



ESCUELA DE POSGRADO

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

“Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras y desarrollo socioeconómico. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín, 2018”

TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:

MAESTRA EN GESTION PÚBLICA

AUTORA:

Br. Sandra Elizabeth Pizarro Suárez

ASESORA:

Dra. Gabriela del Pilar Palomino Alvarado

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de políticas públicas

TARAPOTO – PERÚ

2019

ESCUELA DE POSGRADO

DICTAMEN DE LA SUSTENTACIÓN DE TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRA EN
GESTIÓN PÚBLICA

La bachiller **Pizarro Suárez Sandra Elizabeth**, para obtener el Grado Académico de Maestra en Gestión Pública, ha sustentado la tesis titulada:

"Gestión del Programa de Mantenimiento de Carreteras y Desarrollo Socioeconómico. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín, 2018"

El Jurado evaluador emitió el dictamen de

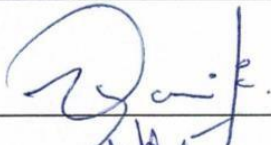
Aprobada por Excelesis.

Habiendo hecho las recomendaciones siguientes:

[Empty box for recommendations]

Mg. Zadith Nancy Garrido Campaña

-Presidente



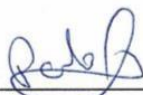
Mg. Carlos Rojas Silva

- Secretario/a



Dra. Gabriela Del Pilar Palomino Alvarado

-Vocal



Tarapoto 16 de enero 2019

Dedicatoria

A Dios, por darme la vida.

A mis padres, por su incondicional apoyo para lograr este peldaño profesional.

Sandra

Agradecimiento

A los trabajadores de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín, por el valioso apoyo al brindarme todas las facilidades para desarrollar la presente investigación.

A la asesora de tesis, por los conocimientos aportados y el acompañamiento durante el desarrollo de la presente tesis.

A los docentes de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo – Tarapoto, por los saberes impartidos durante los estudios académicos de la presente maestría.

A todos aquellos profesionales que han contribuido con sus saberes y comentarios para el desarrollo de la presente investigación

La autora

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo **SANDRA ELIZABETH PIZARRO SUÁREZ**, estudiante de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, filial Tarapoto, declaro que el trabajo académico titulado: **“GESTIÓN DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE CARRETERAS Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO. DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE SAN MARTÍN, 2018”**, presentado para la obtención del grado académico de Maestro en **GESTION PÚBLICA** es de mi autoría

Por tanto, declaro lo siguiente:

He mencionado todas las fuentes empleadas en el presente trabajo de investigación, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes, de acuerdo con lo establecido por las normas de elaboración de trabajos académicos

No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquellas expresamente señaladas en este trabajo. Este trabajo de investigación no ha sido previamente presentado completa ni parcialmente para la obtención de otro grado académico o título profesional.

Soy consciente de que mi trabajo puede ser revisado electrónicamente en búsqueda de plagios. De encontrar uso de material intelectual ajeno sin el debido reconocimiento de su fuente o autor, me someto a las sanciones que determinan el procedimiento disciplinario.

Tarapoto, 27 de Abril de 2019



.....
SANDRA ELIZABETH PIZARRO SUÁREZ
DNI: 73014679

Presentación

Señores miembros del jurado calificador; cumpliendo con las disposiciones establecidas en el reglamento de grado y títulos de la Universidad César Vallejo; pongo a vuestra consideración la presente investigación titulada “Gestión del programa de mantenimiento de carreteras y desarrollo socioeconómico. dirección regional de transportes y comunicaciones de San Martín, 2018”., con la finalidad de optar el título de Maestro en Gestión Pública

La investigación está dividida en siete capítulos:

I. INTRODUCCIÓN. Se considera la realidad problemática, trabajos previos, teorías relacionadas al tema, formulación del problema, justificación del estudio, hipótesis y objetivos de la investigación.

II. MÉTODO. Se menciona el diseño de investigación; variables, operacionalización; población y muestra; técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad y métodos de análisis de datos.

III. RESULTADOS. En esta parte se menciona las consecuencias del procesamiento de la información.

IV. DISCUSIÓN. Se presenta el análisis y discusión de los resultados encontrados en la tesis.

V. CONCLUSIONES. Se considera en enunciados cortos, teniendo en cuenta los objetivos planteados.

VI. RECOMENDACIONES. Se precisa en base a los hallazgos encontrados.

VII. REFERENCIAS. Se consigna todos los autores de la investigación.

Índice

Contenido	Página
Página del jurado.....	ii
Dedicatoria.....	iii
Agradecimiento.....	iv
Declaratoria de autoría.....	v
Presentación.....	vi
Índice.....	vii
Resumen.....	xi
Abstrat.....	xii
I. INTRODUCCION.....	13
1.1 Realidad Problemática.....	13
1.2 Trabajos previos.....	15
1.3 Teorías relacionadas al tema.....	21
1.4 Formulación del Problema.....	33
1.5 Justificación del estudio.....	34
1.6 Hipótesis.....	36
1.7 Objetivos.....	36
II. MÉTODO.....	38
2.1 Diseño de investigación.....	38
2.2 Variables, Operacionalización.....	39
2.3 Población y muestra.....	41
2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	42
2.5 Métodos de análisis de datos.....	45
2.6 Aspectos éticos.....	47
III. RESULTADOS.....	48
IV. DISCUSION.....	54

V. CONCLUSIONES	57
VI. RECOMENDACIONES	58
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	59

ANEXOS

Matriz de consistencia

Instrumentos de recolección de datos

Validación de instrumentos

Análisis de confiabilidad

Constancia de autorización donde se ejecutó la investigación

Autorización de publicación de tesis al repositorio

Acta de aprobación de originalidad

Autorización final del trabajo de investigación

Índice de tablas

Tabla 1. Niveles de gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de la región San Martín, 2018	47
Tabla 2. Niveles de desarrollo socio económico de la región San Martín, 2018.....	48
Tabla 3. Relación entre la dimensión administrativa de la Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín...	50
Tabla 4. Relación entre la dimensión técnica de la Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín...	51
Tabla 5. Relación entre la Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín	52

Índice de figuras

Figura 1. Niveles de gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de la región San Martín, 2018	47
Figura 2. Niveles de desarrollo socio económico de la región San Martín, 2018	49

Resumen

La investigación tiene como objetivo determinar la relación de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018, evaluados desde la dimensión administrativa y técnica. La investigación es básica, correlacional, cuantitativa, transversal y orientada a la comprobación; la muestra en estudio consta de 78 trabajadores, a quienes se les aplicó como instrumento de recojo de información el cuestionario. Se obtuvo como resultado un nivel de gestión regular del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y de la región San Martín, con un 51.3% y el desarrollo socioeconómico con una valoración de 38.5%. Se concluye que, existe relación significativa entre la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018, por haber alcanzado un coeficiente de correlación de Pearson de 0.732 y un nivel significancia bilateral de 0.000.($p < 0,05$)

Palabras clave: Mantenimiento de carreteras, desarrollo socioeconómico

Abstrat

The objective of the research is to determine the relationship between the management of the Road Maintenance Program of the Regional Department of Transport and Communications and the socioeconomic development of the San Martín region, 2018, evaluated from the administrative and technical dimension. The investigation is basic, correlational, quantitative, transversal and oriented to the verification; the sample in study consists of 78 workers, to whom the questionnaire was applied as an instrument for gathering information. The result was a level of regular management of the Road Maintenance Program of the Regional Transportation Directorate and the San Martín region, with 51.3% and socio-economic development with an assessment of 38.5%. It is concluded that there is a significant relationship between the management of the Road Maintenance Program of the Regional Department of Transport and Communications and the socioeconomic development of the San Martín region, 2018, for having reached a Pearson correlation coefficient of 0.732 and a level bilateral significance of 0.000. ($p < 0.05$)

Keywords: Road maintenance, socio-economic development

I. INTRODUCCION

1.1 Realidad Problemática

La interconexión vial constituye una de las principales políticas públicas que desarrollan las naciones, basado en el principio que las personas tienen la necesidad de movilizarse de un lugar a otro con la finalidad de poder acceder al mercado para comercializar productos, así como mecanismo de acceso a la salud, la educación e incluso la recreación.

En esta línea son diversos los países de Latinoamérica que han desarrollado políticas públicas tendientes a generar desarrollo en interconectividad, así en Colombia el Programa “Corredores para la prosperidad” ha asignado aproximadamente el 8% del presupuesto nacional para mejorar la transitabilidad de carreteras vecinales y departamentales, sin embargo los indicadores de impacto aun no son significativos, aun cuando los costos del transporte se han reducido y se ha incrementado el acceso al mercado (Peláez, V. y Pastor, C. 2016)

Los lineamientos diseñados por el sector transportes en el Perú parten de una premisa que la red vial contribuye a disminuir los tiempos del transporte, donde los agentes productivos reducen los costos de los bienes adquiridos que se refleja en beneficio hacia toda la población, con una alta concentración de los recursos públicos en la red vial nacional, así la Estrategia de Desarrollo Vial 2016-2021 se concentra en la construcción y consolidación de grandes corredores económico-viales de integración (MTC, 2016), y si bien se destinan fondos a la red vial regional y local, estas al ser competencia de los gobiernos regionales y locales, tienen dificultades para un óptimo desarrollo en este rubro de la gestión pública..

La red vial de la región San Martín está conformado por 876.57 km de red nacional, 973.98 km de red departamental y 3619.55 Km de red vecinal (DRTC-SM, 2015, p.11) sobre el cual el Plan de Desarrollo Concertado del Gobierno Regional al 2021, así como los planes estratégicos del Gobierno Regional y de la Dirección

Regional de Transportes y Comunicaciones identifican como una acción prioritaria la intervención en la red vial en la red departamental y vecinal, teniendo como lineamientos la mejora de la accesibilidad, la competitividad y así integrar a las poblaciones como una forma de inclusión social de las poblaciones de la región.

Para ello, la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones ejecuta el Plan Vial Departamental aprobado mediante Ordenanza Regional 002-2013-GRSM, donde uno de sus ejes de intervención en el desarrollo del mantenimiento periódico y rutinario, con el objetivo de “incrementar, restablecer y conservar la transitabilidad de la red vial departamental de la Región San Martín asegurando los niveles del servicio de forma permanente los 365 días del año” (DRTC-SM, 2015, p.23)

En los últimos 10 años se ha destinado aproximadamente 93 millones al programa de mantenimiento rutinario de la red vial departamental y vecinal en San Martín (MEF, 2016), sin embargo, siendo conocido los efectos y cambios que genera contar con una infraestructura vial adecuada sobre los aspectos de la calidad de vida de la población, la gestión y administración de los programas de mantenimiento en la región no ha tenido una asignación presupuestal con incrementos significativos, pero incluso en algunos casos con cuestionamientos en los procesos de selección de los proveedores y las acciones de monitoreo y supervisión de la calidad de los servicios de mantenimiento; a la que se complementa que no se tiene información actualizada sobre los impactos en el desarrollo socio económico de las poblaciones a quienes va dirigido.

La Contraloría General de la República en su informe de auditoría a la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín para el periodo 2012-2016, ha identificado 56 hallazgos administrativos funcionales, de los cuales 13 están referidos al Programa de Mantenimiento Rutinario, y por otro lado el índice de competitividad regional, indica que el año 2015 la región San Martín se ubicaba en el puesto 15 y al 2017 se ubica en el puesto 22; y para el pilar de infraestructura del puesto 15 al 16 en el mismo periodo (IPE, 2017), lo que estaría demostrando

que los programas y proyectos que se vienen implementando no están contribuyendo de forma óptima a mejorar las condiciones de vida de la población.

1.2 Trabajos previos

Internacionales

Ramírez, A. (2015). En su trabajo de investigación titulado: *Inversión en infraestructura vial y su impacto en el desarrollo económico: Un análisis al caso Colombia: 1993-2014*. (Tesis de maestría), investigación cuantitativa, con un diseño descriptivo no experimental; una muestra de 23 carreteras regionales y 56 funcionarios públicos del sector transportes, aplicando como instrumento la ficha de análisis documental y el cuestionario de encuesta. En sus conclusiones detalla: Una vez analizados los índices de calidad en la infraestructura vial y desarrollo económico en el periodo 2006 - 2014, se concluye que Colombia mejoró su índice de calidad vial en 1.5% y el PIB se incrementó en un 42,34%. Estos valores asociada a la regresión puede explicarse que el 84,5% del PIB, se atribuye a su asociación lineal con el valor acumulado de inversión en transporte con participación privada. Colombia ha mejorado sus indicadores de competitividad a nivel internacional desde el año 1993 a 2014, al tiempo que incrementó sus inversiones en infraestructura y construcción hasta 7.94% del PIB para el año 2014, destacando la construcción de nuevas vías, rehabilitación y mantenimiento de las existentes.

Zurita, M., Amboya, R. y Barba, E. (2016). En su trabajo de investigación titulado: *Infraestructura Vial y Crecimiento Económico: Caso Parroquias Sevilla Don Bosco y San Isidro, Provincia de Morona Santiago, Ecuador*. (Tesis de doctorado), investigación del tipo cuantitativa, con un diseño no experimental, con una muestra de 8 carreteras y 1210 pobladores, aplicando como instrumento el análisis econométrico. Presenta como conclusiones que: La investigación determina, que la infraestructura vial de las parroquias de Sevilla, Don Bosco y San Isidro, provincia de Morona Santiago tuvo una influencia positiva en el crecimiento económico de

las parroquias antes mencionadas, sin embargo, en contraste con la literatura económica analizada al respecto, no tuvo una influencia determinante debido a que la inversión privada fue fundamental para determinar sus posibilidades de producción y generar crecimiento económico. La dotación de infraestructura vial es una inversión pública que tiene influencia en la producción de las zonas poblacionales a las que está destinada, sin embargo depende en gran medida del tipo de actividad, siendo mucho más significativa para el sector industrial, por cuanto la intensidad en capital, responde con una mayor optimización en los costos de los insumos gracias al uso de la misma, además ha contribuido a complementar su nivel de vida, con el acceso a servicios básicos y además a una mejora en los tiempos y costos de transporte.

Espichán, F. (2014). En su trabajo de investigación titulado: *Los Caminos Municipales de la región del Chaco Boliviano*. (Tesis de maestría), investigación del tipo cuantitativo, con un diseño descriptivo no experimental, una muestra de 217 pobladores, aplicando como instrumento el análisis econométrico y la ficha de encuesta. En sus conclusiones determina: Las regiones más desarrolladas también son las regiones que tienen una mejor infraestructura de comunicaciones. Cuando se utiliza a las Necesidades Básicas Insatisfechas – NBI, como el indicador de pobreza todas las variables son significativas y poseen el signo correcto. En particular una mayor densidad de caminos está asociada a menor pobreza, y una mayor distancia a la red fundamental (que vincula las capitales de departamento) está asociada a mayor pobreza. Los resultados nos muestran que la vinculación caminera del municipio, así como la densidad de caminos en el municipio, mejoran los indicadores de salud, educación, saneamiento y vivienda. Es posible que este resultado se deba a que el gobierno central o departamental puede llegar con estos servicios más efectivamente a los municipios que tienen mejor vinculación vial; a que los habitantes de estos municipios pueden utilizar servicios que se ofrecen en las capitales de departamento (especialmente en el caso de salud y educación); al acceso a bienes más baratos en las capitales de departamento (especialmente materiales de construcción); a que pueden presionar de manera más eficiente a las autoridades departamentales o centrales para mejorar sus condiciones de vida; o a

que generan mayor actividad económica que se refleja en mejores condiciones de salud, educación y vivienda.

Nacionales

Paramango, R. (2016). En su trabajo de investigación titulado: *Inversión en infraestructura vial y su relación el crecimiento económico de la Región La Libertad*. (Tesis de maestría), investigación del tipo descriptivo correlacional transeccional, con un diseño correlacional no experimental, con una muestra de 12 carreteras y 421 ciudadanos, aplicando como instrumento la ficha de análisis documental y el cuestionario de encuesta. En sus conclusiones detalla: Los factores administrativos y técnicos que limitan la inversión en infraestructura vial son las deficiencias en la formulación del proyecto, demora en los procesos de selección, personal poco capacitado para los procesos presupuestales y corrupción, lo que ocasiona hasta un 45% de ineficiencia de la inversión. El efecto de las inversiones en infraestructura vial en el crecimiento económico de la región La Libertad en el periodo 2005-2012, ha sido directo y positivo; donde sólo el 7% de las exportaciones son productos no tradicionales y esto refleja que el crecimiento económico no ha podido basarse en factores de demanda internos (salarios y sueldos para obreros y empleados, inversión privada y financiamiento nacionales) sino en factores externos (exportación de materias primas). El modelo econométrico demuestra que, si existe una evidencia de que el aumento de la red vial nacional en un punto porcentual produce aumento del PBI de La Libertad en 5.09%.

Domínguez, V. (2013). En su trabajo de investigación titulado: *Inversión Pública en Infraestructura Vial, Efectos en el Crecimiento Económico y Social en la Región Pasco, 2006 – 2013*. (Tesis de maestría), investigación del tipo cuantitativo, con un diseño cuasi experimental longitudinal, teniendo como muestra la información presupuestal del gasto en infraestructura vial y la información estadística regional, aplicando el instrumento del análisis documental. En sus conclusiones se detalla que: La inversión pública en infraestructura vial tiene efectos en el crecimiento

económico y social en la Región Pasco, 2006 – 2013, donde la pobreza en el periodo evaluado se redujo en 12%, la competitividad pasó al puesto 12, y el PBI creció en 4.8% en promedio; en las zonas donde se efectuaron las inversiones viales. Las actividades productivas con mayor impacto de la inversión pública en infraestructura que más crecieron fueron la minería, el comercio y la agricultura. La percepción ciudadana de un mejor acceso a los mercados, así como para temas de salud y educación como producto de las mejoras en la infraestructura vial es de 78.6%.

Pantigoso, E. (2014). En su trabajo de investigación titulado: *Las carreteras en el Perú y su aporte a la reducción de la pobreza*. (Tesis de maestría). investigación del tipo cuantitativo, con un diseño descriptivo longitudinal, teniendo una muestra de 1214 pobladores de zonas rurales del país, aplicando como instrumento la ficha de encuesta y el análisis econométrico. En sus conclusiones detalla: Se estima un aumento del 14% de los ingresos de toda la población tratada y un aumento del 13.6% sobre los ingresos agrícolas. Estos resultados son significativos al 1% y 10% respectivamente, es decir, que se tiene amplio margen estadístico para afirmar que, si bien el impacto puede ser menor o mayor, es positivo. Este resultado corrobora el impacto económico positivo que tiene la presencia de una vía de comunicación en las personas que la utilizan. De manera particular, la presencia de una carretera asfaltada y en buen estado contribuye al intercambio entre los agentes y disminuyen los costos e incentivan la movilización de bienes, recursos humanos, insumos e información. Acerca de los efectos sobre la pobreza, se encuentra que las carreteras tienen un efecto negativo en la probabilidad de las familias de padecer la condición de pobreza. Para el total de la población, se reduce la probabilidad de ser pobre en 8.6 puntos porcentuales y para las familias dependientes de la actividad agrícola en 5.5 puntos porcentuales. Estas estimaciones son significativas al 1% y 5% respectivamente, lo que indica una elevada seguridad de los resultados

Regionales

Encomenderos, D. (2014). En su trabajo de investigación titulado: *Impacto de la Evaluación Ex Post en la Carretera Departamental SM-102, Tramo: San José de Sisa-Agua Blanca-San Pablo – Empalme PE-5N (Dv. Bellavista), provincias de El Dorado y Bellavista, región San Martín*. (Tesis de maestría), investigación del tipo cuantitativo, con un diseño cuasi experimental, con una muestra de 216 pobladores, aplicando como instrumento la ficha de encuesta. En sus conclusiones determina: La intervención ha permitido generar un anillo vial que interconecta zonas de producción agrícola y pecuaria, disminución de los costos de transporte, el tiempo de viaje y el comercio así como la interconexión a la carretera Fernando Belaunde Terry que contribuye a una mejor articulación con los mercados internos y se constituye parte de un anillo de importancia Regional, comparativamente a la situación del Área de Influencia Directa (AID) antes de la intervención. Los impactos previstos en el propósito e identificados en el Margo Lógico del proyecto fueron alcanzados en el sentido de que la carretera evaluada proporciona adecuada transitabilidad a los pobladores beneficiarios del AID y mejor acceso a los mercados de consumo y servicios sociales. La medición de lo alcanzado se evidencia al primer año de operación en la disminución del costo de transporte, transitabilidad al 100% y disminución del tiempo de transporte entre el lugar de origen al destino en un 30% como promedio, según entrevistas e indicadores calculados. Los cambios directos e indirectos ocurridos en la población beneficiaria del AID se evidencian en los resultados obtenidos a partir de la relevancia del proyecto dentro de las políticas y prioridades del sector transportes y comunicaciones, satisfacción de beneficiarios, validez de la estrategia del proyecto, logro de metas, operación y utilización del proyecto, logro del objetivo central así como su rentabilidad social, lo que determina una Eficacia Global positiva mas no así en la eficiencia de costo del proyecto por un adicional del 17,85% ni en la Eficiencia del tiempo de ejecución al haberse sobrepasado en 167 días con respecto a lo planeado.

Paredes, L. y Pinchi, W. (2013). En su trabajo de investigación titulado: *Impacto del Programa Ventanas para el Desarrollo Local-VDL, en la vida rural en la región San Martín*. (Tesis de maestría). investigación del tipo descriptiva explicativa, con un diseño no experimental longitudinal, con una muestra de 253 pobladores rurales, aplicando como instrumento la ficha de encuesta. Presenta como conclusiones que: La intervención del programa ha mejorado la calidad de los caminos rurales pobres y en consecuencia, ha generado mejoras en las condiciones socioeconómicas de la población rural involucrada y aún es necesario crear mayor valor agregado a las acciones productivas para darle sostenibilidad, reforzando las potencialidades organizativas y las capacidades técnicas y de gestión de la población en los contextos rurales de la Región San Martín. El impacto más resaltante es el aumento del valor bruto de los productos comercializados, el mismo que se incrementó en 12% en relación a la línea base.

Campó, L. (2013). En su trabajo de investigación titulado: *Proyectos de Caminos Vecinales y su impacto sobre los pequeños productores rurales en las provincias de El Dorado y Lamas, región San Martín, 2010-2012*. (Tesis de maestría). investigación del tipo cuantitativo y descriptivo, con un diseño no experimental longitudinal, con una muestra de 210 pobladores, aplicando como instrumento la ficha de encuesta, En sus conclusiones detalla: Caracteriza que los proyectos vecinales que impulsa el gobierno central a través del Programa de Caminos Rurales tiene un efecto directo sobre las economías de los productores agropecuarios manifestadas en la predictibilidad de los viajes, la reducción del tiempo de viaje y la reducción de las pérdidas de los productos por las demoras en los viajes; brindando por lo tanto mejores expectativas para la comercialización y acceso a los mercados. El factor excluyente de las poblaciones rurales para la mejora de sus capacidades productivas y de articulación al mercado constituye la carencia de una conectividad vial eficiente; principalmente por el mal estado de la carretera, acción que se supera con la mejora de la infraestructura vial.

Locales

No se ha identificado tesis a nivel local.

1.3 Teorías relacionadas al tema

1.3.1 Gestión del Programa de mantenimiento de carreteras

Conceptos asociados a la gestión del programa de mantenimiento de carreteras

Gestión

Amaru, A. (2009) define gestión como “aquellas acciones interrelacionadas que incluye la previsión como acción de programar tareas, la organización, que incluye la movilización de los recursos humanos y materiales para poner el plan en acción; la dirección, que establece los lineamientos el logro de las tareas encomendadas y el control, que consiste en verificar que las acciones se hayan cumplido de acuerdo a lo previsto (p.9)

Gestión pública

Se considera a la gestión, como aquella “rama de la administración relacionada con el derecho público, por tanto, desarrolla de forma integral acciones de planeación, organización, dirección y control sobre el desenvolvimiento de los servicios públicos” (Laurente, J. 2016, p. 21)

“Conjunto de acciones que llevan a cabo las entidades gubernamentales tendientes al logro de sus fines y propósitos, los que se encuentran definidos en las políticas gubernamentales dadas por el Poder Ejecutivo” (Chanduví, R. 2015, p.8)

“La gestión pública está determinada por los espacios institucionales y los procesos mediante el cual el Estado plantea e implementa políticas, proporciona bienes y servicios y dicta regulaciones con la finalidad de llevar adelante sus funciones para la creación de valor público” (Laurente, J. 2016, p. 22).

Políticas públicas

Las políticas públicas son “acciones de un gobierno que tiene al interés público como su objetivo, que tiene su origen en decisiones basadas en un diagnóstico y análisis de viabilidad, con el fin de atender los problemas públicos específicos, en donde puede participar la ciudadanía en la definición de problemas y soluciones” (Corzo, F, 2014, p.13)

“Conjunto de acciones que llevan a cabo las entidades gubernamentales, actuando de forma directa o mediante agentes, y que van dirigidas a obtener un efecto determinado sobre la vida de los pobladores de un país o región (Laurente, J. 2016, p. 22)

Mantenimiento de carreteras

“Es la ejecución de actividades de mantenimiento preventivo o correctivo con la finalidad de contar con un camino conservado en condiciones que garanticen el tránsito durante más tiempo, aplicando las técnicas, los materiales e insumos y la oportunidad de su realización como parte de una estrategia de intervención a mediano y largo plazo” (Sosa, A. 2015, p.13)

Es el conjunto de actividades que se realizan para conservar en buen estado las condiciones físicas de los diferentes elementos que constituyen el camino y, de esta manera, garantizar que el transporte sea cómodo, seguro y económico, buscando preservar el capital ya invertido en el camino y evitar su deterioro físico prematuro (MTC, 2006, p.8).

De lo anterior se puede dilucidar que, “el desarrollo de las actividades de mantenimiento se aplica sobre una premisa económica, donde los beneficios resultan favorables en comparación a la alternativa de no desarrollarlas” (Kogan, J, 2016, p.11).

Existen dos estrategias de intervención en los programas de mantenimiento a saber: “i) mantenimiento correctivo, que se desarrolla con la finalidad de reparar los daños en las vías a razón que vayan apareciendo, y ii) mantenimiento preventivo, que se desarrolla con la finalidad de ejecutar de acciones que eviten que ciertos daños aparezcan o que estos demoren en aparecer” (Sosa, A. 2015, p.13).

Programa de mantenimiento de carreteras como política pública

El sustento como política pública para ejecutar programas de infraestructura vial es que “el tránsito de los ciudadanos, la accesibilidad a los servicios públicos y al mercado constituyen elementos inherentes a la vida humana y por tanto son derechos fundamentales consagrados en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y en la Constitución de muchas naciones” (Sosa, A. 2015, p.13)

Desde “un enfoque de las políticas públicas que impulsen el desarrollo económico de una nación, la disponibilidad de vías en buen estado para el transporte es primordial para el logro del bienestar poblacional, en tanto garantiza la competitividad y capacidad de movilidad de la producción de los países, promoviendo así el desarrollo local y una adecuada calidad de vida” (Silva, T. 2015, p. 45)

Desde un enfoque social, los programas de infraestructura vial se sustentan es que éstas “al mejorar la transitabilidad ofrecen oportunidades a los pobladores de una nación para el acceso a los servicios como la educación,

la salud, disminuir sus costos de comercialización de sus productos y abaratar los costos de transacción comercial, contribuyendo a generar más ingresos, que a la postre se manifiesta en la reducción de la pobreza”. (Silva, T. 2015, p. 45).

“Los programas de mantenimiento vial, sean estas rutinarios o preventivos, tienen su sustento en que una vez construidos, aun cuando el usuario pueda pagar un peaje por los servicios de la carretera, corresponde al Estado asumir parte o todo el costo del mantenimiento y operación, pues en muchos casos estas vías se encuentran en zonas rurales pobres, donde Estado debe asumir su rol de brindar este servicio” (MTC, 2006, p.3)

Por otro lado, desde una perspectiva de la satisfacción de los usuarios, los programas de mantenimiento vial “deben formar parte de los procesos de toma de decisiones, pues una vez construida y mantenida la carretera el tráfico y carga crecen, las exigencias de los estándares de construcción son más rigurosas, y la población exige mayores exigencias en relación a los niveles de servicio” (Kogan, J, 2016, p.11).

Marco normativo e institucional del programa de mantenimiento de carreteras como política pública

Decreto Supremo N° 054-2011-PCM, que aprueba el Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021, donde en el eje estratégico 5: Desarrollo regional e infraestructura se establece en objetivo específico 5.3. Infraestructura, promover la viabilidad de la nación articulando las vías nacionales con los centros de producción regionales y locales (CEPLAN, 2011)

Resolución Ministerial 07-2012-MTC.01 que establece las Metas e Indicadores de Política Sectorial del Ministerio de Transportes, donde en el objetivo estratégico 5 establece contribuir a la mejora de competitividad

regional a través de programas de construcción y mejoramiento de carreteras departamentales y vecinales (MTC, 2012)

Resolución Ministerial 794-2017-MTC que aprueba el Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones al 2021, que en sus acciones estratégicas institucionales que en los acápite 1.1. y 1.4 establecen:

1.1. Garantizar la accesibilidad y a integración de las poblaciones del país a través de carreteras o en conexión con otros modos de transporte. 1.4. Conservar la infraestructura de los distintos modos de transporte, con participación de los gobiernos locales y regionales, el sector privado y la comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad (MTC, 2017, p.12).

Ordenanza Regional 077-2015-GRSM/CR, que aprueba el Plan de Desarrollo Regional Concertado –San Martín al 2021, que plantea en el Objetivo Estratégico 6: Desarrollar un territorio articulado y competitivo, a través de inversión pública y/o privada en infraestructura estratégica que permita asegurar el acceso a los servicios y dinamizar las actividades económicas, planteando como indicador la proporción de hogares cuya población percibe que el estado de conservación de la carretera por donde se desplaza está en buen estado (GRSM, 2015).

Ordenanza Regional N° 020-2017-GRSM/CR, que aprueba el Plan Estratégico Institucional 2018 - 2020 del Gobierno Regional de San Martín, en donde en la acción estratégica 6.2 establece Promover el desarrollo de infraestructura vial (carreteras y puentes), portuaria, aeroportuaria y Telecomunicaciones, planteando como indicador el tiempo promedio de traslado con transporte motorizado al establecimiento de salud más cercano (GRSM, 2017).

Ordenanza Regional N° 042-2017-GRSM/CR, que aprueba el “Plan Estratégico Institucional del de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de San Martín 2017- 2020” que en su objetivo estratégico 1 establece, ampliar, mejorar y consolidar la accesibilidad, conectividad e integración de poblaciones, bienes, servicios públicos y privados y a oportunidades generadoras de ingresos, mejorando la infraestructura vial departamental, que permita incrementar, restablecer y conservar la transitabilidad de la red vial departamental de la Región San Martín.(GRSM, 2017).

Dimensiones de la Implementación de Programas de Mantenimiento de Carreteras

Silva, T (2015) indica que la implementación de los programas de mantenimiento de carreteras presenta dos dimensiones que son: La administrativa y la técnica, donde la primera está orientada a brindar el soporte administrativo y la segunda relacionados a la ingeniería del programa durante su ejecución en campo (p.56).

a. Dimensión administrativa

Entre los elementos que se debe tomar para este componente según lo estipulado por Silva, T (2015, p.56) son las siguientes:

- Asignación presupuestal por fuentes de financiamiento y por partidas presupuestarias o proyectos
- Desarrollo de los procesos de selección de proveedores para brindar los servicios o ejecutar los proyectos
- Asignación de personal técnico profesional para las acciones de monitoreo y supervisión
- Asignación de personal técnico profesional para las acciones administrativas
- Definición de procesos de monitoreo y supervisión de las acciones programadas en los servicios o proyectos
- Definición de indicadores de gestión del programa.

b. Dimensión técnica

Entre los elementos que se debe tomar para esta dimensión según lo estipulado por Silva, T (2015, p.57) son las siguientes:

- Trabajos en la plataforma de la vía
- Trabajos en las obras de drenaje
- Trabajos en las zonas del derecho de vía
- Señalización y los elementos de seguridad vial
- Cumplimiento de aspectos ambientales
- Mitigación de impactos ambientales en la vía
- Cumplimiento de normas de seguridad y salud ocupacional

Lineamientos para el monitoreo y control de los Programas de mantenimiento de carreteras

El desarrollo de programas de mantenimiento de carreteras incluye como parte del monitoreo y control la ejecución de lineamientos y esos según la etapa del proceso productivo son:

a. El proceso de ejecución del proyecto

En el proceso de ejecución, se analizará si durante la fase de inversión las actividades se realizaron como se planearon originalmente y lo que fue el proceso de la ejecución del proyecto, destacando los factores que contribuyeron o dificultaron el proceso (MTC, 2006, p.23).

Con frecuencia, la información sobre el proceso de ejecución se convierte en evidencia de apoyo para la evaluación de la eficiencia; en algunos casos, la participación de los beneficiarios desempeña un papel importante, no sólo en la ejecución sino también en la operación y mantenimiento y puede afectar la eficacia y sostenibilidad de tales proyectos (Kogan, J, 2016, p.78).

b. El nivel de operación, utilización y los factores influyentes

Un proyecto sólo puede otorgar el beneficio esperado y lograr su objetivo central, cuando es operado, es decir que se produce los bienes o servicios que se intervinieron con el proyecto, y utilizado, es decir los bienes o servicios que se producen son utilizados por los beneficiarios, tal como fue originalmente previsto (MTC, 2006, p.25).

Es importante saber hasta qué punto el proyecto se encuentra operativo (o está disponible), quién utiliza los bienes y servicios, hasta qué punto y con qué fines. (Kogan, J, 2016, p.78).

Este tipo de información es sumamente importante, con el propósito de establecer una relación clara entre el proyecto y los cambios observados en la población objetivo para el cual se diseñó el mismo, si los productos (asociados a los componentes) de un proyecto están siendo operados o utilizados en menor o mayor medida de lo esperado (MTC, 2006, p.25).

1.3.2 Desarrollo socioeconómico

Definición

El desarrollo socioeconómico se define como “el potencial de una nación o zona de ella para la generación de empleo, el incremento de los activos y el capital físico, incluyendo las acciones que contribuyan al crecimiento natural de los mercados internos. Foro económico mundial” (Tantaleán, P, 2015, p.31).

Pérez, M (2012, p.18), detalla que “el desarrollo es una medida del bienestar de la población de un país o región económica y del éxito de las políticas económicas y por lo general se mide en función del PBI, pero además

incluye aspectos como, el nivel de producción, aspectos estructurales como la educación de la población, indicadores de mortalidad, esperanza de vida, pobreza, así como nociones más abstractas como la libertad política, la seguridad social etc”.

González, J. (2012, p.91), define el desarrollo socioeconómico como el “ritmo al que se incrementa la producción de bienes y servicios de una economía, y por tanto su renta, durante un período determinado; con énfasis en la expansión de la capacidad productiva de un país, repercutiendo en la calidad de vida de sus pobladores”.

Teorías del desarrollo socioeconómico

Diversas son las teorías para sustentar el desarrollo socioeconómico de un país o región, entre las principales se detallan a continuación:

a. Teoría del desarrollo exógeno:

“El desarrollo socioeconómico se produce básicamente por la acumulación constante de capital, concluyendo que si cada año aumenta la maquinaria y las instalaciones disponibles para producir (capital fijo), se obtendrán producciones progresivamente mayores, cuyo efecto acumulado a largo plazo tendrá un notable aumento de la producción y por tanto, un crecimiento económico notorio” (Ríos, A, 2014; p. 12).

Por su parte Pérez, M. (2012, p. 56), detalla que “la economía se desarrolla porque los trabajadores tienen cada vez más instrumentos para sus tareas, más máquinas, es decir, más capital, donde la clave del crecimiento económico está en la inversión. Esta teoría centra su atención en el incremento de la productividad total de los factores”.

Entonces, la inversión como factor del desarrollo socioeconómico se “constituye en catalizador para la generación y acumulación de capital por tanto contribuye a la expansión de la capacidad productiva una zona o región, pero además expresada en la capacidad para solucionar las necesidades básicas de la población. (Ríos, A, 2014; p. 13)

b. Teoría del desarrollo por acumulación de conocimiento

Al respecto Pérez, M. (2012, p.57), detalla que “los trabajadores con un mayor stock de conocimientos son más productivos y con la misma cantidad de insumos son capaces de obtener una mayor producción y por consiguiente mayor desarrollo”.

Esta teoría centra su atención en el cambio tecnológico analizando las causas del desarrollo económico sobre la base invenciones, investigación y desarrollo y e innovaciones técnicas” (Pérez, M. 2012, p.57).

Entonces la clave del desarrollo sería la educación, que incrementaría el capital humano o trabajo efectivo. A esto hay que sumar que el incremento de stock de capital sino no tiene su correlato en el stock del conocimiento este no será aprovechado en su potencial productivo. Ríos, A, 2014; p. 14).

c. Teoría de la combinación de insumos

Sobre esta teoría Pérez, M. (2012, p.58), detalla que “la clave está en obtener mejores formas de combinar los insumos, máquinas superiores y conocimientos más avanzados. Los defensores de esta respuesta afirman que la clave del desarrollo socioeconómico se encuentra en el progreso tecnológico. Esta teoría centra su atención en la mejora en la productividad total de los factores y la reducción de costos”.

Dimensiones del desarrollo socioeconómico

Ríos, A, (2014; p. 12), menciona que el desarrollo socioeconómico está ligado al desarrollo de cuatro dimensiones que son:

a. Dimensión Económica:

Conformada por la infraestructura económica, es decir, la dotación de bienes y servicios creados y construidos con fines productivos. Involucra las infraestructuras productivas, energética, científico-tecnológica y financiera. Su misión hacia la finalidad de la nación será básicamente la producción (Ríos, A, 2014; p. 12).

El indicador clásico de esta dimensión es el PBI, que es el valor de todos los bienes y servicios finales producidos en el país en un determinado periodo de tiempo y a precios de mercado. Otro Indicador es la PEA, que mide la población en condiciones de trabajar de un estado o nación (Pérez, M. 2012, p.59).

b. Dimensión sociocultural

Los valores y las instituciones sirven de base al proceso de desarrollo. Los indicadores que nos permiten medir esta dimensión están criterios de inclusión de grupos vulnerables a políticas públicas. (Ríos, A, 2014; p. 12).

c. Dimensión Social

“Conformada por la dotación de recursos humanos y simbólicos de una nación, involucra, por un lado, a la población, su demografía y condiciones de salud, alimentación vivienda información, educación, empleo, ingresos asociación, participación”. (Ríos, A, 2014; p. 12).

El indicador principal es el índice de pobreza monetaria o multidimensional, así como la tasa de desnutrición, índice de desarrollo de capacidades de los estudiantes, esperanza de vida al nacer. (Pérez, M. 2012, p.59).

d. Dimensión político- administrativa

Las políticas territoriales permiten crear un entorno económico local favorable, protegerlo de interferencias externas e impulsar el desarrollo. El indicador que nos permite evaluar esta dimensión es el nivel de satisfacción de los usuarios de los servicios públicos, el nivel de trabas burocráticas en la prestación de servicios públicos. (Ríos, A, 2014; p. 13).

e. Dimensión ambiental

“La interrelación de la población humana con el ecosistema, genera toda una serie de posibilidades culturales para entender, aprovechar y proteger integralmente al medio ambiente cuya misión intrínseca es garantizar las posibilidades ecosistémicas y culturales hacia sostenibilidad ambiental del desarrollo de la nación” (Ríos, A, 2014; p. 13).

“Los indicadores que nos permiten evaluar esta dimensión es el nivel de contaminación de las fuentes de agua, el área de áreas verdes en las ciudades, el área destinada a protección de recursos naturales” (Ríos, A, 2014; p. 12).

Elementos de evaluación socioeconómica de Programas de Mantenimiento de Carreteras

El MTC (2006, p.89) establece como criterios para evaluar el impacto del desarrollo socioeconómico de la intervención de los programas de mantenimiento de carreteras los siguientes elementos.

- Mejora de las condiciones para el transporte de pasajeros y carga.
- Mejora de las condiciones para el desarrollo de sus actividades económicas en general.
- Contribución de la carretera a la comercialización de productos agrícolas
- Contribución de la carretera a las actividades del comercio
- Contribución de la carretera a las actividades turísticas
- Contribución al acceso a los servicios educativos
- Contribución al acceso a los servicios de salud
- Incremento del flujo de vehículos
- Reducción de los tiempos de viaje
- Predictibilidad en el transporte
- Disminución del costo de los pasajeros y fletes
- Incremento de precio de los predios
- Disminución de la pobreza

1.4 Formulación del Problema

Problema General

¿Cuál es la relación de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras con el desarrollo socioeconómico como política pública de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, año 2018?

Problemas Específicos

- ¿Cuáles son los niveles de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y de la región San Martín, 2018?
- ¿Cuáles son los niveles de desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018?
- ¿Cuál es la relación de las dimensiones administrativa y técnica de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018?

1.5 Justificación del estudio

Justificación por conveniencia

La presente investigación por conveniencia se justificó porque permitió conocer las acciones del programa de mantenimiento vial y su relación con las condiciones socioeconómicas en la población beneficiaria y esto conviene a la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y al Gobierno Regional de San Martín tiene información que le permita mejorar su intervención como parte del desarrollo de las políticas públicas hacia la población, pues la intervención de un programa es evaluada a pesar de las dificultades que ello conlleva; pues el objetivo no solo se centra en conocer los procesos del programa sino también en los aspectos sociales y económicos, que sobre la base inferencial nos permitió luego identificar el nivel de cumplimiento de los fines y propósito del programa.

Justificación social

Socialmente se justificó, ya que al determinar la relación entre la gestión del programa de mantenimiento vial y el desarrollo socioeconómico de las poblaciones como política pública, contribuye a conocer el impacto de los resultados obtenidos, debido a que se identificaron los indicadores tanto de la gestión del programa

como su efecto en la población, que constituye el fin de cualquier intervención del Estado.

Valor teórico

La presente investigación contribuyó a brindar información de orden teórico sobre las variables como es, el programa de mantenimiento de carreteras y el desarrollo socioeconómico como política pública de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de San Martín, que puedan ser consideradas para la elaboración de planes, otros proyectos, sobre la base de las teorías que se detallan en la investigación.

Implicancia práctica

Desde el punto de vista práctico, conocer cómo se implementó el programa de mantenimiento de carreteras y su relación con el desarrollo socioeconómico, conlleva a determinar las relaciones causales de ambas variables y así desde la esfera práctica de la gestión pública aplicarlas en los lineamientos destinados a disminuir las brechas como la pobreza y la exclusión social; elementos que deben servir de base a toda planificación y posterior decisión de inversiones.

Utilidad metodológica

La justificación de la utilidad metodológica estuvo dada porque nos permitió validar el diseño de la investigación y los instrumentos de recojo de información como una forma de evaluar la relación causal entre dos elementos de la gestión pública, en este caso un proceso, que es el programa de mantenimiento de carreteras, con un resultado, que es el desarrollo socioeconómico de una población sobre el cual interviene el programa.

1.6 Hipótesis

General

Hi: Existe relación entre la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018.

Específicas:

H1: El nivel de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y de la región San Martín, 2018, es deficiente.

H2: El nivel de desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018, es regular.

H3: Existe relación entre las dimensiones administrativa y técnica de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018.

1.7 Objetivos

Objetivo General

Determinar la relación de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018.

Objetivos Específicos

- Identificar los niveles de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y de la región San Martín, 2018.

- Determinar los niveles de desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018.
- Determinar la relación de las dimensiones administrativa y técnica de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018.

II. MÉTODO

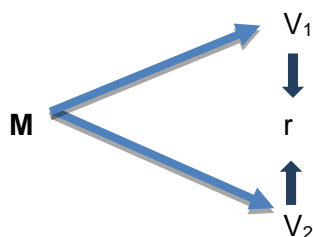
2.1 Diseño de investigación.

Tipo de investigación

La investigación es del tipo básica, correlacional, cuantitativa, transversal y orientada a la comprobación, porque a partir de conocimientos existentes sobre la gestión pública y otros temas conexos se identifica las relaciones entre las variables en estudio, recogiendo la información en un solo momento, cuyos resultados son tomados para comprobar la gestión de la función pública del programa de mantenimiento de carreteras. Es de corte transversal, pues el recojo de los datos de campo mediante los instrumentos de la investigación se efectuó en un solo momento y en el tiempo propuesto en el cronograma del plan.

Diseño de la Investigación

El diseño es correlacional no experimental, porque el procedimiento para llevar a cabo la investigación implicó medir las variables con la finalidad de conocer la existencia de relación entre ambas sin que se efectúe ninguna acción que manipule las variables o sin indicadores que la componen. Por tanto, el diseño de la investigación es:



Donde:

- M : Muestra de la investigación
- V₁ : Gestión del Programa de mantenimiento de carreteras
- V₂ : Desarrollo socioeconómico
- R : Relación entre las variables.

2.2 Variables, Operacionalización

Las variables en estudios son:

V₁: Gestión del Programa de mantenimiento de carreteras

V₂: Desarrollo socioeconómico

Operacionalización de las variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
Variable Independiente: Gestión del Programa de mantenimiento de carreteras	Conjunto de actividades que se realizan para conservar en buen estado las condiciones físicas de los diferentes elementos que constituyen el camino y, de esta manera, garantizar que el transporte sea cómodo, seguro y económico, buscando preservar el capital ya invertido en el camino y evitar su deterioro físico prematuro (MTC, 2006, p.8)	Medición de los componentes del programa de mantenimiento de carreteras desde el componente administrativo y técnico, medido a través de una encuesta a los trabajadores.	Nivel Administrativo	<ul style="list-style-type: none"> - Asignación presupuestal por fuentes de financiamiento y por partidas presupuestarias o proyectos - Desarrollo de los procesos de selección de proveedores para brindar los servicios o ejecutar los proyectos - Asignación de personal técnico profesional para las acciones de monitoreo y supervisión - Asignación de personal técnico profesional para las acciones administrativas - Definición de procesos de monitoreo y supervisión de las acciones programadas en los servicios o proyectos - Definición de indicadores de gestión del programa. 	Ordinal

Variable dependiente: Desarrollo socioeconómico	Potencial de una nación o zona de ella para la generación de empleo, el incremento de los activos y el capital físico, incluyendo las acciones que contribuyan al crecimiento natural de los mercados internos. foro económico mundial” (Tantaleán, P, 2015, p.31)	Medición de los indicadores sociales y económicos de la intervención del programa de mantenimiento de carreteras a través de la encuesta a los trabajadores	Nivel Técnico	<ul style="list-style-type: none"> - Trabajos en la plataforma de la vía - Trabajos en las obras de drenaje - Trabajos en las zonas del derecho de vía - Señalización y los elementos de seguridad vial - Cumplimiento de aspectos ambientales - Mitigación de impactos ambientales en la vía - Cumplimiento de normas de seguridad y salud ocupacional 	Ordinal
			Sociales	<ul style="list-style-type: none"> - Contribución al acceso a los servicios educativos - Contribución al acceso a los servicios de salud - Disminución de la pobreza - Satisfacción de los usuarios - Mejora de las condiciones para el transporte de pasajeros y carga. - Mejora de las condiciones para el desarrollo de sus actividades económicas en general - Contribución de la carretera a la comercialización de productos agrícolas - Contribución de la carretera a las actividades del comercio 	Ordinal
			Económicos	<ul style="list-style-type: none"> - Contribución de la carretera a las actividades turísticas - Incremento del flujo de vehículos - Reducción de los tiempos de viaje - Predictibilidad en el transporte - Disminución del costo de los pasajes y fletes - Incremento de precio de los predios 	Ordinal

2.3 Población y muestra

Población:

La población estuvo constituida por el total de trabajadores Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín, independientemente del tipo de contrato laboral, el mismo que según la Unidad de Personal asciende a un total de 246 trabajadores.

(Fuente: Unidad de Personal)

Muestra:

La muestra fue asumida por conveniencia, y de acuerdo a lo establecido por Bavaresco, A. (2014) esta forma de identificar la muestra se da cuando existe una población finita con alguna característica común, en este caso que se encuentren laborando en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín desarrollando el programa de mantenimiento de carreteras.

En ese sentido se asumió como muestra igual al total de la población, por tanto, la muestra fue igual a 78 trabajadores de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín desarrollando el programa de mantenimiento de carreteras, información proporcionada por la Unidad de Personal de dicha dependencia.

Criterios de selección

Se aplicó como criterio de selección de la muestra a aquellos trabajadores que se encuentren laborando al momento de llevar a cabo el recojo de la información, independientemente de la modalidad de contrato.

Criterios de inclusión.

Como criterios de inclusión se tomó solo aquellos trabajadores que expresaron su voluntad de participar en la investigación, y que tienen una antigüedad mayor a 1 año en el puesto o la institución.

Criterios de exclusión.

Se asumió como criterio de exclusión, aquellos trabajadores que se encuentren de vacaciones o con permisos laborales al momento de llevar a cabo el recojo de información.

2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Técnica:

Para el presente trabajo de investigación se empleó como técnica la encuesta, que se aplicó a los trabajadores seleccionados en la muestra. Esta técnica según Bavaresco, A. (2014) se aplica cuando se tiene de forma previa la definición de preguntas o criterios que se quiere saber cómo opina una determinada muestra y a partir de ello inferir hacia la población.

Instrumentos:

Para la recolección de los datos se empleó como instrumento un cuestionario. Así para la variable Gestión del Programa de mantenimiento de carreteras, consta de 13 preguntas o ítems, distribuidos en 6 preguntas para la dimensión Administrativa y 7 preguntas para la dimensión Técnica. Para la variable Desarrollo socioeconómico, consta de 14 preguntas distribuidas en 4 preguntas para la dimensión Social y 10 preguntas para la dimensión Económica. La escala de medición está dada por el valor numérico expresado para cada indicador al momento de aplicar la encuesta, la misma que está definida por: 1= Deficiente, 2= Regular, 3=Bueno, 4=Muy bueno.

Para valorar las dimensiones y la variable Gestión del Programa de mantenimiento de carreteras, se utilizó los siguientes niveles:

Escala de Valoración	Valor de cumplimiento de indicadores
Deficiente	13 – 22 puntos
Regular	23 – 33 puntos
Bueno	34 -42 puntos
Muy bueno	42 -52 puntos

Para valorar las dimensiones y la variable Desarrollo socioeconómico de mantenimiento de carreteras, se utilizó los siguientes niveles:

Escala de Valoración	Valor de cumplimiento de indicadores
Deficiente	14 – 24 puntos
Regular	25 – 34 puntos
Bueno	35 – 45 puntos
Muy bueno	46 – 56 puntos

Validez

La validez está dada en base al instrumento de la investigación, con la finalidad de obtener aportes a las proposiciones o ítems que conforman el cuestionario. Esta acción se realizó a través del juicio de expertos, donde profesionales del campo de la gestión pública y de la investigación científica brindaron su valoración sobre la validez del constructo del cuestionario de encuesta.

La ficha de validez consta de 10 ítems, los cuales evalúan el constructo de la ficha de recojo de información en relación a los objetivos de la investigación, la pertinencia de las preguntas y la coherencia gramatical. En nuestro se aplicó a la Ficha de cuestionario de la encuesta para cada variable. Cada ítem tiene una opción

de valoración que va de 1 a 5, donde 1 representa el valor deficiente y 5 el valor excelente.

Los valores de la validación para los 02 instrumentos de evaluación, se expresan a continuación:

Experto	Valor expresado en la valoración
Dra. Gabriela del Pilar Palomino Alvarado	5.0
Mg. Luis Alberto Pretell Paredes	4.5
Mg. Arisa Lizbeth Hidalgo	4.6
Promedio	4.7

Fuente: Fichas de validación por juicio de expertos

Del cuadro precedente se desprende que el nivel de valoración es de 4.7%, el mismo que sobre una base de 5.0 que es el puntaje promedio máximo que puede obtener la valoración por el Juicio de Expertos, se determina que existe un nivel de valoración promedio de 93.4%, y teniendo como premisa que para ser declarado válido el instrumento el valor a ser obtenido debe ser igual o mayor a 4.0 (80.0%) se concluye que el instrumento evaluado para la investigación es válido.

Confiabilidad

La confiabilidad, hace referencia a si la escala funciona de manera similar bajo diferentes condiciones, para el cual se utilizará el estadístico del Alfa de Cronbach, donde se asumirá como confiable los valores obtenidos siempre que el valor de este estadístico sea > 0.70 .

Este procedimiento se efectuó utilizando como soporte el software SPSS 23, donde los valores de cada ítem del cuestionario de encuesta de cada variable se analizan sobre el estadístico de fiabilidad, en este caso el Alfa de Cronbach.

En nuestro caso la confiabilidad sometiendo los valores del cuestionario de la encuesta es de 0,938 para el instrumento Gestión del Programa de Mantenimiento y 0,991 para evaluar el desarrollo socio-económico, por consiguiente, se afirma que los datos de la investigación tienen una alta consistencia y por consiguiente una confiabilidad muy alta.

2.5 Métodos de análisis de datos

Este proceso se llevó a cabo una vez que se han procesado los datos y comprende los siguientes pasos:

Los datos cuantitativos fueron ordenados y procesados mediante el Microsoft Excel y el programa estadístico SPSS V23, el mismo que consiste en crear una tabla de doble entrada, en donde en el eje vertical se colocan cada uno de los trabajadores encuestados y en el eje horizontal los valores obtenidos para cada ítem de las preguntas de cada variable en estudio. Estos se procesan en función de los promedios obtenidos tanto para la variable como para cada dimensión que lo componen.

Se utilizó la estadística descriptiva para realizar el análisis de las medidas de tendencia central y dispersión: frecuencia, porcentaje, media aritmética, desviación estándar, etc.; y para responder a los objetivos y comprobar la hipótesis se utilizó la estadística inferencial la prueba paramétrica correlacional de Pearson para establecer la relación que existe entre ambas variables, para lo cual los valores detallados en el cuadro de doble entrada anteriormente descrito se trasladó al software SPSS 23 y mediante este aplicativo informático definir cada una de los aspectos de la estadística descriptiva necesarias para contrastar las hipótesis.

La determinación de la correlación se efectuó utilizando el correlacional de Pearson, para lo cual se tuvo como premisa que este coeficiente toma valores entre -1 y 1, indicando si existe una dependencia directa (coeficiente positivo) o inversa

(coeficiente negativo) siendo el 0 la independencia total, los cuales se pueden ver a continuación.

La valoración se efectuó tomando en consideración la escala que se presenta a continuación para cada valor que se obtenga en el valor del coeficiente de correlación de Pearson.

Valor de r	Significado
-1	Correlación negativa grande y perfecta
-0.81 – -0.99	Muy buena correlación negativa
-0.61 a -0.80	Buna correlación negativa
-0.41 a -0.60	Moderada correlación negativa
-0.21 a -0.40	Escasa correlación negativa
-0.01 a -0.20	Ínfima correlación negativa
0	Correlación negativa nula
0.01 a 0.20	Ínfima correlación positiva
0.21 a 0.40	Escasa correlación positiva
0.41 a 0.60	Moderada correlación positiva
0.61 a 0.80	Buena correlación positiva
0.81 a 0.99	Muy buena correlación positiva
1	Correlación positiva grande y perfecta

Fuente: Bavaresco, A. (2014)

2.6 Aspectos éticos

Estos estuvieron avocados al respeto de los elementos de la metodología de la investigación científica y los reglamentos de la Universidad César Vallejo en cuanto a la autenticidad, plagio o auto plagio de la investigación. Así mismo, las opiniones recogidas de los encuestados no son presentadas en el informe de manera individual, sino sólo a nivel general.

También se aplicó los criterios de respeto a las normas internas de gestión institucional con las que cuenta la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de San Martín, en especial el respeto de horarios de trabajo y los permisos correspondientes.

III. RESULTADOS

3.1 Identificar los niveles de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y de la región San Martín, 2018:

Tabla 1

Niveles de gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de la región San Martín, 2018

Valoración	Escala	Frecuencia	%
Deficiente	13-22	26	33.3%
Regular	23-33	40	51.3%
Bueno	34-42	8	10.3%
Muy bueno	42-52	4	5.1%
Total		78	100.0%

Fuente: Datos del cuestionario de la encuesta

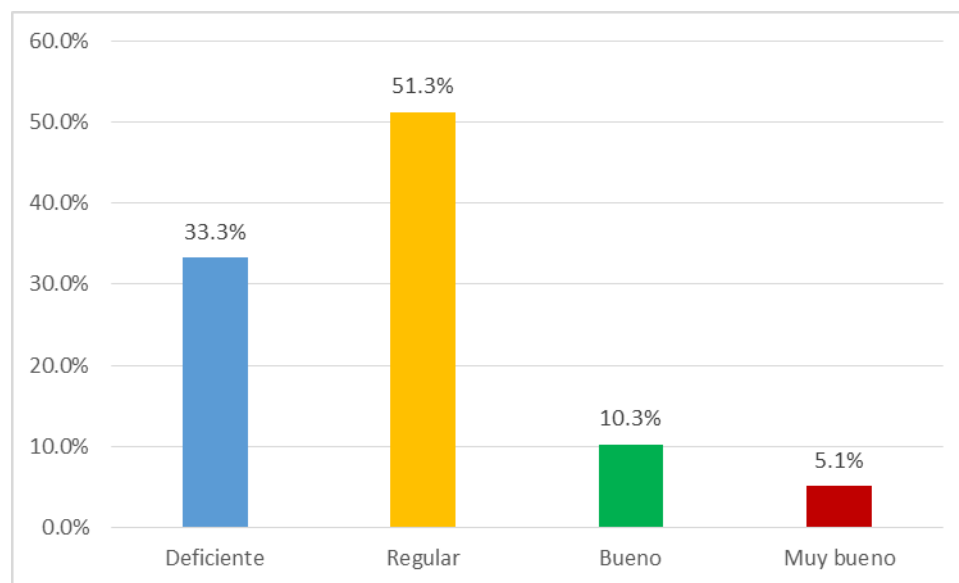


Figura 1.

Niveles de gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y de la región San Martín, 2018

Fuente: Datos del cuestionario de la encuesta

La tabla 1 y el gráfico 1 nos muestran los valores del nivel de gestión del Programa de mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de la región San Martín, donde la valoración expresada por los trabajadores de dicho programa es de 33.3% deficiente, 51.3% Regular, 10.3% Bueno y 5.1% Muy bueno.

Tomando en cuenta la escala de valoración definida se puede inferir que mayoritariamente los trabajadores de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de San Martín consideran que el programa de mantenimiento que ejecutan tiene un nivel de gestión Regular.

3.2 Determinar los niveles de desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018, evaluados desde la percepción de los trabajadores de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín:

Tabla 2

Niveles de desarrollo socio económico de la región San Martín, 2018

Valoración	Escala	Frecuencia	%
Deficiente	14-24	23	29.5%
Regular	25-34	30	38.5%
Bueno	35-45	18	23.1%
Muy bueno	46-56	7	9.0%
Total		78	100.0%

Fuente: Datos del cuestionario de la encuesta

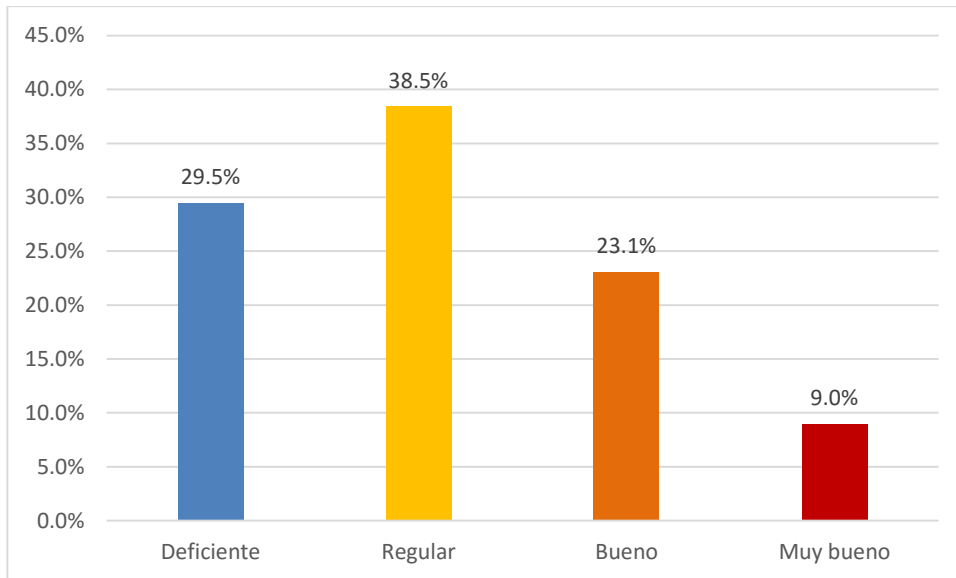


Figura2

Niveles de desarrollo socio económico de la región San Martín, 2018.

Fuente: Datos del cuestionario de la encuesta

La tabla 2 y el gráfico 2 nos muestran los valores de los niveles de desarrollo socio económico de la Región San Martín evaluados por los trabajadores de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de la región San Martín, donde los valores son de 29.5% deficiente, 38.5% Regular, 23.1% Bueno y 9.0% Muy bueno.

Tomando en cuenta la escala de valoración definida se puede inferir que mayoritariamente los trabajadores de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de San Martín consideran que el desarrollo socio económico de la región San Martín es regular.

3.3 Determinar la relación de las dimensiones administrativa y técnica de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018:

Tabla 3

Relación entre la dimensión administrativa de la Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín

		Dimensión administrativa	Desarrollo socioeconómico
Dimensión administrativa	Correlación de Pearson	1	,707
	Sig. (bilateral)		,000
	N	78	78
Desarrollo socioeconómico	Correlación de Pearson	,707	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	78	78

Fuente: Datos del cuestionario de la encuesta

De los resultados expresados en la tabla 3 se puede definir la prueba de hipótesis de la relación de los componentes evaluados en este caso la dimensión administrativa de la Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, donde partimos de la premisa que:

Significancia bilateral < 0.05 : Se acepta H_1

Significancia bilateral > 0.05 : Se rechaza H_1

Se evidencia que la significancia bilateral es igual a 0.00, por consiguiente, los valores de la dimensión administrativa de la gestión del programa de mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico son altamente significativas.

Así mismo de la tabla 3 se desprende que el valor de correlación de Pearson es 0.707, el mismo que indica que existe una correlación positiva buena.

Tabla 4

Relación entre la dimensión técnica de la Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín

		Correlaciones	
		Dimensión técnica	Desarrollo socioeconómico
Dimensión técnica	Correlación de Pearson	1	,711
	Sig. (bilateral)		,000
	N	78	78
Desarrollo socioeconómico	Correlación de Pearson	,711	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	78	78

Fuente: Datos del cuestionario de la encuesta

De los resultados expresados en la tabla 4 se puede definir la prueba de hipótesis de la relación de los componentes evaluados en este caso la dimensión técnica de la Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, donde partimos de la premisa que:

Significancia bilateral < 0.05 : Se acepta H_1

Significancia bilateral > 0.05 : Se rechaza H_1

Se evidencia que la significancia bilateral es igual a 0.00, por consiguiente, los valores de la dimensión técnica gestión del programa de mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socio económico son altamente significativas.

Así mismo de la tabla 4 se desprende que el valor de correlación de Pearson es 0.711, el mismo que indica que existe una correlación positiva buena.

3.4 Determinar la relación de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018.

Tabla 5

Relación entre la Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín

		Programa de Mantenimiento de Carreteras	Desarrollo socio económico
Programa de Mantenimiento de Carreteras	Correlación de Pearson	1	,732
	Sig. (bilateral)		,000
	N	78	78
Desarrollo socio económico	Correlación de Pearson	,732	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	78	78

Fuente: Datos del cuestionario de la encuesta

De los resultados expresados en la tabla 4 se puede definir la prueba de hipótesis de la relación de los componentes evaluados la variable Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, donde partimos de la premisa que:

Significancia bilateral < 0.05 : Se acepta H_1

Significancia bilateral > 0.05 : Se rechaza H_1

Se evidencia que la significancia bilateral es igual a 0.00, por consiguiente, los valores de la variable gestión del programa de mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socio económico son altamente significativas.

Así mismo de la tabla 4 se desprende que el valor de correlación de Pearson es 0.732, el mismo que indica que existe una correlación positiva buena.

IV. DISCUSION

Los resultados nos indican que existe las variables en estudio, es decir la gestión del programa de mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socio económico son altamente significativas, evaluados con el estadístico de correlación de Pearson con un valor de 0.732, que indica que existe una correlación positiva buena.

Esta misma tendencia se observa cuando se evalúa la primera variable en función de sus dimensiones que la componen, así cuando se compara la dimensión administrativa y técnica con el variable desarrollo socio económico se obtiene valores de 0.707 y 0.711 para el estadístico de correlación de Pearson respectivamente.

Estos valores nos indican que la relación entre las variables es directamente proporcional, es decir a mejores niveles de gestión del programa de mantenimiento de carretera, mejores serán los niveles de desarrollo socio económico de las poblaciones donde interviene el programa, elementos que son similares a lo expresado por Paredes, L. y Pinchi, W. (2013) al analizar la intervención pública en la mejora de la calidad de los caminos rurales pobres que indica que ello ha generado mejoras en las condiciones socioeconómicas de la población rural involucrada y aún es necesario crear mayor valor agregado a las acciones productivas para darle sostenibilidad, reforzando las potencialidades organizativas y las capacidades técnicas y de gestión de la población en los contextos rurales de la Región San Martín.

Visto desde el punto de vista del impacto que genera un programa de mantenimiento de carreteras en el desarrollo socio económico, dado que estas se encuentran relacionadas entre sí, podemos afirmar que se hace necesario determinar los procesos críticos de la intervención, definir estrategias de optimización de procesos, para así obtener mejores resultados en la población, tal como lo indica Domínguez, V. (2013) al mencionar que la inversión pública en infraestructura vial tiene efectos en el crecimiento económico y social en la Región Pasco, 2006 – 2013, donde la pobreza en el periodo evaluado se

redujo en 12%, la competitividad pasó al puesto 12, y el PBI creció en 4.8% en promedio; en las zonas donde se efectuaron las inversiones viales.

En relación a los niveles de gestión del programa de mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de la región San Martín se obtiene una valoración de regular con de 51.3%.

Es decir los aspectos relacionados a la administración como son la planificación estratégica y operativa, la dotación de personal, la gestión de las contrataciones, el control interno entre otros no vienen siendo desarrollados de forma eficiente sobre la base de una adecuada gestión pública por resultados, elementos que coinciden con lo estipulado por Paramango, R. (2016) que menciona que, los factores administrativos y técnicos que limitan la inversión en infraestructura vial son las deficiencias en la formulación del proyecto, demora en los procesos de selección, personal poco capacitado para los procesos presupuestales y corrupción, lo que ocasiona hasta un 45% de ineficiencia de la inversión.

En relación al nivel del desarrollo socio económico de la región San Martín se obtiene una valoración regular de 38.5%. Si bien se puede considerar que los indicadores de desarrollo en la región han mejorado de manera sustancial con la mejora de la infraestructura vial, las brechas actuales aún son muchas, las que hacen por consiguiente que la población no valore a plenitud los indicadores de logro obtenidos a la fecha.

Estos resultados difieren por ejemplo de lo expresado por Paramango, R. (2016) quien indica que el efecto de las inversiones en infraestructura vial en el crecimiento económico de la región La Libertad en el periodo 2005-2012, ha sido directo y positivo; expresado en un crecimiento del 7% de las exportaciones de productos no tradicionales y esto refleja que el crecimiento económico no ha podido basarse sólo en factores de demanda internos (salarios y sueldos para obreros y empleados, inversión privada y financiamiento nacionales) sino en factores externos (exportación de materias primas). Es decir, las inversiones en vías de comunicación no sólo mejoran el bienestar de la

población en cuanto al acceso, sino que contribuye a que otras actividades económicas como la agricultura sean más competitivas.

Esto se complementa con lo indicado por Paredes, L. y Pinchi, W. (2013) donde indica que para seguir mejorando las condiciones socioeconómicas de la población rural se hace necesario crear mayor valor agregado a las acciones productivas para darle sostenibilidad, reforzando las potencialidades organizativas y las capacidades técnicas y de gestión de la población en los contextos rurales de la Región San Martín.

V. CONCLUSIONES

- 5.1 Existe relación altamente significativa entre la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018, donde el coeficiente de correlación de Pearson es de 0.732 y la significancia bilateral de 0.0.
- 5.2 El nivel de gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y de la región San Martín, 2018, es regular con un nivel de 51.3%, desde la perspectiva de los trabajadores.
- 5.3 El nivel de desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018, es regular con un 38.5%, desde la perspectiva de los trabajadores.
- 5.4 Existe relación altamente significativa entre las dimensiones administrativa y técnica de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018, donde el coeficiente de correlación de Pearson es de 0.707 y 0.711 respectivamente para cada dimensión; y la significancia bilateral de 0.0.

VI. RECOMENDACIONES

- 6.1 Al Gerente de Infraestructura del Gobierno Regional de San Martín y al Director de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones para que implementen un Cuadro de Control de Mando Integral basado en la gestión por resultados para optimizar procesos para la mejora de la gestión administrativa y técnica del Programa de Mantenimiento de Carreteras.
- 6.2 Al Director de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de San Martín para que implemente un plan de desarrollo de capacidades para la mejora de habilidades cognitivas, procedimentales y actitudinales de los trabajadores tendientes a mejorar los resultados de la gestión del Programa de Mantenimiento de Carreteras.
- 6.3 A las Autoridades del Gobierno Regional de San Martín, para que se priorice la intervención en los programas de mantenimiento de carreteras y de la mejora en general de la infraestructura vial provincial para mejorar los indicadores de calidad de vida basados en el desarrollo socio económico de la región.
- 6.4 Al Director de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de San Martín, para que en base a identificar los procesos claves de la relación entre la gestión del programa de mantenimiento de carreteras y el desarrollo socio económico se sistematice experiencias de buenas prácticas y lecciones aprendidas tendientes a retroalimentar los procesos de gestión.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Amaru, A. (2009) *Fundamentos de Administración: Teoría general y procesos*. México: Editorial Prentice Hall.
- Bavaresco, A. (2014). *Proceso Metodológico de Investigación. Cómo hacer un diseño de investigación*. Quinta Edición. Venezuela: Editorial de la Universidad del Zulia.
- Campó, L. (2013). *Proyectos de Caminos Vecinales y su impacto sobre los pequeños productores rurales de la Región San Martín*. (tesis de maestría) Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima.
- Chanduví, R. (2015) *Gestión pública: Concepto y manejo de resultados*. Lima. Perú. Legis editores.
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico - CEPLAN (2011) *Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021*. Lima. Perú.
- Corzo, F. (2014) *Diseño de políticas públicas*. México. Fondo Editorial de la Escuela de Políticas Públicas de México.
- Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín – DRTC-SM (2015) *Plan Estratégico Institucional 2015-2017*. Moyobamba. Perú.
- Domínguez, V. (2014) *Inversión Pública en Infraestructura Vial, Efectos en el Crecimiento Económico y Social en la Región Pasco, 2006 – 2013* (tesis de maestría) Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión. Cerro de Pasco. Pasco. Recuperado de:

<http://dspace.undac.edu.pe/tesis/maestria/dominguez/inverpublvial.pdf?seence=1&isAllowed=y>

Encomenderos, D. (2014) “*Impacto de la Evaluación Ex Post en la Carretera Departamental SM-102, Tramo: San José de Sisa-Agua Blanca-San Pablo – Empalme PE-5N (Dv. Bellavista), provincias de El Dorado y Bellavista, región San Martín*” (tesis de maestría) Universidad Nacional de San Martín. Tarapoto. Perú.

Espichán, F (2014). *Los Caminos Municipales de la región del Chaco Boliviano* (tesis de maestría) Universidad Nacional Mayor de San Andrés. La Paz. Bolivia. Recuperado de: <http://unmsa.edu.bo/caminos/tesis/espichan/chacobolvi/.pdf>

Gobierno Regional de San Martín-GRSM (2015) *Plan de Desarrollo Regional Concertado –San Martín al 2021*. Moyobamba. Perú.

Gobierno Regional de San Martín-GRSM (2017) *Plan Estratégico Institucional del Gobierno Regional de San Martín al 2017- 2020*. Moyobamba. Perú.

Gobierno Regional de San Martín-GRSM (2017) *Plan Estratégico Institucional del de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de San Martín 2017- 2020*. Moyobamba. Perú.

González, J. (2012) *Programas de mantenimiento vial*. Continente Editores. Bogotá. Colombia.

Instituto Peruano de Economía – IPE (2017) *Índice de Competitividad Regional 2017*. Lima. Perú.

Kogan, J. (2016) *El Mantenimiento vial preventivo y correctivo*. Lima. Perú. Dirección Nacional de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Laurente, J. (2016) *Gestión Pública, Fundamentos, Técnicas y casos*. Lima. Perú. Editorial Aries.

Ministerio de Economía y Finanzas (2016) *El Gasto Público del Sector transporte en el Perú*. Lima. Perú. Dirección Nacional de Presupuesto Público.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC (2006) *Manual técnico de mantenimiento rutinario para la red departamental no pavimentada*. Lima. Perú. Dirección Nacional de Caminos y Ferrocarriles.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC (2012) *Metas e Indicadores de Política Sectorial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones*. Lima. Perú.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC (2016) *Estrategia de Desarrollo Vial 2016-2021*. Lima. Perú.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC (2017) *Plan Estratégico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones al 2021*. Lima. Perú.

Pantigoso, E. (2014). *Las carreteras en el Perú y su aporte a la reducción de la pobreza* (tesis de maestría) Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima. Perú.

Paramango, R. (2016) *Inversión en infraestructura vial y su relación el crecimiento económico de la Región La Libertad* (tesis de maestría) Universidad Nacional de Trujillo. Perú.
Recuperado de:

http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/5154/parimangoreyna_john.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Paredes, L., y Pinchi, W (2013) *Impacto del programa “Ventana de Desarrollo Local” en la calidad de vida rural en la región San Martín, Perú* (Tesis de maestría) Universidad Nacional de Trujillo. Trujillo, Perú. En:
<http://tesis.unitru.edu.pe/index.php/PGM/article/view/573>.

Peláez, V. y Pastor, C. (2016) *Inversión en Infraestructura Pública y Reducción de la Pobreza en América Latina*. Washintong DC: Instituto SOPLA. Recuperado de:
http://www.kas.de/wf/doc/kas_29022-1522-1-30.pdf?111114153058

Pérez, M (2012) *Crecimiento Económico: Análisis de la situación en América Latina*. México DF. México. World Bank LC.

Ramírez, A. (2015) *Inversión en infraestructura vial y su impacto en el desarrollo económico: Un análisis al caso Colombia (1993-2014)* (tesis de maestría) Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de: <http://bdigital.unal.edu.co/51281/1/8163694.2015.pdf>

Ríos, A. (2014) *El Crecimiento Económico como factor productivo”* Bogotá. Colombia: Editorial Mundo Nuevo.

Silva, T. (2015) *Mantenimiento y conservación de carreteras del Estado*. Quito. Ecuador: Editorial Mundo Nuevo.

Sosa, A. (2015) *Mantenimiento vial: Informe sectorial*. Bogotá. Colombia: Corporación Andina de Fomento

Tantalean, P. (2015) *Desarrollo e inclusión social*. Ginebra: Organización para la Cooperación y Desarrollo económicos – OCDE.

Zurita, M., Amboya, R. y Barba, E. (2016) *Infraestructura Vial y Crecimiento Económico: Caso Parroquias Sevilla Don Bosco y San Isidro, Provincia de Morona Santiago, Ecuador*. (tesis de doctorado) Universidad Nacional de Chimborazo- Riobamba, Ecuador.
Recuperado de: <http://www.unch.edu.ec/ria/index.php/ria/article/view/182/160>

ANEXOS

Anexo 01: Matriz de consistencia

Formulación del problema	Objetivos	Hipótesis	Técnica e Instrumentos
<p>Problema general</p> <p>¿Cuál es la relación de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras con el desarrollo socioeconómico como política pública de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, año 2018?</p> <p>Problemas específicos:</p> <p>¿Cuáles son los niveles de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y de la región San Martín, 2018?.</p> <p>¿Cuáles son los niveles de desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018?</p> <p>¿Cuál es la relación de las dimensiones administrativa y técnica de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018?.</p>	<p>Objetivo general</p> <p>Determinar la relación de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>Identificar los niveles de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y de la región San Martín, 2018.</p> <p>Determinar los niveles de desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018.</p> <p>Determinar la relación de las dimensiones administrativa y técnica de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018.</p>	<p>Hipótesis general</p> <p>Existe relación entre la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018.</p> <p>Hipótesis específicas</p> <p>H1: El nivel de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y de la región San Martín, 2018, es deficiente.</p> <p>H2: El nivel de desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018, es regular.</p> <p>H3: Existe relación entre las dimensiones administrativa y técnica de la gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el desarrollo socioeconómico de la región San Martín, 2018.</p>	<p>Técnica</p> <p>Encuesta</p> <p>Instrumentos</p> <p>Cuestionario de encuesta</p>

Diseño de investigación	Población y muestra	Variables y dimensiones												
Tipo de investigación Correlacional transversal Diseño Correlacional, no experimental	Población													
	78 trabajadores													
	Muestra	<table border="1" data-bbox="1193 338 1742 587"> <thead> <tr> <th data-bbox="1193 338 1384 363">Variables</th> <th data-bbox="1384 338 1742 363">Dimensiones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1193 363 1384 416">Gestión del Programa de mantenimiento de carreteras</td> <td data-bbox="1384 363 1742 416">Administrativa</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1193 416 1384 462"></td> <td data-bbox="1384 416 1742 462">Técnica</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1193 462 1384 515">Desarrollo socioeconómico</td> <td data-bbox="1384 462 1742 515">Sociales</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1193 515 1384 568"></td> <td data-bbox="1384 515 1742 568">Económica</td> </tr> </tbody> </table>		Variables	Dimensiones	Gestión del Programa de mantenimiento de carreteras	Administrativa		Técnica	Desarrollo socioeconómico	Sociales		Económica	
	Variables	Dimensiones												
	Gestión del Programa de mantenimiento de carreteras	Administrativa												
	Técnica													
Desarrollo socioeconómico	Sociales													
	Económica													
78 trabajadores														

Anexo 02: Instrumentos de recolección de datos

CUESTIONARIO DE ENCUESTA PARA LA VARIABLE: GESTION DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE CARRETERAS

Datos Informativos

Tiempo de servicio en la institución: _____

Sexo del entrevistado: _____ Fecha de la encuesta: _____

Instrucciones:

Estimado trabajador del programa de Mantenimiento de Carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de San Martín, estamos interesados en conocer su opinión sobre las acciones del programa y su relación con el desarrollo socio económico de las poblaciones.

Esta encuesta no constituye ninguna forma de evaluación ni auditoría de los trabajadores del programa.

Su finalidad es académica y de investigación científica universitaria.

Responder según la siguiente valoración:

1= Deficiente, 2= Regular, 3= Bueno, 4= Muy bueno

Agradecemos por anticipado su participación.

Ítem	Dimensión / Indicador	1	2	3	4
	Dimensión: Administrativa				
1	¿Cómo califica la asignación presupuestal por fuentes de financiamiento y partidas para llevar adelante el programa?				
2	¿Cómo califica el desarrollo de los procesos de selección de proveedores para brindar los servicios para ejecutar el programa?				
3	¿Cómo califica la asignación de personal técnico profesional para las acciones de monitoreo y supervisión del programa?				
4	¿Cómo califica la asignación de personal técnico profesional para las acciones administrativas del programa?				

5	¿Cómo califica la definición de los procesos de monitoreo y supervisión programadas en los servicios contratados por el programa?				
6	¿Cómo califica la definición de indicadores de gestión del programa?				

Ítem	Dimensión / Indicador	1	2	3	4
	Dimensión: Técnica				
1	¿Cómo califica los trabajos realizados por los proveedores en relación a la plataforma de la vía?				
2	¿Cómo califica los trabajos realizados por los proveedores en relación a las obras de drenaje de la vía?				
3	¿Cómo califica los trabajos realizados por los proveedores en relación a las zonas de derecho de vía?				
4	¿Cómo califica los trabajos realizados por los proveedores en relación a la señalización y los elementos de seguridad vial?				
5	¿Cómo califica los trabajos realizados por los proveedores en relación al cumplimiento de los aspectos ambientales?				
6	¿Cómo califica los trabajos realizados por los proveedores en relación a la mitigación de impactos ambientales en la vía?				
7	¿Cómo califica el cumplimiento de los proveedores en relación a las normas de seguridad y salud ocupacional?				

CUESTIONARIO DE ENCUESTA PARA LA VARIABLE: DESARROLLO SOCIO ECONÓMICO

Datos Informativos

Tiempo de servicio en la institución: _____

Sexo del entrevistado: _____ Fecha de la encuesta: _____

Instrucciones:

Estimado trabajador del programa de Mantenimiento de Carreteras de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de San Martín, estamos interesados en conocer su opinión sobre las acciones del programa y su relación con el desarrollo socio económico de las poblaciones

Esta encuesta no constituye ninguna forma de evaluación ni auditoría de los trabajadores del programa

Su finalidad es académica y de investigación científica universitaria.

Responder según la siguiente valoración:

1= Deficiente, 2= Regular, 3= Bueno, 4= Muy bueno

Agradecemos por anticipado su participación.

Ítem	Dimensión / Indicador	1	2	3	4
	Dimensión: Social				
1	¿Cómo califica la contribución del programa al acceso a los servicios educativos?				
2	¿Cómo califica la contribución del programa al acceso a los servicios de salud?				
3	¿Cómo califica la contribución del programa a la disminución de la pobreza?				
4	¿Cómo califica la satisfacción de los pobladores de la contribución del programa?				

Ítem	Dimensión / Indicador	1	2	3	4
	Dimensión: Económica				

1	¿Cómo califica la contribución del programa a la mejora de las condiciones de transporte de pasajeros y carga?				
2	¿Cómo califica la contribución del programa a la mejora de condiciones para el desarrollo de sus actividades económicas en general?				
3	¿Cómo califica la contribución del programa a la comercialización de los productos agrícolas?				
4	¿Cómo califica la contribución del programa a las actividades de comercio?				
5	¿Cómo califica la contribución del programa a las actividades turísticas?				
6	¿Cómo califica la contribución del programa al incremento del flujo de vehículos?				
7	¿Cómo califica la contribución del programa a la reducción de los tiempos de viaje?				
8	¿Cómo califica la contribución del programa a la predictibilidad del transporte?				
9	¿Cómo califica la contribución del programa a la disminución del costo de pasajes y fletes?				
10	¿Cómo califica la contribución del programa al incremento de precio de los predios?				

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Dra. Palomino Alvarado Gabriela del Pilar
 Institución donde labora : EPG UCV
 Especialidad : Docente
 Instrumento de evaluación : Cuestionario de la Variable Gestión del programa de mantenimiento de carreteras
 Autor (s) del instrumento (s) : Pizarro Suárez Sandra Elizabeth

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

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

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: Gestión del programa de mantenimiento de carreteras en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Gestión del programa de mantenimiento de carreteras.					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: Gestión del programa de mantenimiento de carreteras , de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Gestión del programa de mantenimiento de carreteras.					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL						50

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

III. OPINION DE APLICABILIDAD

EL INSTRUMENTO ES VALIDO, PUEDE SER APLICADO

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

5%

Tarapoto, Noviembre del 2018



 Dra. Gabriela Del Pilar Palomino Alvarado
 DOCENTE POSGRADO

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Mg. Prettel Paredes Luis Alberto
 Institución donde labora : Pro Inversión /EGP UCV
 Especialidad : Docente Especialista Técnico
 Instrumento de evaluación : Cuestionario de la Variable Gestión del programa de mantenimiento de carreteras
 Autor (s) del instrumento (s) : Pizarro Suárez Sandra Elizabeth

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

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

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: Gestión del programa de mantenimiento de carreteras en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Gestión del programa de mantenimiento de carreteras.				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: Gestión del programa de mantenimiento de carreteras , de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Gestión del programa de mantenimiento de carreteras.					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.				X	
PUNTAJE TOTAL						45

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

III. OPINION DE APLICABILIDAD

EL INSTRUMENTO ES VALIDO, PUEDE SER APLICADO

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.57



Ing. Luis Alberto Prettel Paredes
 MAGISTER EN GERENCIA SOCIAL

Tarapoto, Noviembre del 2018

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Mg. Hidalgo Vela Arisa Lizbeth
 Institución donde labora : PEHCBM
 Especialidad : Contadora
 Instrumento de evaluación : Cuestionario de la Variable Gestión del programa de mantenimiento de carreteras
 Autor (s) del instrumento (s) : Pizarro Suárez Sandra Elizabeth

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

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

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

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


III. OPINION DE APLICABILIDAD

EL INSTRUMENTO ES VALIDO, PUEDE SER APLICADO

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.67

Tarapoto, Noviembre del 2018



 Mg. CPC. Arisa Lizbeth Hidalgo Vela
 CCPSM Mat. 19-0694

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Dra. Palomino Alvarado Gabriela del Pilar
 Institución donde labora : EPG UCV
 Especialidad : Docente
 Instrumento de evaluación : Cuestionario de la Variable Desarrollo socioeconómico
 Autor (s) del instrumento (s) : Pizarro Suárez Sandra Elizabeth

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

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

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: Desarrollo socioeconómico en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Desarrollo socioeconómico .					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: Desarrollo socioeconómico , de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Desarrollo socioeconómico .					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL						50

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

III. OPINION DE APLICABILIDAD

EL INSTRUMENTO ES VALIDO , PUEDE SER APLICADO

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

50

Tarapoto, Noviembre del 2018



 Dra. Gabriela Del Pilar Palomino Alvarado
 DOCENTE POSGRADO

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Mg. Prettel Paredes Luis Alberto
 Institución donde labora : Pro Inversión /EGP UCV
 Especialidad : Docente Especialista Técnico
 Instrumento de evaluación : Cuestionario de la Variable Desarrollo socioeconómico
 Autor (s) del instrumento (s) : Pizarro Suárez Sandra Elizabeth

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

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

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales				X	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: Desarrollo socioeconómico en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Desarrollo socioeconómico .				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: Desarrollo socioeconómico , de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Desarrollo socioeconómico .				X	
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.				X	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL					45	

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

III. OPINION DE APLICABILIDAD

EL INSTRUMENTO ES VALIDO , PUEDE SER APLICADO

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.57

Tarapoto, Noviembre del 2018



Ing. Luis Alberto Pretell Paredes
 MAGISTER EN GERENCIA SOCIAL

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Mg. Hidalgo Vela Arisa Lizbeth
 Institución donde labora : PEHCBM
 Especialidad : Contadora
 Instrumento de evaluación : Cuestionario de la Variable Desarrollo socioeconómico
 Autor (s) del instrumento (s) : Pizarro Suárez Sandra Elizabeth

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

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

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

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

III. OPINION DE APLICABILIDAD

EL INSTRUMENTO ES VALIDO, PUEDE SER APLICADO

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.67

Tarapoto, Noviembre del 2018



 Mg. CPC. Arisa Lizbeth Hidalgo Vela
 CCPSM Mat. 19-0694

Análisis de confiabilidad de la encuesta:

Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,938	13

Estadísticas de total de elemento

	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
VAR00001	23,8077	54,131	,221	,950
VAR00002	23,9487	47,764	,837	,929
VAR00003	23,9231	48,513	,784	,930
VAR00004	24,0385	47,674	,898	,927
VAR00005	24,0256	47,921	,882	,927
VAR00006	24,1667	49,647	,863	,929
VAR00007	23,9744	48,259	,826	,929
VAR00008	24,0000	48,104	,862	,928
VAR00009	24,0385	47,674	,898	,927
VAR00010	23,9103	48,342	,812	,930
VAR00011	23,9615	54,817	,211	,948
VAR00012	23,9103	51,979	,462	,941
VAR00013	24,1410	49,084	,862	,929

Análisis de confiabilidad del instrumento:

Desarrollo socio-económico

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,991	14

Estadísticas del total de elemento

	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos de corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
VAR00001	29,5513	110,614	,975	,990
VAR00002	29,5385	112,693	,883	,991
VAR00003	29,5513	110,614	,975	,990
VAR00004	29,5513	111,316	,916	,990
VAR00005	29,5513	110,614	,975	,990
VAR00006	29,5513	110,614	,975	,990
VAR00007	29,5385	112,693	,883	,991
VAR00008	29,5513	111,316	,916	,990
VAR00009	29,5513	110,614	,975	,990
VAR00010	29,5385	112,693	,883	,991
VAR00011	29,5513	111,316	,916	,990
VAR00012	29,5513	110,614	,975	,990
VAR00013	29,5385	112,693	,883	,991
VAR00014	29,5513	110,614	,975	,990

CONSTANCIA

El director regional de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín,

HACE CONSTAR:

Que, la estudiante de maestría Br. Pizarro Suárez Sandra Elizabeth, de la Universidad Cesar Vallejo sede Tarapoto, identificada con D.N.I. N° 73014679, realizó la investigación de su tesis titulada: ***“Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras y desarrollo socioeconómico. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín, 2018”***, durante el año que se menciona en el título.

Se expide la presente constancia, a solicitud de la interesada para los fines que estime conveniente.

Tarapoto, 17 de diciembre de 2018



GOBIERNO REGIONAL SAN MARTÍN
DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Rafael Antonio Gatica Vega
Ing. Rafael Antonio Gatica Vega
DIRECTOR REGIONAL



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI)
"César Acuña Peralta"**

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

Apellidos y Nombres: (solo los datos del que autoriza)

PIZARRO SUÁREZ SANDRA ELIZABETH

D.N.I. : 73014679

Domicilio : JR. MIRAFLORES 146 - TARAPOTO

Teléfono : Fijo : Móvil : 995897725

E-mail : suarez210995@gmail.com

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

Tesis de Posgrado

Maestría

Doctorado

Grado : MAESTRA

Mención : GESTIÓN PÚBLICA

3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:

PIZARRO SUÁREZ SANDRA ELIZABETH

Título de la tesis:

"GESTIÓN DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE CARRETERAS Y
DESARROLLO SOCIOECONÓMICO. DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES DE SAN MARTÍN, 2018"

Año de publicación : 2019

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN VERSIÓN ELECTRÓNICA:

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

Firma : 

Fecha : 27/04/2019

ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD DE TESIS

Yo, Gabriela del Pilar Palomino Alvarado, asesora del curso de Desarrollo de Proyecto de Tesis, del ciclo III, y revisor de la tesis de la estudiante Sandra Elizabeth Pizarro Suárez, titulado “Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras y desarrollo socioeconómico. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín, 2018”, constato que la misma tiene un índice de similitud de 22%.

Verificable en el reporte de originalidad del programa *TURNITIN*.

El suscrito analizó dicho reporte y concluyó 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.

Tarapoto, 21 de Abril de 2019



Dra. Gabriela Del Pilar Palomino Alvarado
DOCENTE POSGRADO

“Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras y desarrollo socioeconómico. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín, 2018”

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE
MAESTRA EN GESTION PÚBLICA

AUTORA:

Br. Sandra Elizabeth Pizarro Suárez

ASESORA:

Dra. Gabriela del Pilar Palomino Alvarado

Resumen de coincidencias

22 %

1	www.regionsanmartin...	4 %
2	repositorio.ucv.edu.pe	4 %
3	www.mef.gob.pe	2 %
4	dspace.unitru.edu.pe	1 %
5	huajsapata.unap.edu.pe	1 %
6	tumesadedinero.blog...	1 %
7	revistas.unitru.edu.pe	1 %
8	www.kas.de	1 %
9	repositorio.unc.edu.pe	1 %

Español (Perú)
Teclado Latinoamérica



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE:

DRA. ANA NOEMÍ SANDOVAL VERGARA

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

SANDRA ELIZABETH PIZARRO SUÁREZ

INFORME TITULADO:

“GESTIÓN DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE CARRETERAS Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO. DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE SAN MARTÍN, 2018”

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

MAESTRA EN GESTIÓN PÚBLICA

SUSTENTADO EN FECHA: 16 DE ENERO DE 2019

NOTA O MENCIÓN: APROBADO POR EXCELENCIA

Dra. Ana Noemí Sandoval Vergara
DIRECTORA DE INVESTIGACIÓN
UCV - TARAPOTO