muniprovpataz.com/wp-content/uploads/2022/05/ORGANIGRAMA-MPP-T.pdf>)

- ANEXO N° 04 “Grado de similitud Turnitin”

Tesis - Luis David Siesquen Vertiz

INFORME DE ORIGINALIDAD



FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	3%
2	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	3%
3	www.municontumaza.gob.pe Fuente de Internet	1%
4	cdn.www.gob.pe Fuente de Internet	1%
5	repositorio.upla.edu.pe Fuente de Internet	1%
6	www.scribd.com Fuente de Internet	<1%
7	www.researchgate.net Fuente de Internet	<1%
8	hdl.handle.net Fuente de Internet	<1%
9	www.proviasdes.gob.pe Fuente de Internet	<1%