

**UNIVERSIDAD NACIONAL
TORIBIO RODRÍGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS**



ESCUELA DE POSGRADO

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO
EN GESTIÓN PÚBLICA**

**EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA
EN TRANSPORTES DE LA MUNICIPALIDAD
PROVINCIAL DE LUYA Y EL IMPACTO EN SUS
BENEFICIARIOS, 2011-2016**

Autor:

Bach. Segundo Rafael Valqui Poquioma

Asesor:

Msc. Edinson Cueva Vega

Registro: (...)

CHACHAPOYAS – PERÚ

2024

DEDICATORIA

La presente tesis la dedico a:

Mi fiel compañera Cecilia, quien con su amor, paciencia, dedicación y colaboración me han permitido llegar a cumplir hoy un sueño más en mi vida, asimismo a mis hijos Rodrigo Rafael y Sofia Camila, cuyo amor puro e incondicional han influido en mi para ser mejor cada día, sobrellevando todas las adversidades que nos pone la vida siempre con la bendición de Dios que está conmigo en cada paso importante que doy en mi vida.

A mi padre David Valqui, que sé que desde el cielo siempre me guía y bendice, y ora por mi esposa e hijos, viejito lindo este paso en mi vida lo hago gracias a tus consejos, de siempre seguir en la senda del estudio y ser mejor ciudadano cada día para poder ser útil a mi sociedad que es la base fundamental de la familia.

Y finalmente dedicárselo a ti madrecita Delicia, que con tu paciencia y amor de madre hiciste de mí, una persona de bien y con tu exigencia soy la persona en que me convertí.

Segundo Rafael

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por bendecirme con la vida, por guiarme a lo largo de mi existencia, por ser mi fortaleza en momentos de dificultad y de debilidad.

Gracias a mis padres: Rafael y Rosa, por brindarme la vida, a mi familia por ser los principales promotores de mis sueños, por confiar y creer en mí, a mis tíos paternos y maternos por los consejos, valores y principios que me han infundido.

Agradezco a los docentes de la Escuela de Postgrado de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza, por haber impartido sus conocimientos a lo largo de la maestría que hoy opto como mejora para mi profesión, y de manera especial, al Mg. Edinson Cueva Vega, por ser el profesional competente, cuyos valores, profesionalismo y amistad sincera han permitido que este estudio se lleve a cabo.

Asimismo, agradecer a la Municipalidad Provincial de Luya Lamud, sus autoridades y funcionarios, por permitirme hacer mi trabajo de investigación en tan prestigiosa entidad gubernamental, que se encuentra al servicio de la sociedad y me ha permitido conocer desde el interior las grandes virtudes de los que dirigen con aprobó las riendas del desarrollo de la provincia de Luya en beneficio de todos sus habitantes.

Segundo Rafael

**AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL TORIBIO RODRÍGUEZ
DE MENDOZA DE AMAZONAS**

**Ph.D. JORGE LUIS MAICELO QUINTANA
RECTOR**

**Dr. OSCAR ANDRÉS GAMARRA TORRES
VICERRECTOR ACADÉMICO**

**Dra. MARÍA NELLY LUJÁN ESPINOZA
VICERRECTORA DE INVESTIGACIÓN**

**Dr. EFRAÍN MANUELITO CASTRO ALAYO.
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE POSGRADO**

JURADO EVALUADOR DE LA TESIS
(Oficio Múltiple N° 0622-2024-UNTRM/EPG/D)



Mag. MANUEL ANTONIO MORANTE DÁVILA
Presidente



Mag. PERCY ZUTA CASTILLO
Secretario



Dr. ALEX JAVIER SÁNCHEZ PANTALEÓN
Vocal

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DE LA TESIS



ANEXO 3

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD

Los suscritos, miembros del Jurado Evaluador del Proyecto de Tesis ()/Tesis (X)/Tesis en formato de artículo científico () titulado:

EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN TRANSPORTES DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE LUYA Y EL IMPACTO EN SUS BENEFICIARIOS, 2011-2016

presentado por el Aspirante SEGUNDO RAFAEL VALQUE POQUOMA para obtener el Grado Académico de Maestro (X)/Doctor () en GESTIÓN PÚBLICA

de la Escuela de Posgrado de la UNTRM, hacemos constar que después de revisar la originalidad del Proyecto de Tesis ()/Tesis (X)/Tesis en formato de artículo científico () con el software de prevención de plagio **Turnitin**, verificamos:

- a) De acuerdo con el informe de originalidad, el Proyecto de Tesis ()/Tesis (X)/Tesis en formato de artículo científico () tiene 16 % de similitud, que es menor al 25% permitido en la UNTRM.
- b) La persona responsable de someter el trabajo al software de prevención de plagio **Turnitin** fue: MANUEL ANTONIO MORANTE DÁVILA, y pertenece al área () / oficina () / dependencia (X) de LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS



SE ADJUNTA:

- Resultado del informe del software **Turnitin**.

Chachapoyas, 15 de noviembre del 2024

PRESIDENTE

Nombres y apellidos:
Manuel Antonio Morante Dávila

DNI: 16718481

SECRETARIO

Nombres y apellidos:
Percy Zuta Castillo

DNI: 40125457

VOCAL

Nombres y apellidos:
Alex Javier Sánchez Pantaleón

DNI: 47080678

OBSERVACIONES:

.....
.....

REPORTE DE TURNITIN

EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN TRANSPORTES DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE LUYA Y EL IMPACTO EN SUS BENEFICIARIOS, 2011-2016

INFORME DE ORIGINALIDAD

| | | | |
|---------------------|---------------------|---------------|-------------------------|
| 16% | 15% | 6% | 7% |
| INDICE DE SIMILITUD | FUENTES DE INTERNET | PUBLICACIONES | TRABAJOS DEL ESTUDIANTE |

FUENTES PRIMARIAS

| | | |
|----------|--|---------------|
| 1 | hdl.handle.net Fuente de Internet | 4% |
| 2 | www.agenda2011.pe Fuente de Internet | 2% |
| 3 | 1library.co Fuente de Internet | 1% |
| 4 | Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante | 1% |
| 5 | Submitted to Universidad Técnica de Machala Trabajo del estudiante | 1% |
| 6 | redi.unjbg.edu.pe Fuente de Internet | 1% |
| 7 | repositorio.unsm.edu.pe Fuente de Internet | <1% |
| 8 | expansion.mx Fuente de Internet | <1% |



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE LA TESIS



ANEXO 5

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En el Auditorio de la Escuela de Posgrado de la UNTRM - Chachapoyas, el día 26 de noviembre del año 2024, siendo las 12:00 horas, el Aspirante Segundo Rafael Valqui Poguima, cuyo asesor es Msc. Edinson Cueva Vega, defiende en sesión pública presencial la Tesis titulada: Ejecución de proyectos de inversión pública en transportes de la Municipalidad Provincial de Luya y el impacto en sus beneficiarios, 2011 - 2016, para obtener el Grado Académico de Maestro (X) / Doctor () en Gestión Pública, a ser otorgado por la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas; ante el Jurado Evaluador, conformado por:

Presidente: Mag. Manuel Antonio Morante Dávila

Secretario: Mag. Percy Zuta Castillo

Vocal: Dr. Alex Javier Sánchez Pantaleón




Luego de la sustentación y absueltas las preguntas del Jurado Evaluador se procedió a la calificación individual y secreta, teniendo el resultado de:


Aprobada (X)/Desaprobada () por Unanimidad (X)/Mayoría ().


Otorgada la calificación, el Secretario del Jurado Evaluador lee la presente Acta en esta misma sesión pública. A continuación, se levanta la sesión.

Siendo las 13:05 horas del mismo día y fecha, el Jurado Evaluador concluye el acto de sustentación de la Tesis.


PRÉSIDENTE
Nombres y apellidos: MANUEL ANTONIO MORANTE DÁVILA
DNI: 76718481


VOCAL
Nombres y apellidos: ALEX JAVIER SÁNCHEZ PANTALEÓN
DNI: 47080698


SECRETARIO
Nombres y apellidos: PERCY ZUTA CASTILLO
DNI: 40125457


ASESOR
Nombres y apellidos: EDINSON CUEVA VEGA
DNI: 40284032

ÍNDICE GENERAL

| | |
|--|------|
| DEDICATORIA | ii |
| AGRADECIMIENTO | iii |
| AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL TORIBIO RODRÍGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS | iv |
| CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DE LA TESIS | vi |
| REPORTE DE TURNITIN | vii |
| ACTA DE SUSTENTACIÓN DE LA TESIS | viii |
| ÍNDICE GENERAL | ix |
| ÍNDICE DE TABLAS | x |
| ÍNDICE DE FIGURAS | xii |
| RESUMEN | xiii |
| I. INTRODUCCIÓN | 15 |
| II. MATERIAL Y MÉTODOS | 21 |
| 2.1. Población, muestra y muestreo..... | 21 |
| 2.1.1. Población..... | 21 |
| 2.1.2. Muestra..... | 22 |
| 2.1.3. Muestreo..... | 23 |
| 2.2. Variables de estudio..... | 23 |
| 2.3. Tipo de investigación..... | 23 |
| 2.4. Métodos..... | 24 |
| 2.5. Técnicas e instrumento de recolección de datos..... | 25 |
| 2.6. Análisis de datos..... | 26 |
| III. RESULTADOS | 27 |
| IV. DISCUSIÓN | 59 |
| V. CONCLUSIONES | 63 |
| VI. RECOMENDACIONES | 65 |
| VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 67 |
| VIII. ANEXOS | 69 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|----|
| Tabla 1: Población por Distritos de intervención del estudio..... | 21 |
| Tabla 2: Muestra conglomerada..... | 22 |
| Tabla 3: Caracterización sociodemográfica..... | 27 |
| Tabla 4: Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Luya – Luya..... | 28 |
| Tabla 5: Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Lamud – Lamud..... | 29 |
| Tabla 6: Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Luya - Anexo de Chocta..... | 30 |
| Tabla 7: Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Camporredondo – Anexo de Coccochó..... | 31 |
| Tabla 8: Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Santa Catalina – Santa Catalina..... | 32 |
| Tabla 9: Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Ocumal - Anexo de San Juan..... | 33 |
| Tabla 10: Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Ocumal - Anexo de Delo..... | 34 |
| Tabla 11: Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Colcamar - Colcamar..... | 35 |
| Tabla 12: Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Trita - Trita..... | 36 |
| Tabla 13: Evaluación de la ejecución de los PIP's del distrito de Luya - Luya.. | 37 |
| Tabla 14: Evaluación de la ejecución de los PIP's del distrito de Lámud..... | 38 |
| Tabla 15: Percepción sobre la ejecución de los PIP's del distrito de Luya, anexo de Chocta..... | 39 |
| Tabla 16: Percepción sobre la ejecución de los PIP's en el Distrito de Camporredondo – Anexo de Coccochó..... | 40 |
| Tabla 17: Percepción sobre la ejecución de los PIP's en el Distrito de Santa Catalina... | 41 |
| Tabla 18: Percepción sobre la ejecución de los PIP' en el distrito de Ocumal - anexo de San Juan..... | 42 |

| | |
|---|----|
| Tabla 19: Percepción sobre la ejecución de los PIP's en el Distrito de Ocumal - Anexo de Delo..... | 43 |
| Tabla 20: Percepción sobre la ejecución de los PIP's en el distrito de Colcamar..... | 44 |
| Tabla 21: Percepción sobre la ejecución de los PIP's en el Distrito de Trita..... | 45 |
| Tabla 22: Evaluación de la eficiencia de los PIP's en el distrito de Luya..... | 46 |
| Tabla 23: Percepción de la eficiencia de los PIP's en el distrito de Lámud..... | 47 |
| Tabla 24: Percepción de la eficiencia de los PIP's en el Distrito de Luya, Anexo de Chocta..... | 48 |
| Tabla 25: Percepción de la eficiencia de los PIP's en el Distrito de Camporredondo – Anexo de Cocochó..... | 49 |
| Tabla 26: Percepción sobre la eficiencia de los PIP's en el Distrito de Santa Catalina..... | 50 |
| Tabla 27: Percepción de la eficiencia de los PIP's en el Distrito de Ocumal - Anexo de San Juan..... | 51 |
| Tabla 28: Percepción de la eficiencia de los PIP's en el Distrito de Ocumal - Anexo de Delo..... | 52 |
| Tabla 29: Percepción de la eficiencia de los PIP's en el distrito de Colcamar..... | 53 |
| Tabla 30: Percepción de la eficiencia de los PIP's en el distrito de Trita..... | 54 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1: <i>Impacto en las necesidades básicas de los beneficiarios</i> | 55 |
| Figura 2: <i>Impacto en la mejora de la calidad de vida de los beneficiarios</i> | 56 |
| Figura 3: <i>Percepción en la disminución de la pobreza de los beneficiarios</i> | 57 |
| Figura 4: <i>Proyectos que requieren de los beneficiarios</i> | 58 |
| Figura 5: <i>Ubicación de los Distritos de Intervención del Estudio</i> | 71 |
| Figura 6: <i>Aplicación de encuestas de campo</i> | 79 |
| Figura 7: <i>Entrevista al área de Planificación de Inversiones de la MPLL</i> | 79 |
| Figura 8: <i>Recolección de Datos en Encuentro Comunitario</i> | 80 |
| Figura 9: <i>Presentación de los resultados de las encuestas</i> | 80 |
| Figura 10: <i>Autoridades de la Provincia de Luya, informando acerca de los PIP's en transporte</i> | 81 |
| Figura 11: <i>Población beneficiaria con Carreteras nuevas</i> | 81 |
| Figura 12: <i>Socialización del estudio en las localidades de intervención</i> | 82 |

RESUMEN

La presente investigación enfoca como objetivo principal evaluar el impacto en los beneficiarios, de los proyectos de inversión pública en transportes, ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya, durante el periodo (2011 – 2016), bajo los parámetros del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). La metodología que se utilizó fue básica, con nivel descriptivo correlacional, enfoque cuantitativo, de diseño no experimental y el uso del método inductivo-deductivo, mediante un enfoque metodológico que combina encuestas y análisis de datos. La población de estudio fue 10,467 y la muestra de 581 beneficiarios de 12 proyectos ejecutados en 09 localidades de la provincia de Luya, usando el muestreo aleatorio simple. Para la recolección de datos se empleó la encuesta y como instrumento el cuestionario. Los resultados obtenidos indican una fuerte correlación positiva, identificándose que el 74.65% de los encuestados considera que los proyectos han respondido a sus necesidades básicas, lo cual refleja una percepción mayoritariamente positiva. Además, el 90.14% de los ciudadanos de la Provincia de Luya manifestó que los proyectos contribuyeron a mejorar su calidad de vida. Sin embargo, pese a estos resultados alentadores, un 9.86% de la población no percibió ningún impacto positivo. Por lo que se concluye que, si bien existe un alto porcentaje de la población satisfecha con este tipo de inversiones, existe un porcentaje prudente que no lo percibe así, pese a haber logrado avances significativos en la creación de empleo y el impulso de la actividad económica local.

Palabras clave: Inversión pública, bienestar, desarrollo, ejecución y gestión.

ABSTRACT

The main objective of this research is to evaluate the impact on the beneficiaries of public investment projects in transport, implemented by the Provincial Municipality of Luya, during the period (2011 - 2016), under the parameters of the National Public Investment System (SNIP). The methodology used was basic, with a descriptive correlational level, quantitative approach, non-experimental design and the use of the inductive-deductive method, through a methodological approach that combines surveys and data analysis. The study population was 10,467 and the sample of 581 beneficiaries of 12 projects implemented in 09 localities of the province of Luya, using simple random sampling. For data collection, the survey was used and the questionnaire as an instrument. The results obtained indicate a strong positive correlation, identifying that 74.65% of respondents consider that the projects have responded to their basic needs, which reflects a mostly positive perception. Furthermore, 90.14% of citizens in the Province of Luya stated that the projects contributed to improving their quality of life. However, despite these encouraging results, 9.86% of the population did not perceive any positive impact. Therefore, it can be concluded that, although there is a high percentage of the population satisfied with this type of investment, there is a prudent percentage that does not perceive it this way, despite having achieved significant progress in job creation and the promotion of local economic activity.

Keywords: Public investment, well-being, development, execution and management.

I. INTRODUCCIÓN

Los países del mundo forjan su estabilidad económica, en base a inversiones, siendo ellas la inversión privada y la inversión pública las que generan desarrollo socio económico en la población. La inversión pública es promovida por el Estado, es así que, en Latinoamérica, estos son regidos, normados y promovidos por los sistemas de inversión pública. Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2010) menciona que en Latinoamérica el año 2010, se creó la Red SNIP, con el propósito de contribuir a mejorar la gestión de la inversión pública de los países miembros (Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay), el cual cuenta con el apoyo del BID y este organismo monitorea las inversiones públicas de los gobiernos a nivel de Latinoamérica.

El Perú, como miembro de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, puso en aplicación el Sistema Nacional de Inversión Pública, hasta diciembre del 2016, con dicho sistema toda la inversión pública del estado peruano fue formulada, evaluada y en algunos casos ejecutados y monitoreados por este sistema, para todos los organismos públicos adscritos a él. Los países que aplican sistemas de inversión pública dentro de sus jurisdicciones, lo hacen con el fin de que exista un nexo entre la propuesta de inversión pública y su ejecución, monitoreo y seguimiento (operación y mantenimiento), por lo que con ello se buscó la injerencia directa sobre la cantidad y calidad de inversión pública, importante para maximizar el bienestar social, y a través de ello promover el desarrollo sostenible con igualdad de oportunidad para todos, en los últimos diez años.

Según el Ministerio de Economía y Finanzas (2019), el Perú ha duplicado los recursos fiscales disponibles para la inversión pública, pasando del 3% al 6%. La paradoja, que tiene que ver de alguna manera con la “maldición de los recursos”, es que, en los últimos años, la alta disponibilidad de recursos de inversión pública habría sido suficiente para acortar las brechas de acceso a distintos servicios públicos de muchos hogares con escasos recursos. Una asignación y una ejecución más eficiente de dichos recursos probablemente habrían permitido que un

segmento importante de la población que hoy es pobre hubiera dejado de serlo, sin embargo, los datos indican la poca eficacia en la asignación de los recursos destinados a inversión pública.

A nivel nacional existen solamente 02 sectores que son Transportes y Educación que poseen una relación directa entre la asignación del gasto y el indicador de cobertura según regiones. A nivel de Gobierno Regionales se tiene que 14 de 24 regiones existe una relación directa entre las asignaciones porcentuales del gasto para cada sector y los indicadores de las brechas en cada uno de los sectores. En el gobierno local se indica que todas las municipalidades de las regiones poseen una relación directa entre el gasto asignado y la necesidad de inversión por sector. Por lo tanto, para mejorar la inversión pública en el Estado el Gobierno Nacional debe establecer una política financiera clara y predecible para la asignación de los recursos nacionales de inversión y establecer una política financiera que asegure la operación y mantenimiento de la inversión ya realizada y la Dirección de Presupuesto por Resultados del MEF debe realizar Planes Estratégicos Presupuestales de operación y mantenimiento al menos en los seis sectores definidos como prioritarios.

La inversión pública administrada por el extinto Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), era uno de los motores de la economía que no terminaba de encender desde su creación el año 2000 hasta su derogación en enero del 2017, ello debido a que no ha tenido el impacto global y no ha encontrado el verdadero sentido de la Inversión Pública en todos y cada una de las entidades de Estado a las cuales administra, siendo una de ellas los gobiernos locales y en particular las municipalidades distritales en el ámbito de todo el territorio nacional y siendo una de ellas en esta parte de la Región de Amazonas la Municipalidad Provincial de Luya – Lámud.

Desde que los gobiernos locales han tomado la decisión de insertarse dentro de la normativa del SNIP (solicitaron su incorporación voluntaria) poco ha sido el impacto en formular y ejecutar proyectos de envergadura que permita a la población mejorar su calidad de vida y bienestar social, seguimos teniendo altos índices de desnutrición, poblaciones que aún no cuenta con servicios básicos ni de saneamiento, entre otras necesidades, la dirección que han tomado las entidades

locales de ejecutar proyectos que no generan impacto en los ciudadanos, políticas locales mal formuladas y que dan más prioridad al llamado “siembra de cemento”, lo cual es entendido que las prioridades de las autoridades locales es la de ejecutar obras de infraestructura física (fierro y cemento); siendo estos proyectos las grandes trabas para poder ejecutar proyectos productivos, sociales, educativos que generen impacto social tanto de la población urbana como rural.

La provincia de Luya, conformada por 23 distritos, presenta un bajo nivel de crecimiento demográfico, social y económico. De acuerdo al Ministerio de Economía y Finanzas (2020), solo 11 de sus distritos han logrado ascender su nivel de posición en el Rankin de pobreza de distritos a nivel nacional y logrando disminuir el porcentaje de población pobre y pobre extremo hasta en un promedio de 31.16%, el distrito de Ocumal es el que mejores indicadores presenta en cuanto a la reducción de la pobreza de su población, que al año 2009 ocupaba el puesto 56 de distritos más pobres del Perú, y al año 2013 subió hasta la posición 776, ascendiendo sobre 720 distritos a nivel nacional, reduciendo su población pobre del 89% a 36.90%. Todo lo contrario, con la mayor parte de distritos de la provincia, en lugar de ascender y crecer, han sido superados por otros distritos a nivel nacional, descendiendo su nivel de posición en el ranking de pobreza y acercándonos a ser los distritos más pobres del Perú, a pesar que en la mayoría de este grupo (12 distritos), 7 han disminuido sus índices de pobreza en un promedio del 11.31%, pero los otros 5 distritos han incrementado su nivel de pobreza en un promedio del 17.13%, resumimos que la Provincia de Luya, durante este último decenio, ha disminuido su nivel de pobreza en su población del 65.42% al 50.06%, según evidencias y datos estadísticos lo cual es bajo en comparación con el nivel de inversión presupuestal ejecutado por las entidades municipales de la Provincia y distritos de Luya.

Por ello el presente trabajo analizó la contribución de la inversión pública ejecutada por parte de la Municipalidad Provincial de Luya, considerando la planificación, distribución, ejecución e impacto generado.

Esta atención de necesidades no hubiese sido posible ser atendida si la entidad municipal, no hubiese formado parte de este sistema, que buscaba reducir brechas mediante proyectos socialmente rentables y que respondan a las necesidades de la

población. En este contexto es que la presente investigación ha permitido hacer un análisis de los beneficios que ha traído la ejecución de proyectos de inversión pública, bajo la condición de inserción de los gobiernos locales hacia el fenecido SNIP y el estado situacional de los proyectos de inversión pública y el impacto que estos han generado en un determinado horizonte de evaluación que ha sido determinado por el investigador.

La Municipalidad Provincial de Luya, ha generado sus proyectos de inversión, gestionando sus recursos, ejecutando las mismas y se ha determinado que dichas inversiones han respondido a la necesidad de la población. Por lo antes expuesto el presente estudio pretende dar respuesta a la siguiente interrogante ¿Qué tan eficiente ha sido la aplicación de los recursos en transportes por parte de esta entidad municipal para generar impacto en la población? Para el desarrollo del presente estudio se consideró pertinente los aportes tomados de investigaciones con variables semejantes, por lo que sirvieron como antecedentes de la investigación que proporcionan datos necesarios y que dan consistencia al estudio.

Según Gómez (2019), en su tesis realizada sobre “Inversión pública en infraestructura vial”, tuvo como objetivos contribuir con un panorama de conocimiento e información de la situación y efectos de la estructura vial en la región Amazonas, el trabajo de investigación realizada por el autor se basó bajo un enfoque de aspecto cualitativo, su investigación concluyó que el proyecto de inversión pública en infraestructura vial muestra una tendencia e impacto positivo en la aceptación de la población amazonense, sobre todo porque ello ha permitido el crecimiento económico de la región, concluyó además que la inversión pública en la función transporte tiene incidencia en relación al crecimiento económico y permite el fortalecimiento de la cadena productiva.

Según Lavado y Sánchez (2021), en su revista científica sobre “procesos de gestión sobre los proyectos de inversión de infraestructura vial en los gobiernos regionales: un caso del gobierno regional de San Martín”, tuvo como objetivo analizar los procesos de gestión de proyectos en infraestructura vial, para esta investigación aplicaron un tipo de estudio básico de diseño descriptivo con enfoque cualitativo, en su investigación concluyeron que los proyectos de infraestructura vial incrementan el desarrollo económico siempre que esté

alienado con el gobierno nacional, regional y local para una mayor efectividad de inversión por parte del estado, por otro lado concluyeron que este tipo de proyectos genera vulnerabilidad por la actitud en temas de manejos políticos de los gobernantes de turno.

Según Jayme y Salas (2021), en su tesis realizada sobre “Cuellos de botella en infraestructura de transporte y sus efectos sobre el crecimiento económico en el Perú”, tuvo como objetivo identificar los cuellos de botella en el tema de transportes y sus posibles efectos sobre el crecimiento económico en el Perú, la investigación tuvo como conclusiones que la calidad y el nivel de infraestructura impacta positivamente a la producción de un país, donde se destaca la función de transportes que genera consigo mayor acceso a diferentes lugares del Perú y la atracción de la inversión, concluyeron además que la corrupción es un tema que limita que el Perú pueda seguir desarrollando proyectos de inversión pública en transportes, siendo que la función transportes es una de las brechas más grandes que se tiene por cerrar, y que el mismo no ha presentado un avance significativo en los últimos años.

Según Muñoz (2016), su investigación “Relación entre inversión en infraestructura de transportes y el desarrollo económico en Medellín-Colombia” tuvo como objetivo conocer la relación entre el sector transportes y su incidencia en el desarrollo económico, el autor concluyó que la inversión en la infraestructura de transportes y el desarrollo económico son dos aspectos que se interrelacionan entre sí, y es positiva en la medida que la ciudad tenga las vías de transporte adecuado o por el contrario si no tuviera una buena red de infraestructura primaria, ello no permitiría un desarrollo económico sostenible de la ciudad.

Según Zurita & Amboya y Barba (2016), en su artículo científico “Infraestructura vial y crecimiento económico: caso parroquias Sevilla Don Bosco y San Isidro, Provincia de Morona, Santiago Ecuador”, tuvo como objetivo determinar el nivel de influencia de infraestructura vial sobre el crecimiento económico de las parroquias Sevilla Don Bosco y San Isidro, los autores concluyeron que la infraestructura vial tiene un acaecimiento directo sobre el crecimiento económico, sobre todo en la actividad agrícola, concluyeron también que la infraestructura

vial pública ha contribuido a mejorar la calidad de vida y el acceso a servicios básicos y ha mejorado los costos de en aspectos de tiempo y costo de transportes. Según García (2011), en su investigación “evaluación del impacto en infraestructura de transportes en el crecimiento de la economía en Colombia”, concluyeron que necesitan proyectos ambiciosos para superar el atraso respecto a la infraestructura en temas de transportes y solo con estos proyectos se desarrollaran las ciudades y se conectarán entre ellas y ello determinará el crecimiento económico, así como el bienestar social.

En ese contexto, la investigación planteó describir la relación que existe entre la ejecución de los proyectos de inversión pública y su impacto en la población, describiendo el impacto que estos han tenido y cómo ha percibido la población esas intervenciones, formulándose como problema general la interrogante ¿Cuál es el impacto en los beneficiarios, de los proyectos de inversión pública en transportes, ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya, durante el periodo (2011 – 2016)?

Como objetivo general, este estudio planteó evaluar el impacto en los beneficiarios, de los proyectos de inversión pública en transportes, ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya, durante el periodo (2011 – 2016) y como objetivos específicos: Identificar la población beneficiaria de los proyectos de inversión pública en transportes ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya. Identificar los indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en transportes ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya. Analizar la relación entre los proyectos de inversión pública y los beneficiarios de la ejecución de los proyectos de inversión pública en transporte y la Propuesta de mejora para la gestión de proyectos de inversión pública que generen impacto en la población de la provincia de Luya.

Por último, se propuso la hipótesis general: La ejecución de proyectos de inversión pública en transportes ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya han generado impacto positivo en sus beneficiarios durante el periodo 2011-2016.

II. MATERIAL Y MÉTODOS

2.1. Población, muestra y muestreo

2.1.1. Población

Los proyectos en transportes viables y ejecutados desde el año 2011 al 2016 son en un total de 13, los cuales serán objeto de estudio, el rango de periodo se determina desde que la entidad se integra al sistema nacional de inversión pública (SNIP) con el fin de formular y ejecutar proyectos de inversión pública (PIP's), con recursos asignados por el gobierno central, ya que previo a ello no se formularon ni ejecutaron proyectos inversión pública bajo la modalidad SNIP.

La población beneficiaria en este estudio son 10,467 habitantes, comprendida en 09 localidades de la provincia de Luya, en donde se ejecutaron proyectos de inversión en transportes, quedando conformado de la siguiente manera:

Tabla 1

Población por Distritos de intervención del estudio

| Distritos y/o Anexos de la Provincia de Luya | Población |
|---|------------------|
| Luya | 2358 |
| Lámud | 1996 |
| Chocta | 707 |
| Cocochó | 2894 |
| Santa Catalina | 409 |
| Ocumal-San-Juan | 202 |
| Delo | 168 |
| Colcamar | 890 |
| Trita | 843 |
| TOTAL | 10,467 |

Nota. Obtenido del Instituto Nacional de Estadística e Informática (2017)

2.1.2. Muestra

La muestra estuvo conformada por 581 beneficiarios de los 12 proyectos ejecutados física y financieramente, del que se obtuvo luego de aplicar la fórmula estadística de población finita:

$$n_0 = \frac{N * p * q}{\left[\frac{E^2}{z^2} * (N - 1) \right] + p * q}$$

Donde:

n_0 = Indica el tamaño de la muestra inicial.

p = Indica la probabilidad de aciertos: 0,5.

q = Indica la probabilidad de error: 0,5.

E = Indica el nivel de error: 10% (0.10)

Z = Nivel de confianza o precisión: 95% (1,96)

N = 10,467 beneficiarios

Tabla 2

Muestra conglomerada

| Distritos y/o Anexos de la Provincia de Luya | Muestra |
|---|----------------|
| Luya | 71 |
| Lámud | 70 |
| Chocta | 66 |
| Cocochó | 71 |
| Santa Catalina | 62 |
| Ocumal-San-Juan | 54 |
| Delo | 51 |
| Colcamar | 69 |
| Trita | 67 |
| TOTAL | 581 |

Nota. Resultado de aplicación de fórmula de muestreo

2.1.3. Muestreo

Zambrana et al. (2020) señalan que esto se refiere al método de selección de los elementos a ser estudiados. En el presente estudio se aplicó un muestreo probabilístico a través del muestreo aleatorio simple.

2.2. Variables de estudio

Variable independiente.

- ❖ X = Ejecución de proyectos de inversión pública en transportes.

Variable dependiente.

- ❖ Y = Impacto en sus beneficiarios.

Se realizó la operacionalización de variables (ver anexo 1)

2.3. Tipo de investigación

La investigación básica se refiere a estudios teóricos que se llevan a cabo principalmente con el propósito de adquirir nuevos conocimientos acerca de fenómenos y hechos observables o sobre las relaciones entre entidades, sin la intención de proporcionarles una aplicación o uso específico (Salinas et al., 2023). Es así, que en el presente trabajo se usó el tipo de investigación básica, con el objetivo principal de generar la información adicional para comprobar la hipótesis, permitiendo analizar la relación entre la ejecución de proyectos de inversión pública en transportes y el impacto en sus beneficiarios.

Nivel de investigación

La investigación descriptiva correlacional expone las características y razones donde se describen los hechos o fenómenos de la realidad. Es importante destacar que se observan las causas y los efectos que surgen en dichos fenómenos (Mejía, 2020). En el presente estudio se aplicó la investigación antes mencionada ya que dado que su objetivo es investigar la relación entre las variables de ejecución de proyectos de inversión pública en transportes y el Impacto en sus beneficiarios durante el periodo 2011-2016.

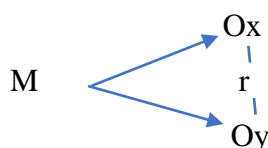
Enfoque de investigación

La investigación adoptó por un enfoque cuantitativo, porque los resultados se presentaron en términos numéricos, como porcentajes o tablas de frecuencias, dependiendo de los objetivos de la investigación (Guillen et al., 2020).

Diseño de la investigación

El estudio se realizó utilizando un diseño de estudio no experimental, en vista que no se realizó una manipulación de las variables en estudio y solo se observaron los acontecimientos para analizarlos.

La investigación tuvo el siguiente diseño:



Donde:

M: Muestra de estudio

Ox: Ejecución de proyectos de inversión pública en transportes

Oy: Impacto en sus beneficiarios

r: Relación entre las variables de ejecución de proyectos de inversión pública en transportes y el impacto en sus beneficiarios.

2.4. Métodos

La presente investigación aplica el método documental, el cual consistió en identificar, recopilar y analizar los documentos relacionados a la investigación, como lo han sido las normativa del SNIP, perfiles, expedientes e informes técnicos elaborados por la entidad municipal, asimismo la recopilación de información financiera del SIAF y de la consulta amigable del MEF, para conocer el nivel de ejecución de los proyectos, del mismo modo la investigación es analítico (porque se utilizan indicadores de las 2 variables de estudio) e inductivo (porque parte de la teoría del SNIP para encontrar los impactos sociales en los beneficiarios).

2.5. Técnicas e instrumento de recolección de datos

Técnica

Según lo expresado por Puente (2020), una encuesta se describe como una técnica que utiliza un dispositivo, ya sea electrónico o en papel, a través del cual las personas proporcionan datos sobre sus opiniones respecto a las interrogantes planteadas en la investigación.

En el estudio, la encuesta fue la técnica principal empleada para recopilar datos de campo, ya que estas están diseñadas para proporcionar una comprensión más exhaustiva de los procesos que están siendo investigados.

Para esta investigación se utilizó la técnica de análisis documental, que consiste en la revisión de los proyectos en el banco de inversiones del MEF, formulados bajo los parámetros de SNIP, teniendo acceso a los servidores informáticos tanto de la entidad como de la versión pública, lo que ha permitido analizar a fondo el tipo de inversión, su población beneficiar, los indicadores económicos y su contribución al bienestar de su población.

Instrumento

Para la investigación, se optó por emplear el cuestionario como instrumento de medición, tal como lo describe González (2020) que este instrumento involucra que el investigador diseñe un conjunto de preguntas y decida si estas serán cerradas, abiertas o una combinación de ambas.

Para este estudio, se desarrollaron dos cuestionarios, cada encuesta estuvo dirigida específicamente a una de las variables bajo estudio, con el propósito de enfocarse en cada una de ellas de manera individual y detallada.

Estos cuestionarios fueron el instrumento que se empleó, el cual se realizó preguntas de intensidad o escala de Lickert, en el que el encuestado debe seleccionar una opción dentro de una secuencia continua que va desde “Totalmente en desacuerdo” hasta “Muy de acuerdo”.

Estos cuestionarios fueron sometidos a un proceso de validación mediante la evaluación de tres expertos, quienes proporcionaron sus opiniones y sugerencias para mejorar el diseño, asegurando así que los cuestionarios estén alineados con los objetivos de la investigación.

También se utilizó como instrumento la ficha de registro y tablas del banco de inversiones, bases de datos de proyectos de inversión de la entidad a través de la Unidad Ejecutora de Inversiones y aplicativo SIAF para la información estadística de ejecución presupuestal y financiera.

2.6. Análisis de datos

Villa et al. (2020) destacan que el análisis de datos es el proceso que guía al investigador en el manejo de la información recopilada durante el estudio, asegurando que el diseño de la investigación sea claro al considerar tanto el tipo como la estructura para aplicar las técnicas e instrumentos de evaluación adecuados.

Los datos recopilados fueron analizados empleando el software estadístico IBM SPSS Statistics Visor, para el procesamiento de datos que serán analizados con grado de frecuencia y porcentaje para el análisis de gráficos.

También se utilizó el programa Microsoft Office Excel para introducir y organizar los datos, producir algunas tablas, gráficos y realizar los cálculos pertinentes son pasos necesarios para preparar el informe de la investigación. El análisis permitió alcanzar los objetivos de la investigación, es por lo cual se analizó los resultados para obtener una perspectiva real del área de investigación.

III. RESULTADOS

Los resultados obtenidos de la encuesta aplicada a los ciudadanos de la provincia de Luya, región Amazonas estuvo determinada por la muestra de la investigación conformada por el total de 581 personas de las que se tienen 9 grupos uno por cada distrito y/o anexo de la provincia siendo la siguiente distribución Luya, Lamud, Chocta, Coccochó, Santa Catalina, San Juan, Delo, Colcamar y Trita, cuyos resultados han contribuido a responder los objetivos específicos siguientes:

3.1 Identificación de la población beneficiaria de los proyectos de inversión pública en transportes ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya.

Tabla 3

Caracterización sociodemográfica.

| Edad | | Actividad Principal de Trabajo | | Lugar | |
|--------------|-------------|---------------------------------------|-------------|----------------|-------------|
| De 18 a 20 | 0.86% | Agricultura | 40.10% | Luya | 12.22% |
| | | | | Lámud | 12.05% |
| De 21 a 30 | 23.06% | Comercio | 13.08% | Coccochó | 12.22% |
| | | | | Colcamar | 11.88% |
| De 31 a 40 | 28.40% | Actividades Profesionales | 37.87% | Trita | 11.53% |
| | | | | Chocta | 11.36% |
| De 41 a 50 | 22.03% | Ninguna | 0.34% | Santa Catalina | 10.67% |
| | | | | Delo | 8.78% |
| De 51 a 70 | 25.65% | Otros | 8.61% | San Juan | 9.29% |
| Total | 100% | Total | 100% | Total | 100% |

Nota. La tabla muestra la distribución de la población en función de tres variables: la edad, la actividad principal de trabajo y el lugar de residencia.

Con relación a la población encuestada, se ha evidenciado que las localidades que poseen mayor cantidad de ciudadanos beneficiarios con la ejecución de los proyectos en transportes, se ubican en las localidades de Luya, Lamud y Coccochó, con un porcentaje que oscila entre el 12.05% y el 12.22%, y las más bajas en los anexo de Delo con 8.78% y San Juan con un porcentaje de 9.29%, con respecto a la edad de las personas encuestadas, se aprecia que las edades que mayor porcentaje de participación tuvieron fueron los comprendidas entre 31-40 años con un porcentaje del 28.40% y las edades más bajas encuestadas oscilan entre 18-20 años con un 0.86%; y por último en relación a la actividad principal a la que se dedica el ciudadano se observa que el

40.10%, se dedica a actividades agrícolas, siendo la más baja identificada la actividad de comercio con un 13.08%.

3.2 Identificación de los indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en transportes ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya.

Tabla 4

Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Luya - Luya

| Indicador | | Muy de acuerdo | De acuerdo | Desacuerdo | Totalmente desacuerdo |
|--|----------|-----------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|
| Los PIP'S, como medio para mejorar la calidad de vida | Recuento | 18 | 46 | 6 | 1 |
| | % Total | 25.35% | 64.79% | 8.45% | 1.41% |
| Incremento del costo de vida con la ejecución de los PIP'S | Recuento | 11 | 36 | 23 | 1 |
| | % Total | 15.49% | 50.70% | 32.39% | 1.41% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de fuentes de trabajo | Recuento | 16 | 45 | 8 | 2 |
| | % Total | 22.54% | 63.38% | 11.27% | 2.82% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de negocios | Recuento | 15 | 44 | 8 | 4 |
| | % Total | 21.13% | 61.97% | 11.27% | 5.63% |
| Ejecución de los PIP'S, y su efecto en el turismo y desarrollo poblacional | Recuento | 13 | 46 | 10 | 2 |
| | % Total | 18.31% | 64.79% | 14.08% | 2.82% |
| Ejecución de los PIP'S, y su relación con la valorización de predios | Recuento | 46 | 19 | 3 | 3 |
| | % Total | 26.76% | 64.79% | 4.23% | 4.23% |

En la presente tabla se concluye que el 90.14% está de acuerdo en que los PIP'S, son un medio para mejorar la calidad de vida de la población, teniendo un 9.86% que no estaría de acuerdo con esta afirmación. Asimismo, se ha concluido que el 66.19% manifiesta que el costo de vida se ha incrementado con la ejecución de estos proyectos, lo cual es contrarrestado con un 85.92% de la población que afirma que

estos proyectos han generado fuentes de trabajo. Concluyendo que, si bien hay una aprobación importante a los proyectos, ello ha conllevado a que el 91.55% de los encuestados manifieste que sus predios se han valorizado en el mercado permitiendo a futuro obtener mayores ingresos por la enajenación de los mismos.

Tabla 5

Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Lamud - Lamud

| Indicador | | Muy de acuerdo | De acuerdo | Desacuerdo | Totalmente desacuerdo |
|--|----------|-----------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|
| Los PIP'S, como medio para mejorar la calidad de vida | Recuento | 15 | 49 | 4 | 2 |
| | % Total | 21.43% | 70.00% | 5.71% | 2.86% |
| Incremento del costo de vida con la ejecución de los PIP'S | Recuento | 12 | 38 | 18 | 2 |
| | % Total | 17.14% | 54.29% | 25.71% | 2.86% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de fuentes de trabajo | Recuento | 21 | 39 | 7 | 3 |
| | % Total | 30.00% | 55.71% | 10% | 4.29% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de negocios | Recuento | 15 | 44 | 10 | 1 |
| | % Total | 21.43% | 62.86% | 14.29% | 1.43% |
| Ejecución de los PIP'S, y su efecto en el turismo y desarrollo poblacional | Recuento | 19 | 44 | 7 | 0 |
| | % Total | 27.14% | 62.86% | 10.00% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, y su relación con la valorización de predios | Recuento | 20 | 43 | 6 | 1 |
| | % Total | 28.57% | 61.43% | 8.57% | 1.43% |

En la presente tabla se concluye que el 91.43% está de acuerdo en que los PIP'S, son un medio para mejorar la calidad de vida de la población, teniendo un 8.57% que no estaría de acuerdo con esta afirmación. Asimismo, se ha concluido que el 71.43% manifiesta que el costo de vida se ha incrementado con la ejecución de estos proyectos, lo cual es contrarrestado con un 85.71% de la población que afirma que estos proyectos han generado fuentes de trabajo. Concluyendo que, si bien hay una

aprobación importante a los proyectos, ello ha conllevado a que el 90.00% de los encuestados manifieste que sus predios se han valorizado en el mercado permitiendo a futuro obtener mayores ingresos por la enajenación de los mismos.

Tabla 6

*Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Luya
- Anexo de Chocta*

| Indicador | | Muy de acuerdo | De acuerdo | Desacuerdo | Totalmente desacuerdo |
|--|----------|-----------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|
| Los PIP'S, como medio para mejorar la calidad de vida | Recuento | 14 | 50 | 2 | 0 |
| | % Total | 21.21% | 75.76% | 3.03% | 0% |
| Incremento del costo de vida con la ejecución de los PIP'S | Recuento | 8 | 42 | 16 | 0 |
| | % Total | 12.12% | 63.64% | 24.24% | % |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de fuentes de trabajo | Recuento | 14 | 49 | 3 | 0 |
| | % Total | 21.21% | 74.24% | 4.55% | 0% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de negocios | Recuento | 13 | 51 | 2 | 0 |
| | % Total | 19.70% | 77.27% | 3.03% | 0% |
| Ejecución de los PIP'S, y su efecto en el turismo y desarrollo poblacional | Recuento | 12 | 50 | 4 | 0 |
| | % Total | 18.18% | 75.76% | 6.06% | 0% |
| Ejecución de los PIP'S, y su relación con la valorización de predios | Recuento | 13 | 47 | 6 | 0 |
| | % Total | 19.70% | 71.21% | 9.09 | 0% |

En la presente tabla se concluye que el 96.97% está de acuerdo en que los PIP'S, son un medio para mejorar la calidad de vida de la población, teniendo un 3.03% que no estaría de acuerdo con esta afirmación. Asimismo, se ha concluido que el 75.76% manifiesta que el costo de vida se ha incrementado con la ejecución de estos proyectos, lo cual es contrarrestado con un 95.45% de la población que afirma que estos proyectos han generado fuentes de trabajo. Concluyendo que, si bien hay una aprobación importante a los proyectos, ello ha conllevado a que el 90.91% de los

encuestados manifieste que sus predios se han valorizado en el mercado permitiendo a futuro obtener mayores ingresos por la enajenación de los mismos.

Tabla 7

Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Camporredondo – Anexo de Coccochó.

| Indicador | | Muy de acuerdo | De acuerdo | Desacuerdo | Totalmente desacuerdo |
|--|----------|-----------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|
| | Recuento | 22 | 46 | 3 | 0 |
| Los PIP'S, como medio para mejorar la calidad de vida | % Total | 30.99% | 64.79% | 4.23% | 0% |
| | Recuento | 13 | 38 | 17 | 3 |
| Incremento del costo de vida con la ejecución de los PIP'S | % Total | 18.31% | 53.52% | 24.94 | 4.23% |
| | Recuento | 19 | 45 | 7 | 0 |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de fuentes de trabajo | % Total | 26.76% | 63.38% | 9.86% | 0% |
| | Recuento | 18 | 47 | 5 | 1 |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de negocios | % Total | 25.35% | 66.20% | 7.04% | 1.41% |
| | Recuento | 22 | 45 | 4 | 0 |
| Ejecución de los PIP'S, y su efecto en el turismo y desarrollo poblacional | % Total | 30.99% | 63.38% | 5.63% | 0% |
| | Recuento | 22 | 42 | 7 | 0 |
| Ejecución de los PIP'S, y su relación con la valorización de predios | % Total | 30.99% | 59.15% | 9.86% | 0% |

En la presente tabla se concluye que el 95.78% está de acuerdo en que los PIP'S, son un medio para mejorar la calidad de vida de la población, teniendo un 4.23% que no estaría de acuerdo con esta afirmación. Asimismo, se ha concluido que el 71.83% manifiesta que el costo de vida se ha incrementado con la ejecución de estos

proyectos, lo cual es contrarrestado con un 90.14% de la población que afirma que estos proyectos han generado fuentes de trabajo. Concluyendo que, si bien hay una aprobación importante a los proyectos, ello ha conllevado a que el 90.14% de los encuestados manifieste que sus predios se han valorizado en el mercado permitiendo a futuro obtener mayores ingresos por la enajenación de los mismos.

Tabla 8

Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Santa Catalina – Santa Catalina.

| Indicador | | Muy de acuerdo | De acuerdo | Desacuerdo | Totalmente desacuerdo |
|--|----------|-----------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|
| Los PIP'S, como medio para mejorar la calidad de vida | Recuento | 20 | 39 | 3 | 0 |
| | % Total | 32.26% | 62.90% | 4.84% | 0% |
| Incremento del costo de vida con la ejecución de los PIP'S | Recuento | 13 | 48 | 1 | 0% |
| | % Total | 20.97% | 77.42% | 1.61 | 0% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de fuentes de trabajo | Recuento | 22 | 40 | 0% | 0% |
| | % Total | 35.50% | 64.50% | 0% | 0% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de negocios | Recuento | 23 | 39 | 0% | 0% |
| | % Total | 37.10% | 62.90% | 0% | 0% |
| Ejecución de los PIP'S, y su efecto en el turismo y desarrollo poblacional | Recuento | 20 | 37 | 5 | 0 |
| | % Total | 32.26% | 59.68% | 8.06% | 0% |
| Ejecución de los PIP'S, y su relación con la valorización de predios | Recuento | 16 | 42 | 4 | 0 |
| | % Total | 25.81% | 67.74% | 6.45% | 0% |

En la presente tabla se concluye que el 95.16% está de acuerdo en que los PIP'S, son un medio para mejorar la calidad de vida de la población, teniendo un 4.84% que no

estaría de acuerdo con esta afirmación. Asimismo, se ha concluido que el 98.39% manifiesta que el costo de vida se ha incrementado con la ejecución de estos proyectos, lo cual es contrarrestado con un 100.00% de la población que afirma que estos proyectos han generado fuentes de trabajo. Concluyendo que, si bien hay una aprobación importante a los proyectos, ello ha conllevado a que el 93.55% de los encuestados manifieste que sus predios se han valorizado en el mercado permitiendo a futuro obtener mayores ingresos por la enajenación de los mismos.

Tabla 9

Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Ocumal - Anexo de San Juan.

| Indicador | | Muy de acuerdo | De acuerdo | Desacuerdo | Totalmente desacuerdo |
|--|----------|-----------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|
| Los PIP'S, como medio para mejorar la calidad de vida | Recuento | 10 | 44 | 0 | 0 |
| | % Total | 18.52% | 81.48% | 0.00% | 0.00% |
| Incremento del costo de vida con la ejecución de los PIP'S | Recuento | 4 | 48 | 2 | 0% |
| | % Total | 7.41% | 88.89% | 3.70% | 0.00% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de fuentes de trabajo | Recuento | 8 | 46 | 0 | 0 |
| | % Total | 14.81% | 85.19% | 0.00% | 0.00% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de negocios | Recuento | 8 | 46 | 0 | 0 |
| | % Total | 14.81% | 85.19% | 0.00% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, y su efecto en el turismo y desarrollo poblacional | Recuento | 8 | 46 | 0 | 0 |
| | % Total | 14.81% | 85.19% | 0.00% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, y su relación con la valorización de predios | Recuento | 9 | 42 | 3 | 0 |
| | % Total | 16.67% | 77.78% | 5.56% | 0.00% |

En la presente tabla se concluye que el 100.00% está de acuerdo en que los PIP'S, son un medio para mejorar la calidad de vida de la población. Asimismo, se ha concluido que el 96.30% manifiesta que el costo de vida se ha incrementado con la

ejecución de estos proyectos, lo cual es contrarrestado con un 100.00% de la población que afirma que estos proyectos han generado fuentes de trabajo. Concluyendo que, si bien hay una aprobación importante a los proyectos, ello ha conllevado a que el 94.44% de los encuestados manifieste que sus predios se han valorizado en el mercado permitiendo a futuro obtener mayores ingresos por la enajenación de los mismos.

Tabla 10

Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Ocumal - Anexo de Delo.

| Indicador | | Muy de acuerdo | De acuerdo | Desacuerdo | Totalmente desacuerdo |
|--|----------|-----------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|
| Los PIP'S, como medio para mejorar la calidad de vida | Recuento | 13 | 37 | 1 | 0 |
| | % Total | 25.49% | 72.55% | 1.96% | 0.00% |
| Incremento del costo de vida con la ejecución de los PIP'S | Recuento | 14 | 30 | 7 | 0 |
| | % Total | 13.73% | 58.82% | 27.45% | 0.00% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de fuentes de trabajo | Recuento | 13 | 36 | 2% | 0 |
| | % Total | 25.49% | 70.59% | 3.92% | 0.00% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de negocios | Recuento | 12 | 38 | 1% | 0 |
| | % Total | 23.53% | 74.51% | 1.96% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, y su efecto en el turismo y desarrollo poblacional | Recuento | 11 | 40 | 0 | 0 |
| | % Total | 21.57% | 78.43% | 0.00% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, y su relación con la valorización de predios | Recuento | 15 | 32 | 4 | 0 |
| | % Total | 29.41% | 62.75% | 7.84% | 0.00% |

En la tabla se concluye que el 98.04% está de acuerdo en que los PIP'S mejoran la calidad de vida. Asimismo, se concluye con un 96.08% de la población que afirma que los proyectos generan fuentes de trabajo. Concluyendo que hay una aprobación a los proyectos, lo que conlleva a que el 92.76% de los encuestados manifiesta que sus predios han incrementado su valor en el mercado.

Tabla 11

Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Colcamar - Colcamar.

| Indicador | | Muy de acuerdo | De acuerdo | Desacuerdo | Totalmente desacuerdo |
|--|----------|-----------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|
| Los PIP'S, como medio para mejorar la calidad de vida | Recuento | 28 | 40 | 1 | 0.00% |
| | % Total | 40.58% | 57.97% | 1.45% | 0.00% |
| Incremento del costo de vida con la ejecución de los PIP'S | Recuento | 9 | 48 | 12 | 0.00% |
| | % Total | 13.04% | 69.57% | 17.39% | 0.00% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de fuentes de trabajo | Recuento | 15 | 54 | 0 | 0 |
| | % Total | 21.74% | 78.26% | 0.00% | 0.00% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de negocios | Recuento | 21 | 48 | 0 | 0 |
| | % Total | 30.43% | 69.57% | 0.00% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, y su efecto en el turismo y desarrollo poblacional | Recuento | 18 | 46 | 5 | 0 |
| | % Total | 26.09% | 66.67% | 7.25% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, y su relación con la valorización de predios | Recuento | 18 | 48 | 3 | 0 |
| | % Total | 26.09% | 69.57% | 4.35% | 0.00% |

En la tabla se concluye que el 98.55% está de acuerdo en que los PIP'S mejoran la calidad de vida. Asimismo, se concluye con un 100.00% de la población que afirma que los proyectos generan fuentes de trabajo. Concluyendo que hay una aprobación a los proyectos, lo que conlleva a que el 95.65% de los encuestados manifieste que sus predios han incrementado su valor en el mercado.

Tabla 12

Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en el Distrito de Trita - Trita.

| Indicador | | Muy de acuerdo | De acuerdo | Desacuerdo | Totalmente desacuerdo |
|--|----------|-----------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|
| Los PIP'S, como medio para mejorar la calidad de vida | Recuento | 23 | 43 | 1 | 0 |
| | % Total | 34.33% | 64.18% | 1.49% | 0.00% |
| Incremento del costo de vida con la ejecución de los PIP'S | Recuento | 15 | 36 | 15 | 1 |
| | % Total | 22.39% | 53.73% | 22.39% | 1.49% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de fuentes de trabajo | Recuento | 14 | 52 | 1 | 0 |
| | % Total | 20.90% | 77.61% | 1.49% | 0.00% |
| La ejecución de los PIP'S, y su impacto en la creación de negocios | Recuento | 12 | 54 | 1 | 0 |
| | % Total | 17.91% | 80.60% | 1.49% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, y su efecto en el turismo y desarrollo poblacional | Recuento | 17 | 44 | 6 | 0 |
| | % Total | 25.37% | 65.67% | 8.96% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, y su relación con la valorización de predios | Recuento | 17 | 49 | 1 | 0 |
| | % Total | 25.37% | 73.13% | 1.49% | 0.00% |

En la presente tabla se concluye que el 98.51% está de acuerdo en que los PIP'S, son un medio para mejorar la calidad de vida de la población, teniendo un 1.49% que no estaría de acuerdo con esta afirmación. Asimismo, se ha concluido que el 76.12% manifiesta que el costo de vida se ha incrementado con la ejecución de estos proyectos, lo cual es contrarrestado con un 98.51% de la población que afirma que estos proyectos han generado fuentes de trabajo. Concluyendo que, si bien hay una aprobación importante a los proyectos, ello ha conllevado a que el 98.51% de los encuestados manifieste que sus predios se han valorizado en el mercado permitiendo a futuro obtener mayores ingresos por la enajenación de los mismos.

3.3 Análisis de la relación entre los proyectos de inversión pública en transportes y los beneficiarios.

Tabla 13

Evaluación de la ejecución de los PIP's del distrito de Luya - Luya.

| Indicador | Si | No | No sabe | Algunos | Desconoce |
|--|-----------|-----------|----------------|----------------|------------------|
| Conocimiento del tipo de proyecto ejecutado en su localidad (2011-2016) | 43.66% | 8.45% | 0.00% | 47.89% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, en la función transportes y su respuesta a las necesidades básicas de la población | 67.61% | 22.54% | 0.00% | 0.00% | 9.86% |
| Los PIP'S ejecutados se realizó en acuerdo con la población | 54.93% | 21.13% | 0.00% | 0.00% | 23.94% |
| El PIP'S, ejecutado y su alineación con el presupuesto participativo | 49.30% | 16.90% | 0.00% | 0.00% | 33.80% |
| Ejecución de los PIP'S, y sus plazos de ejecución | 36.62% | 32.39% | 0.00% | 0.00% | 30.99% |
| Ejecución de los PIP'S, y su impacto en los servicios básicos | 74.65% | 11.27% | 14.08% | 0.00% | 0.00% |

En la presente tabla se concluye que el 43.66% de la población conoce de los proyectos ejecutados en el periodo evaluado (2011-2016), mientras que un 47.89% de la población encuestada conoce alguno de los proyectos en transporte ejecutados por la entidad municipal, asimismo el 67.61% manifiesta que, si responde a sus necesidades de inversión y un 9.86% desconoce que estos contribuyan a solucionar sus necesidades básicas, lo que se convalida con un 54.93% de población que ha sido parte de la socialización del proyecto lo que concluye en que el 74.65% de la población beneficiaria ha visto un impacto positivo en la atención de sus servicios básicos.

Tabla 14*Evaluación de la ejecución de los PIP's del distrito de Lámud.*

| Indicador | Si | No | No sabe | Algunos | Desconoce |
|--|-----------|-----------|----------------|----------------|------------------|
| Conocimiento del tipo de proyecto ejecutado en su localidad (2011-2016) | 42.86% | 21.43% | 0% | 35.71% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, en la función transportes y su respuesta a las necesidades básicas de la población | 67.14% | 17.14% | 0.00% | 0.00% | 15.71% |
| Los PIP'S ejecutados se realizó en acuerdo con la población | 62.86% | 24.29% | 0.00% | 0.00% | 12.86% |
| El PIP'S, ejecutado y su alineación con el presupuesto participativo | 50% | 12.86% | 0.00% | 0.00% | 37.14% |
| Ejecución de los PIP'S, y sus plazos de ejecución | 35.71% | 28.57% | 0.00% | 0.00% | 35.71% |
| Ejecución de los PIP'S, y su impacto en los servicios básicos | 71.43% | 17.14% | 11.43% | 0.00% | 0.00% |

En la presente tabla se concluye que el 42.86% de la población conoce de los proyectos ejecutados en el periodo evaluado (2011-2016), mientras que un 35.71% de la población encuestada conoce alguno de los proyectos en transporte ejecutados por la entidad municipal, asimismo el 67.14% manifiesta que, si responde a sus necesidades de inversión y un 15.71% desconoce que estos contribuyan a solucionar sus necesidades básicas, lo que se convalida con un 62.86% de población que ha sido parte de la socialización del proyecto lo que concluye en que el 71.43% de la población beneficiaria ha visto un impacto positivo en la atención de sus servicios básicos.

Tabla 2*Percepción sobre la ejecución de los PIP's del distrito de Luya, anexo de Chocta.*

| Indicador | Si | No | No sabe | Algunos | Desconoce |
|--|-----------|-----------|----------------|----------------|------------------|
| Conocimiento del tipo de proyecto ejecutado en su localidad (2011-2016) | 57.58% | 24.24% | 0.00% | 18.18% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, en la función transportes y su respuesta a las necesidades básicas de la población | 74.24% | 12.12% | 0.00% | 0.00% | 13.64% |
| Los PIP'S ejecutados se realizó en acuerdo con la población | 51.52% | 22.73% | 0.00% | 0.00% | 25.76% |
| El PIP'S, ejecutado y su alineación con el presupuesto participativo | 54.55% | 10.61% | 0.00% | 0.00% | 34.85% |
| Ejecución de los PIP'S, y sus plazos de ejecución | 59.09% | 18.18% | 0.00% | 0.00% | 22.73% |
| Ejecución de los PIP'S, y su impacto en los servicios básicos | 83.33% | 16.67% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |

En la presente tabla se concluye que el 57.58% de la población conoce de los proyectos ejecutados en el periodo evaluado (2011-2016), mientras que un 18.18% de la población encuestada conoce alguno de los proyectos en transporte ejecutados por la entidad municipal, asimismo el 74.24% manifiesta que, si responde a sus necesidades de inversión y un 13.64% desconoce que estos contribuyan a solucionar sus necesidades básicas, lo que se convalida con un 51.52% de población que ha sido parte de la socialización del proyecto lo que concluye en que el 83.33% de la población beneficiaria ha visto un impacto positivo en la atención de sus servicios básicos.

Tabla 16

Percepción sobre la ejecución de los PIP's en el Distrito de Camporredondo – Anexo de Cocochó.

| Indicador | Si | No | No sabe | Algunos | Desconoce |
|--|-----------|-----------|----------------|----------------|------------------|
| Conocimiento del tipo de proyecto ejecutado en su localidad (2011-2016) | 45.07% | 21.13% | 0.00% | 33.80% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, en la función transportes y su respuesta a las necesidades básicas de la población | 78.87% | 8.45% | 0.00% | 0.00% | 12.68% |
| Los PIP'S ejecutados se realizó en acuerdo con la población | 70.42% | 8.45% | 0.00% | 0.00% | 21.13% |
| El PIP'S, ejecutado y su alineación con el presupuesto participativo | 54.93% | 7.04% | 0.00% | 0.00% | 38.03% |
| Ejecución de los PIP'S, y sus plazos de ejecución | 46.48% | 22.54% | 0.00% | 0.00% | 30.99% |
| Ejecución de los PIP'S, y su impacto en los servicios básicos | 80.28% | 4.23% | 15.49% | 0.00% | 0.00% |

En la presente tabla se concluye que el 45.07% de la población conoce de los proyectos ejecutados en el periodo evaluado (2011-2016), mientras que un 33.80% de la población encuestada conoce alguno de los proyectos en transporte ejecutados por la entidad municipal, asimismo el 78.87% manifiesta que, si responde a sus necesidades de inversión y un 12.68% desconoce que estos contribuyan a solucionar sus necesidades básicas, lo que se convalida con un 70.42% de población que ha sido parte de la socialización del proyecto lo que concluye en que el 80.28% de la población beneficiaria ha visto un impacto positivo en la atención de sus servicios básicos.

Tabla 3*Percepción sobre la ejecución de los PIP's en el Distrito de Santa Catalina.*

| Indicador | Si | No | No sabe | Algunos | Desconoce |
|--|-----------|-----------|----------------|----------------|------------------|
| Conocimiento del tipo de proyecto ejecutado en su localidad (2011-2016) | 64.52% | 19.35% | 0.00% | 16.13% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, en la función transportes y su respuesta a las necesidades básicas de la población | 70.97% | 11.29% | 0.00% | 0.00% | 17.74% |
| Los PIP'S ejecutados se realizó en acuerdo con la población | 75.81% | 11.29% | 0.00% | 0.00% | 12.90% |
| El PIP'S, ejecutado y su alineación con el presupuesto participativo | 72.58% | 14.52% | 0.00% | 0.00% | 12.90% |
| Ejecución de los PIP'S, y sus plazos de ejecución | 83.87% | 8.06% | 0.00% | 0.00% | 8.06% |
| Ejecución de los PIP'S, y su impacto en los servicios básicos | 77.42% | 0.00% | 22.58% | 0.00% | 0.00% |

En la presente tabla se concluye que el 64.52% de la población conoce de los proyectos ejecutados en el periodo evaluado (2011-2016), mientras que un 16.13% de la población encuestada conoce alguno de los proyectos en transporte ejecutados por la entidad municipal, asimismo el 70.97% manifiesta que, si responde a sus necesidades de inversión y un 17.74% desconoce que estos contribuyan a solucionar sus necesidades básicas, lo que se convalida con un 75.81% de población que ha sido parte de la socialización del proyecto lo que concluye en que el 77.42% de la población beneficiaria ha visto un impacto positivo en la atención de sus servicios básicos.

Tabla 18

Percepción sobre la ejecución de los PIP' en el distrito de Ocumal - anexo de San Juan.

| Indicador | Si | No | No sabe | Algunos | Desconoce |
|--|-----------|-----------|----------------|----------------|------------------|
| Conocimiento del tipo de proyecto ejecutado en su localidad (2011-2016) | 68.52% | 12.96% | 0.00% | 18.52% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, en la función transportes y su respuesta a las necesidades básicas de la población | 81.48% | 9.26% | 0.00% | 0.00% | 9.26% |
| Los PIP'S ejecutados se realizó en acuerdo con la población | 90.74% | 3.70% | 0.00% | 0.00% | 5.56% |
| El PIP'S, ejecutado y su alineación con el presupuesto participativo | 85.19% | 5.56% | 0.00% | 0.00% | 9.26% |
| Ejecución de los PIP'S, y sus plazos de ejecución | 75.93% | 5.56% | 0.00% | 0.00% | 18.52% |
| Ejecución de los PIP'S, y su impacto en los servicios básicos | 87.04% | 3.70% | 9.26% | 0.00% | 0.00% |

En la presente tabla se concluye que el 68.52% de la población conoce de los proyectos ejecutados en el periodo evaluado (2011-2016), mientras que un 18.52% de la población encuestada conoce alguno de los proyectos en transporte ejecutados por la entidad municipal, asimismo el 81.48% manifiesta que, si responde a sus necesidades de inversión y un 9.26% desconoce que estos contribuyan a solucionar sus necesidades básicas, lo que se convalida con un 90.74% de población que ha sido parte de la socialización del proyecto lo que concluye en que el 87.04% de la población beneficiaria ha visto un impacto positivo en la atención de sus servicios básicos.

Tabla 4*Percepción sobre la ejecución de los PIP's en el Distrito de Ocumal - Anexo de Delo.*

| Indicador | Si | No | No sabe | Algunos | Desconoce |
|--|-----------|-----------|----------------|----------------|------------------|
| Conocimiento del tipo de proyecto ejecutado en su localidad (2011-2016) | 49.02% | 27.45% | 0.00% | 23.53% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, en la función transportes y su respuesta a las necesidades básicas de la población | 82.35% | 3.92% | 0.00% | 0.00% | 13.73% |
| Los PIP'S ejecutados se realizó en acuerdo con la población | 90.20% | 3.92% | 0.00% | 0.00% | 5.88% |
| El PIP'S, ejecutado y su alineación con el presupuesto participativo | 56.86% | 11.76% | 0.00% | 0.00% | 31.37% |
| Ejecución de los PIP'S, y sus plazos de ejecución | 60.78% | 15.69% | 0.00% | 0.00% | 23.53% |
| Ejecución de los PIP'S, y su impacto en los servicios básicos | 84.31% | 15.69% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |

En la presente tabla se concluye que el 49.02% de la población conoce de los proyectos ejecutados en el periodo evaluado (2011-2016), mientras que un 23.53% de la población encuestada conoce alguno de los proyectos en transporte ejecutados por la entidad municipal, asimismo el 82.35% manifiesta que, si responde a sus necesidades de inversión y un 13.73% desconoce que estos contribuyan a solucionar sus necesidades básicas, lo que se convalida con un 90.20% de población que ha sido parte de la socialización del proyecto lo que concluye en que el 84.31% de la población beneficiaria ha visto un impacto positivo en la atención de sus servicios básicos.

Tabla 20*Percepción sobre la ejecución de los PIP's en el distrito de Colcamar.*

| Indicador | Si | No | No sabe | Algunos | Desconoce |
|--|-----------|-----------|----------------|----------------|------------------|
| Conocimiento del tipo de proyecto ejecutado en su localidad (2011-2016) | 49.28% | 29.88% | 0.00% | 21.74% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, en la función transportes y su respuesta a las necesidades básicas de la población | 78.26% | 5.80% | 0.00% | 0.00% | 15.94% |
| Los PIP'S ejecutados se realizó en acuerdo con la población | 79.71% | 5.80% | 0.00% | 0.00% | 14.49% |
| El PIP'S, ejecutado y su alineación con el presupuesto participativo | 63.77% | 5.80% | 0.00% | 0.00% | 30.43% |
| Ejecución de los PIP'S, y sus plazos de ejecución | 72.46% | 2.90% | 0.00% | 0.00% | 24.64% |
| Ejecución de los PIP'S, y su impacto en los servicios básicos | 84.06% | 10.14% | 5.80% | 0.00% | 0.00% |

En la presente tabla se concluye que el 49.28% de la población conoce de los proyectos ejecutados en el periodo evaluado (2011-2016), mientras que un 21.74% de la población encuestada conoce alguno de los proyectos en transporte ejecutados por la entidad municipal, asimismo el 78.26% manifiesta que, si responde a sus necesidades de inversión y un 15.94% desconoce que estos contribuyan a solucionar sus necesidades básicas, lo que se convalida con un 79.71% de población que ha sido parte de la socialización del proyecto lo que concluye en que el 86.06% de la población beneficiaria ha visto un impacto positivo en la atención de sus servicios básicos.

Tabla 5*Percepción sobre la ejecución de los PIP's en el Distrito de Trita.*

| Indicador | Si | No | No sabe | Algunos | Desconoce |
|--|-----------|-----------|----------------|----------------|------------------|
| Conocimiento del tipo de proyecto ejecutado en su localidad (2011-2016) | 62.69% | 26.87% | 0.00% | 10.45% | 0.00% |
| Ejecución de los PIP'S, en la función transportes y su respuesta a las necesidades básicas de la población | 76.12% | 7.46% | 0.00% | 0.00% | 16.42% |
| Los PIP'S ejecutados se realizó en acuerdo con la población | 70.15% | 10.45% | 0.00% | 0.00% | 19.40% |
| El PIP'S, ejecutado y su alineación con el presupuesto participativo | 62.69% | 5.97% | 0.00% | 0.00% | 31.34% |
| Ejecución de los PIP'S, y sus plazos de ejecución | 65.67% | 14.93% | 0.00% | 0.00% | 19.40% |
| Ejecución de los PIP'S, y su impacto en los servicios básicos | 85.07% | 5.97% | 8.96% | 0.00% | 0.00% |

En la presente tabla se concluye que el 62.69% de la población conoce de los proyectos ejecutados en el periodo evaluado (2011-2016), mientras que un 10.45% de la población encuestada conoce alguno de los proyectos en transporte ejecutados por la entidad municipal, asimismo el 76.12% manifiesta que, si responde a sus necesidades de inversión y un 16.42% desconoce que estos contribuyan a solucionar sus necesidades básicas, lo que se convalida con un 70.15% de población que ha sido parte de la socialización del proyecto lo que concluye en que el 85.07% de la población beneficiaria ha visto un impacto positivo en la atención de sus servicios básicos.

3.4 Propuesta de mejora para la gestión de proyectos de inversión pública que generen impacto económico en la población de la provincia de Luya.

Tabla 22

Evaluación de la eficiencia de los PIP's en el distrito de Luya.

| Indicador | Deficiente | No deficiente | Eficiente |
|--|-------------------|----------------------|------------------|
| Fiscalización a los proyectos inversión pública | 32.39% | 36.62% | 30.99% |
| Correcta ejecución de los PIP'S | 29.59% | 32.39% | 38.03% |
| Información sobre los costos de ejecución | 26.76% | 39.44% | 33.08% |
| Percepción sobre la elevación de impuestos municipales, con respecto a la ejecución de los PIP'S | 35.21% | 33.80% | 30.99% |
| Percepción sobre el proyecto ejecutado en su localidad | 4.23% | 16.90% | 78.87% |
| El impacto del proyecto de ejecutado ha dado cabida al desarrollo y disminución de la pobreza | 19.72% | 12.68% | 67.61% |
| Percepción sobre la ejecución de otro tipo de proyectos de inversión | 16.90% | 9.6% | 73.5% |

En la presente tabla se evalúa la eficiencia de la ejecución de los PIP, donde el 67.61% de la población censada manifiesta que ha habido una fiscalización de los proyectos, lo que se complementa con que el 70.42% opina que ha habido una correcta ejecución, teniendo una percepción positiva que alcanza hasta el 95.77% de aceptación de la población beneficiaria, manifestando ello hasta con un 80.29% de que el impacto de estos proyectos ha dado cabida a la disminución de la pobreza en su localidad.

Tabla 23*Percepción de la eficiencia de los PIP's en el distrito de Lámud.*

| Indicador | Deficiente | No deficiente | Eficiente |
|--|-------------------|----------------------|------------------|
| Fiscalización a los proyectos inversión pública | 32.86% | 18.57% | 48.57% |
| Correcta ejecución de los PIP'S | 30% | 24.29% | 45.71% |
| Información sobre los costos de ejecución | 31.43% | 31.43% | 37.14% |
| Percepción sobre la elevación de impuestos municipales | 28.57% | 25.71% | 45.71% |
| Percepción sobre el proyecto ejecutado en su localidad | 11.43% | 17.14% | 71.43% |
| El impacto del proyecto de ejecutado, ha dado cabida al desarrollo y disminución de la pobreza | 15.71% | 11.43% | 72.86% |
| Percepción sobre la ejecución de otro tipo de proyectos de inversión | 33.43% | 17.9% | 48.57% |

En la presente tabla se evalúa la eficiencia de la ejecución de los PIP, donde el 67.14% de la población censada manifiesta que ha habido una fiscalización de los proyectos, lo que se complementa con que el 70.00% opina que ha habido una correcta ejecución, teniendo una percepción positiva que alcanza hasta el 88.57% de aceptación de la población beneficiaria, manifestando ello hasta con un 84.29% de que el impacto de estos proyectos ha dado cabida a la disminución de la pobreza en su localidad.

Tabla 24*Percepción de la eficiencia de los PIP's en el Distrito de Luya, Anexo de Chocta.*

| Indicador | Deficiente | No deficiente | Eficiente |
|--|-------------------|----------------------|------------------|
| Fiscalización a los proyectos inversión pública | 12.12% | 54.55% | 33.33% |
| Correcta ejecución de los PIP'S | 10.61% | 45.45% | 43.94% |
| Información sobre los costos de ejecución | 16.67% | 34.85% | 48.48% |
| Percepción sobre la elevación de impuestos municipales | 9.09% | 48.48% | 42.42% |
| Percepción sobre el proyecto ejecutado en su localidad | 6.06% | 24.24% | 69.70% |
| El impacto del proyecto de ejecutado, ha dado cabida al desarrollo y disminución de la pobreza | 4.55% | 22.73% | 72.73% |
| Percepción sobre la ejecución de otro tipo de proyectos de inversión | 27.27% | 13.64% | 59.09 |

En la presente tabla se evalúa la eficiencia de la ejecución de los PIP, donde el 87.88% de la población censada manifiesta que ha habido una fiscalización de los proyectos, lo que se complementa con que el 89.39% opina que ha habido una correcta ejecución, teniendo una percepción positiva que alcanza hasta el 93.94% de aceptación de la población beneficiaria, manifestando ello hasta con un 84.29% de que el impacto de estos proyectos ha dado cabida a la disminución de la pobreza en su localidad.

Tabla 25

Percepción de la eficiencia de los PIP's en el Distrito de Camporredondo – Anexo de Coccochó.

| Indicador | Deficiente | No deficiente | Eficiente |
|---|-------------------|----------------------|------------------|
| Fiscalización a los proyectos inversión pública | 16.90% | 35.21% | 47.89% |
| Correcta ejecución de los PIP'S | 18.31% | 29.58% | 52.11% |
| Información sobre los costos de ejecución | 15.49% | 38.03% | 46.48% |
| Percepción sobre la elevación de impuestos municipales | 29.58% | 26.76% | 43.66% |
| Percepción sobre el proyecto ejecutado en su localidad | 12.68% | 19.72% | 67.61% |
| El impacto del proyecto de ejecutado ha dado cabida al desarrollo y disminución de la pobreza | 8.45% | 9.86% | 81.69% |
| Percepción sobre la ejecución de otro tipo de proyectos de inversión | 0% | 4.37% | 95.63% |

En la presente tabla se evalúa la eficiencia de la ejecución de los PIP, donde el 83.10% de la población censada manifiesta que ha habido una fiscalización de los proyectos, lo que se complementa con que el 81.69% opina que ha habido una correcta ejecución, teniendo una percepción positiva que alcanza hasta el 87.33% de aceptación de la población beneficiaria, manifestando ello hasta con un 91.55% de que el impacto de estos proyectos ha dado cabida a la disminución de la pobreza en su localidad.

Tabla 26*Percepción sobre la eficiencia de los PIP's en el Distrito de Santa Catalina.*

| Indicador | Deficiente | No deficiente | Eficiente |
|--|-------------------|----------------------|------------------|
| Fiscalización a los proyectos inversión pública | 4.84% | 20.97% | 74.19% |
| Correcta ejecución de los PIP'S | 6.45% | 20.97% | 72.58% |
| Información sobre los costos de ejecución | 0% | 19.4% | 80.06% |
| Percepción sobre la elevación de impuestos municipales | 30.65% | 27.42% | 41.94% |
| Percepción sobre el proyecto ejecutado en su localidad | 12.90% | 19.35% | 67.74% |
| El impacto del proyecto de ejecutado, ha dado cabida al desarrollo y disminución de la pobreza | 3.23% | 12.90% | 83.87% |
| Percepción sobre la ejecución de otro tipo de proyectos de inversión | 0% | 21.4% | 78.6% |

En la presente tabla se evalúa la eficiencia de la ejecución de los PIP, donde el 95.16% de la población censada manifiesta que ha habido una fiscalización de los proyectos, lo que se complementa con que el 93.55% opina que ha habido una correcta ejecución, teniendo una percepción positiva que alcanza hasta el 87.09% de aceptación de la población beneficiaria, manifestando ello hasta con un 96.77% de que el impacto de estos proyectos ha dado cabida a la disminución de la pobreza en su localidad.

Tabla 27

Percepción de la eficiencia de los PIP's en el Distrito de Ocumal - Anexo de San Juan.

| Indicador | Deficiente | No deficiente | Eficiente |
|--|-------------------|----------------------|------------------|
| Fiscalización a los proyectos inversión pública | 5.56% | 20.37% | 74.07% |
| Correcta ejecución de los PIP'S | 5.56% | 20.37% | 74.07% |
| Información sobre los costos de ejecución | 0% | 18.52% | 81.48% |
| Percepción sobre la elevación de impuestos municipales | 24.07% | 20.37% | 55.56% |
| Percepción sobre el proyecto ejecutado en su localidad | 9.26% | 18.52% | 72.22% |
| El impacto del proyecto de ejecutado, ha dado cabida al desarrollo y disminución de la pobreza | 1.85% | 9.26% | 88.89% |
| Percepción sobre la ejecución de otro tipo de proyectos de inversión | 3.69 | 26.51 | 69.8% |

En la presente tabla se evalúa la eficiencia de la ejecución de los PIP, donde el 94.44% de la población censada manifiesta que ha habido una fiscalización de los proyectos, lo que se complementa con que el 94.44% opina que ha habido una correcta ejecución, teniendo una percepción positiva que alcanza hasta el 90.74% de aceptación de la población beneficiaria, manifestando ello hasta con un 98.15% de que el impacto de estos proyectos ha dado cabida a la disminución de la pobreza en su localidad.

Tabla 6*Percepción de la eficiencia de los PIP's en el Distrito de Ocumal - Anexo de Delo*

| Indicador | Deficiente | No deficiente | Eficiente |
|--|-------------------|----------------------|------------------|
| Fiscalización a los proyectos inversión pública | 13.73% | 23.53% | 62.75% |
| Correcta ejecución de los PIP'S | 11.72% | 39.22% | 49.02% |
| Información sobre los costos de ejecución | 17.65% | 35.29% | 47.06% |
| Percepción sobre la elevación de impuestos municipales | 9.80% | 37.25% | 52.94% |
| Percepción sobre el proyecto ejecutado en su localidad | 7.84% | 23.53% | 68.63% |
| El impacto del proyecto de ejecutado, ha dado cabida al desarrollo y disminución de la pobreza | 5.88% | 21.57% | 72.55% |
| Percepción sobre la ejecución de otro tipo de proyectos de inversión | 0% | 30% | 70% |

En la presente tabla se evalúa la eficiencia de la ejecución de los PIP, donde el 86.28% de la población censada manifiesta que ha habido una fiscalización de los proyectos, lo que se complementa con que el 88.24% opina que ha habido una correcta ejecución, teniendo una percepción positiva que alcanza hasta el 92.16% de aceptación de la población beneficiaria, manifestando ello hasta con un 94.12% de que el impacto de estos proyectos ha dado cabida a la disminución de la pobreza en su localidad.

Tabla 7*Percepción de la eficiencia de los PIP's en el distrito de Colcamar.*

| Indicador | Deficiente | No deficiente | Eficiente |
|---|-------------------|----------------------|------------------|
| Fiscalización a los proyectos inversión pública | 1.45% | 33.33% | 65.22% |
| Correcta ejecución de los PIP'S | 7.25% | 28.99% | 63.77% |
| Información sobre los costos de ejecución | 8.70% | 27.54% | 63.77% |
| Percepción sobre la elevación de impuestos municipales | 10.14% | 26.09% | 63.77% |
| Percepción sobre el proyecto ejecutado en su localidad | 1.45% | 20.29% | 78.26% |
| El impacto del proyecto de ejecutado ha dado cabida al desarrollo y disminución de la pobreza | 0.00% | 23.19% | 76.81% |
| Percepción sobre la ejecución de otro tipo de proyectos de inversión | 0.00% | 12.44% | 87.56% |

En la presente tabla se evalúa la eficiencia de la ejecución de los PIP, donde el 92.55% de la población censada manifiesta que ha habido una fiscalización de los proyectos, lo que se complementa con que el 92.76% opina que ha habido una correcta ejecución, teniendo una percepción positiva que alcanza hasta el 98.55% de aceptación de la población beneficiaria, manifestando ello hasta con un 100.00% de que el impacto de estos proyectos ha dado cabida a la disminución de la pobreza en su localidad.

Tabla 8*Percepción de la eficiencia de los PIP's en el distrito de Trita*

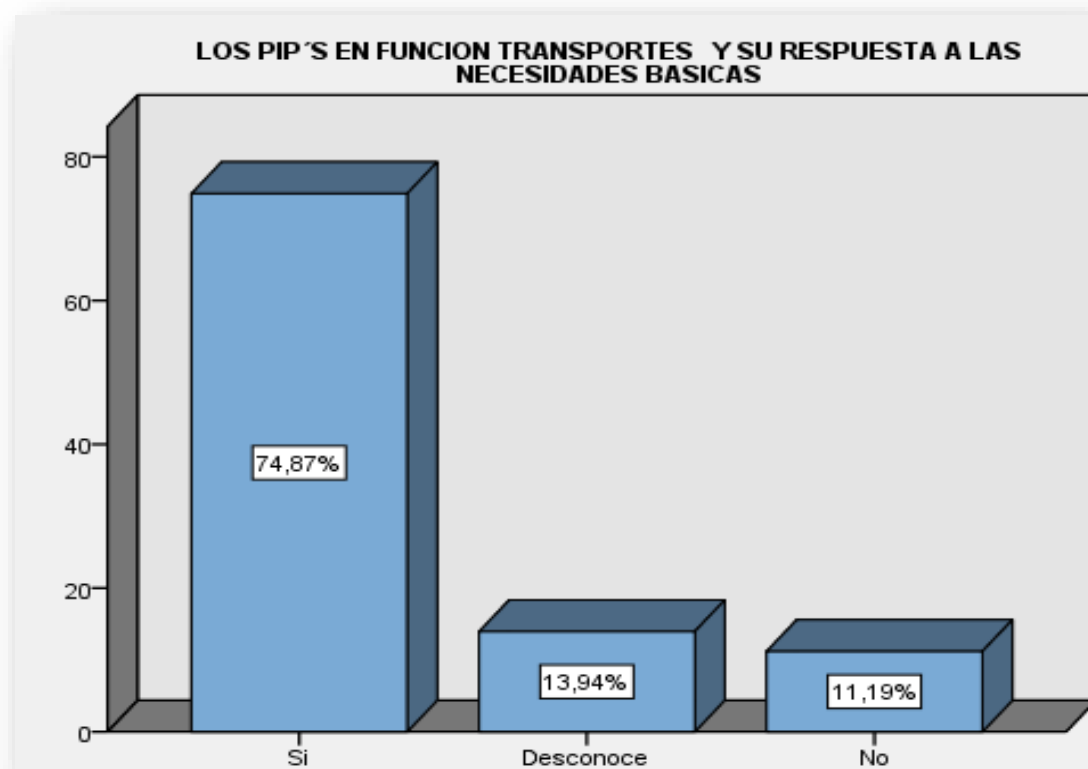
| Indicador | Deficiente | No deficiente | Eficiente |
|--|-------------------|----------------------|------------------|
| Fiscalización a los proyectos inversión pública | 10.45% | 23.88% | 65.67% |
| Correcta ejecución de los PIP'S | 14.93% | 16.42% | 68.66% |
| Información sobre los costos de ejecución | 13.43% | 20.90% | 65.67% |
| Percepción sobre la elevación de impuestos municipales | 14.93% | 22.39% | 62.69% |
| Percepción sobre el proyecto ejecutado en su localidad | 7.46% | 16.42% | 76.12% |
| El impacto del proyecto de ejecutado, ha dado cabida al desarrollo y disminución de la pobreza | 0.00% | 16.42% | 83.58% |
| Percepción sobre la ejecución de otro tipo de proyectos de inversión | 0.00% | 5.00% | 95% |

En la presente tabla se evalúa la eficiencia de la ejecución de los PIP, donde el 89.55% de la población censada manifiesta que ha habido una fiscalización de los proyectos, lo que se complementa con que el 85.08% opina que ha habido una correcta ejecución, teniendo una percepción positiva que alcanza hasta el 92.54% de aceptación de la población beneficiaria, manifestando ello hasta con un 100.00% de que el impacto de estos proyectos ha dado cabida a la disminución de la pobreza en su localidad.

De la evaluación y conclusión del análisis de los resultados podemos confirmar el objetivo general planteado en la presente investigación, el cual fue de que si la ejecución de los proyectos de inversión pública, durante los periodos 2011 – 2016, ha generado impacto en los beneficiarios de estos proyectos, concluyendo positivamente en su mayoría, cuyos resultados presentamos en las figuras contiguas.

Figura 1

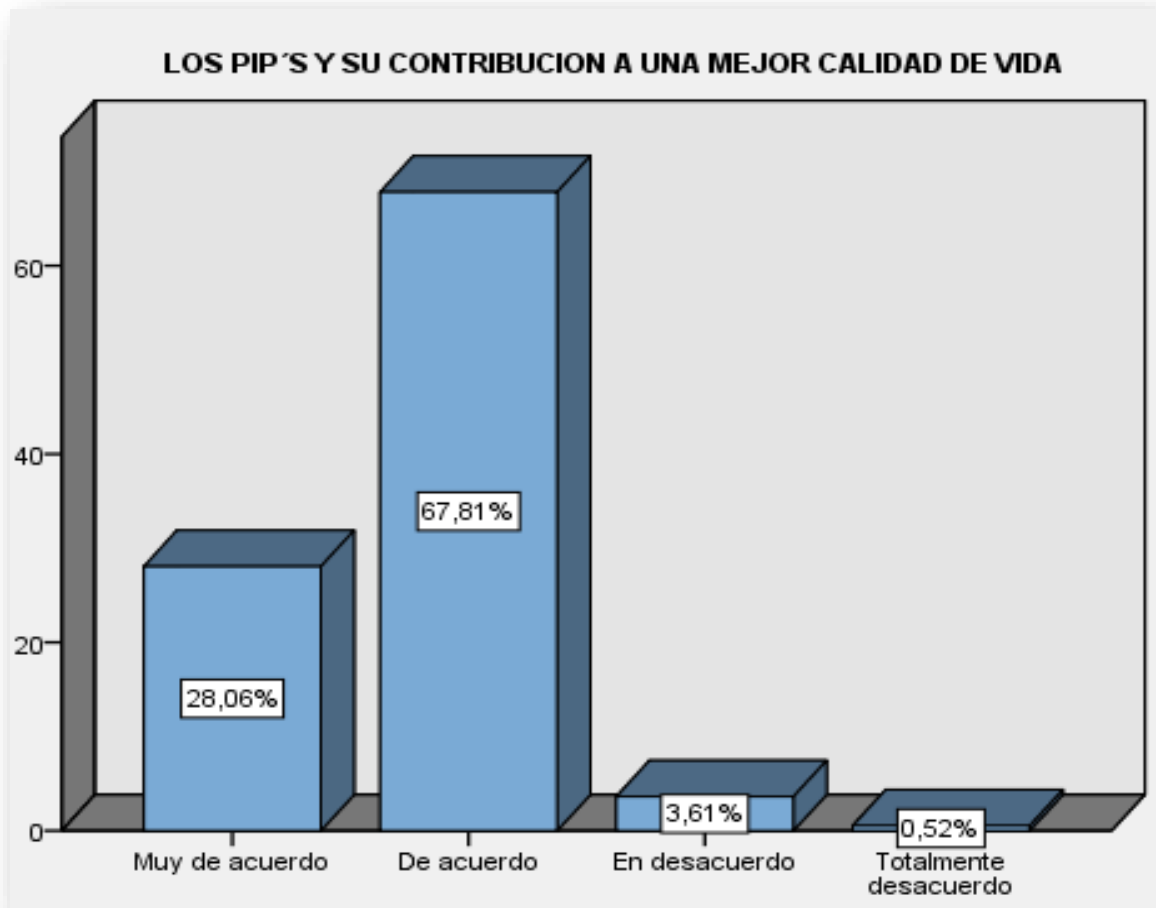
Impacto en las necesidades básicas de los beneficiarios



La presente figura nos indica que los proyectos de inversión pública en la función transportes, si ha respondido a las necesidades básicas de la población representado por un porcentaje de 74.87%, por otro lado el 13.94%, de personas encuestadas ha mencionado que desconoce que esta función haya tenido una respuesta positiva, respecto a sus necesidades básicas, finalmente, un porcentaje representado por el 11.19% ha mencionado que la función transportes no ha tenido un impacto positivo a sus necesidades básicas

Figura 2

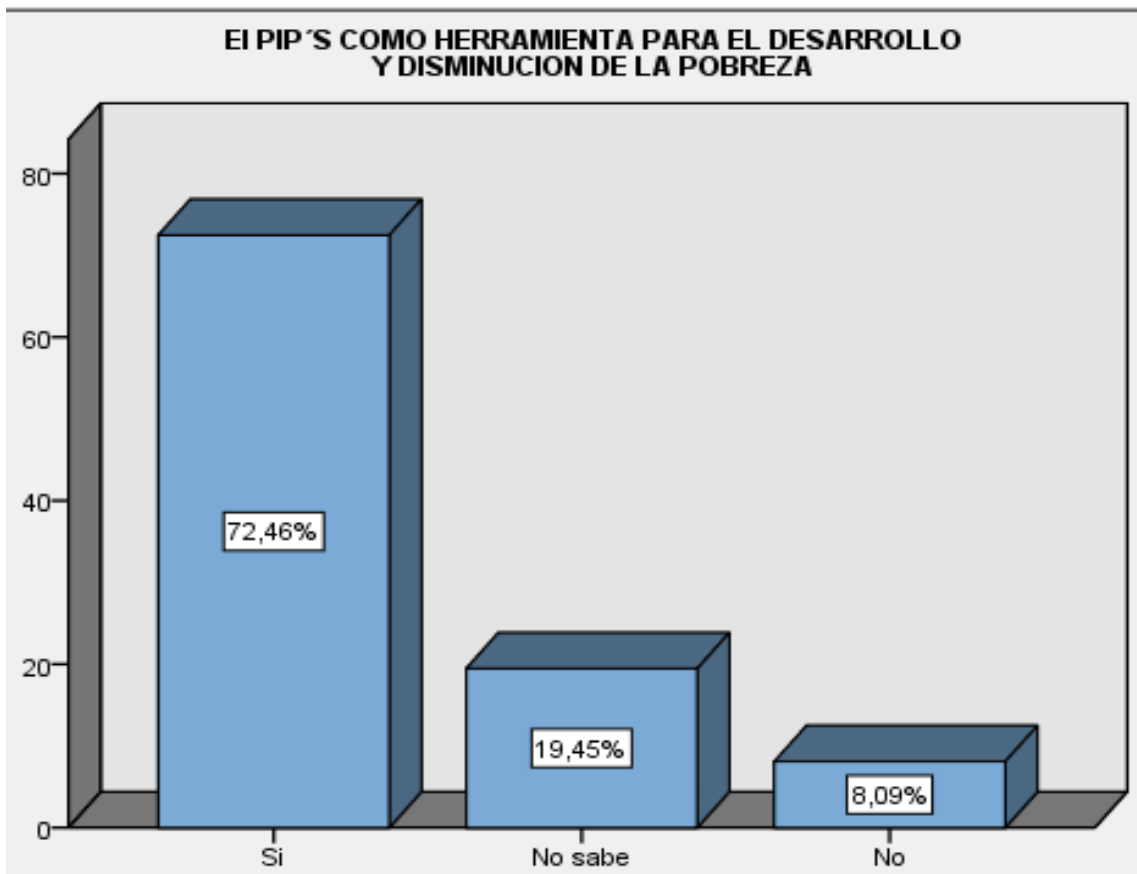
Impacto en la mejora de la calidad de vida de los beneficiarios



Según la figura los proyectos de inversión pública en la función transportes han contribuido a los pobladores a tener una mejor calidad de vida, siendo que el 67.81% está de acuerdo, asimismo el 28.06% de ciudadanos está muy de acuerdo de que los proyectos de inversión en la función transportes fue una acción que ayudó a mejorar sus condiciones de vida, sin embargo, el 3.61% se encuentra en desacuerdo con esta, y el 0.52% está totalmente desacuerdo que este proyecto haya beneficio para ellos.

Figura 3

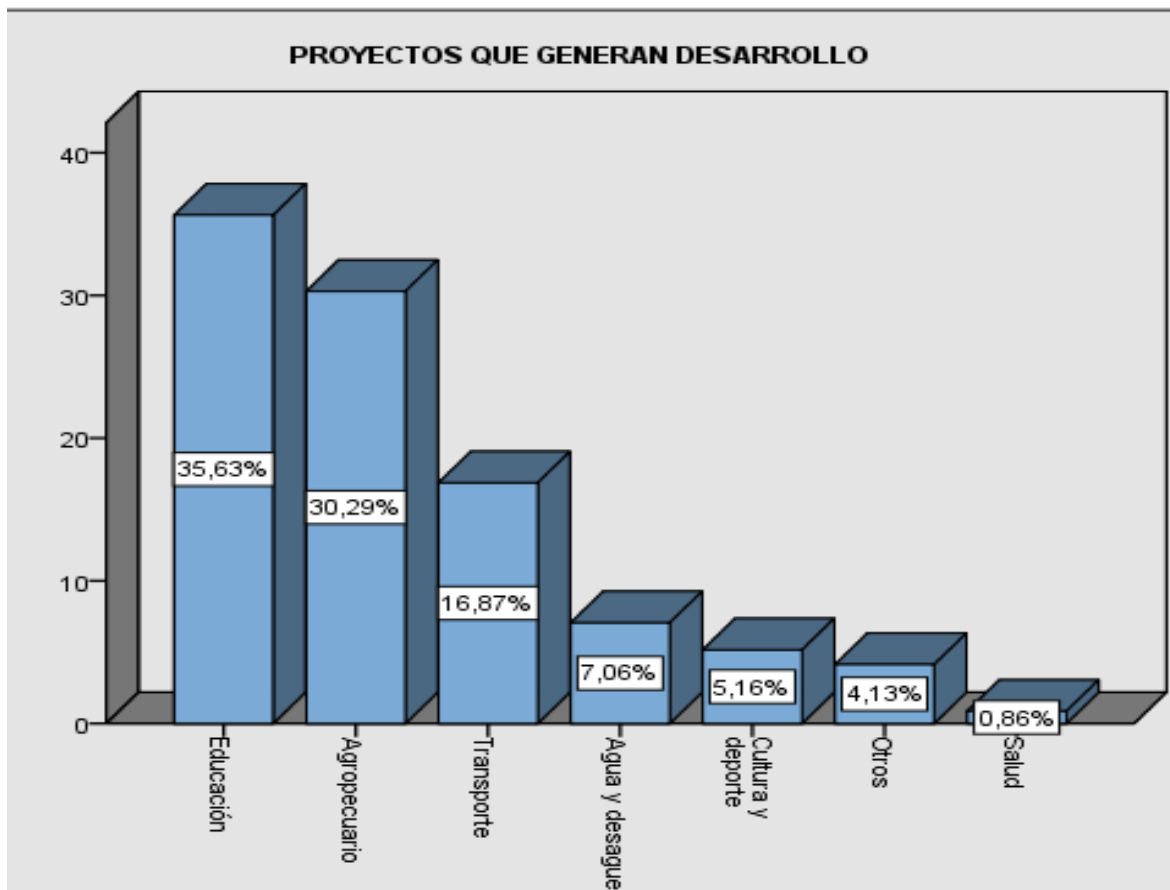
Percepción en la disminución de la pobreza de los beneficiarios



Según la figura, del total de encuestados, el 72.46%, ha indicado que los proyectos en la función transportes ha contribuido a la disminución de la pobreza y ha permitido el desarrollo de sus localidades, sin embargo el 19.45% de personas, mencionó que no sabe si este tipo de proyectos ha generado desarrollo y disminución de pobreza, por otro lado el 8.09%, ha manifestado que con este tipo de proyecto no se ha visto desarrollo ni ha disminuido la pobreza en sus localidades.

Figura 4

Proyectos que requieren de los beneficiarios



Del total de las personas encuestadas, han indicado que les gustaría, que se ejecute un proyecto distinto al de transportes, siendo el proyecto liderado en la opinión provincial el de educación con un porcentaje de 35.63%, seguido de proyectos agropecuarios representado por el 30.29%, continúa el proyecto de transportes con un porcentaje de 16.87%, asimismo se encuentran los proyectos de agua y desagüe (7.06%), cultura y deporte (5.16%), otros proyectos (4.13), finalmente salud con un porcentaje mínimo de 0.86%.

IV. DISCUSIÓN

Los resultados obtenidos revelan una fuerte correlación positiva, se identificó que el 74.65% de los encuestados considera que los proyectos han respondido a sus necesidades básicas, lo cual refleja una percepción mayoritariamente positiva. Además, el 90.14% de los ciudadanos de la Provincia de Luya manifestó que los proyectos contribuyeron a mejorar su calidad de vida. Sin embargo, un 9.86% de la población no percibió ningún impacto positivo, esto sugiere involucrar y dar a conocer más a la población de los beneficios que trae consigo ejecutar proyectos de inversión pública de gran envergadura que permita no solo intervenir en una función de inversión, sino que esta tipología de proyectos genere sinergia con otros proyectos de diversas funciones, que vinculadas entre ellas permitirán mejorar la calidad de vida la población con más y mejores obras.

Por lo tanto, es importante que la Municipalidad Provincial de Luya no solo se enfoque en generar proyectos de inversión pública en el sector transporte, sino que también se generen proyectos de inversión en las demás cadenas funcionales del estado, fomentando la participación activa de la ciudadanía, esto no sólo optimizará el uso de los recursos, sino que también mejorará la percepción pública de la administración y su gestión de inversiones, dando el paso a ser un gobierno eficiente, que fomente la confianza y la comunicación efectiva, donde puede obtener de la población información para atender las necesidades más básicas y fundamentales que les permitan desarrollarse y mejorar su calidad de vida, este entorno no solo es beneficioso para la administración pública para priorizar sus intervenciones, sino que también puede propiciar un clima favorable para la inversión y el desarrollo sostenible en la región, lo cual coincide con lo que demostraron Haque y Kim (2003) cuando analizan la relación entre la inversión pública en transportes y comunicaciones y el crecimiento económico de 15 países en desarrollo para el periodo 1970-1987. Usan técnicas de estimación para panel de datos dinámicos. Sus resultados sugieren una relación positiva y significativa entre la inversión pública en el transporte y comunicación sobre el crecimiento económico; además, comprueba la existencia de una causalidad unidireccional del gasto al crecimiento, y no a la inversa.

En el marco del objetivo específico 1, se identificó la población beneficiaria de los proyectos de inversión pública en transportes ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya, los cuales son propios de la jurisdicción de la provincia de Luya, identificándose acorde a la localidad donde han sido ejecutados los Proyectos, los cuales fueron determinados acorde a la población de proyectos (13 proyectos de inversión en

transportes ejecutados en el periodo 2011-2016) siendo la muestra 12 de ellos, según cálculo estadístico, los cuales han determinado 09 localidades (Luya, Lamud, Chocta, Cocochó, Santa Catalina, San Juan, Delo, Colcamar y Trita) de los distritos de Luya, Lamud, Camporredondo, Santa Catalina, Ocallí, Colcamar y Trita. Esta determinación es consistente con Ponce (2015), quien en su tesis “Inversión Pública y Desarrollo Económico Regional” manifiesta que la relación que tiene la inversión pública con el desarrollo económico ha sido discutida por una serie de autores que refuerzan la relevancia que tiene sobre el desarrollo de las regiones. La discusión teórica también es reforzada por la revisión realizada de algunos trabajos para países latinoamericanos, incluyendo el Perú, esto determina que es primordial la atención desde la localidad más pequeña hasta el estado en su conjunto.

En el marco del objetivo específico 2, se identificó los indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en transportes ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya, siendo estos indicadores: la población, los kilómetros de intervención y el presupuesto ejecutado, concluyendo que el 46.45% del total de proyectos de inversión ejecutados han sido en la localidad de Lamud (5 proyectos), lo cual representa el 22.53% del total de población intervenida, haciendo un total de 22.75 kilómetros intervenidos con pistas y veredas y mejoramiento de vías, con un presupuesto ascendente de S/. 8,436,734.47, en segundo lugar, está la localidad de Cocochó, el cual representa el 19.29% del total de proyectos de inversión ejecutados (1 proyectos), lo cual representa el 27.65% del total de población intervenida, haciendo un total de 0.87 kilómetros intervenidos con pistas y veredas, con un presupuesto ascendente de S/. 3,499,563.22 y el tercer lugar en orden de priorización de intervención la localidad de Santa Catalina, con un 13.15% del total de proyectos de inversión ejecutados (1 proyectos), lo cual representa el 3.91% del total de población intervenida, haciendo un total de 51.67 kilómetros intervenidos con mejoramiento a nivel de afirmado de las vías, con un presupuesto ascendente de S/. 2,384,804.21, por lo que podemos determinar que mediante la ejecución de proyectos de inversión pública en la función transportes, permite identificar los indicadores económicos que hacen que un proyecto sea rentable o no socialmente, lo que es conocido como cierre de brechas, lo cual es congruente con lo que Hernández (2016), manifiesta que el gasto público no será productivo ni generador de riqueza si se canaliza como desperdicio en usos no rentables en el nivel macroeconómico. Este desperdicio se refleja en que dicho gasto se utiliza más para financiar un mayor

consumo, público y/o privado, que, para lograr una mayor productividad de la inversión, que puede darse, entre otras medidas colaterales, por medio del fomento de la inversión productiva, pública o privada, no sustitutiva, dirigiéndose específicamente a la creación de infraestructuras económicas y sociales. Por tanto, las acciones de política económica deben estar encaminadas a que se gaste bien más que a cuánto se gasta.

En el marco del objetivo específico 3, se analizó la relación entre los proyectos de inversión pública y los beneficiarios de la ejecución de los proyectos de inversión pública en transporte, identificando en esta investigación que el 74.65% de los encuestados considera que estos proyectos han respondido a sus necesidades básicas, lo cual es consistente con los resultados de un estudio realizado por López et al. (2020), donde se encontró que el 75% de los ciudadanos en una determinada región percibían mejoras similares en su calidad de vida gracias a las inversiones en infraestructura. Esto sugiere que, independientemente del contexto específico, la inversión en transporte tiende a ser vista positivamente por las comunidades afectadas. Además, el 90.14% de los ciudadanos de la Provincia de Luya afirmó que los proyectos han contribuido a una mejor calidad de vida, lo que se alinea con la investigación de Martínez y Pérez (2021), quienes reportaron un 68% de aprobación en una muestra nacional sobre el impacto positivo de la infraestructura de transporte en el bienestar social. Sin embargo, es preocupante que un 9.86% de la población no perciba ningún impacto positivo, lo que contrasta con el estudio de Fernández et al. (2019), que encontró un porcentaje mucho menor (alrededor del 5%) de ciudadanos escépticos sobre los beneficios de los proyectos de transporte. Esta discrepancia podría atribuirse a diferencias en la implementación y gestión local.

Por último, en relación con el objetivo específico 4, sobre la propuesta de mejora para la gestión de proyectos de inversión pública que generen impacto económico en la población de la Provincia de Luya, el presente estudio nos revela que es muy importante la aceptación de la población para la determinación, gestión y ejecución de un proyecto de inversión pública en el sector transporte, pero este debe ir de la mano con la socialización de los mismo permitiendo a la entidad aplicar procedimientos de consulta previa sobre las necesidades y realidades de tal lo cual población, lo cual va a hondar en determinar el tipo de intervención necesaria para un determinado territorio, ello en vista que el 43.66% de la población entrevistada si tiene conocimiento de los proyectos que se ejecutan en su localidad, y hay un 67.61% de esta población que ha determinado que la ejecución de los PIP'S, en la función transportes si son una respuesta a las necesidades básicas de la

población y que un 54.93% si a estado de acuerdo en la ejecución de los mismo, lo cual valida la afirmación de Justo (2018), en su tesis “Inversión pública y su relación con el crecimiento económico del distrito de Tarapoto, 2010 – 2015” donde concluye que existe relación directa entre la inversión pública y Crecimiento Económico del distrito de Tarapoto en el período 2010 – 2015, lo cual es validado por el coeficiente de Pearson, la prueba de regresión lineal y la prueba de t de student.

En conclusión, aunque sus hallazgos son consistentes con estudios previos, también revelan áreas donde la percepción ciudadana puede ser mejorada mediante una comunicación más efectiva y un enfoque más inclusivo hacia las prioridades comunitarias. Esto subraya la necesidad urgente de adaptar las estrategias de inversión pública para maximizar su impacto positivo y abordar las preocupaciones expresadas por segmentos significativos de la población.

V. CONCLUSIONES

Se identificó la población beneficiaria de los proyectos de inversión pública en transportes ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya durante los periodos 2011 – 2016, el cual está conformado por 09 localidades como lo son: Luya, Lamud, Chocta, Coccochó, Santa Catalina, San Juan, Delo, Colcamar y Trita, cuya muestra representativa de 581 personas, han reflejado el beneficio de las 10,467 que conforman estos distritos de intervención, determinando que la población donde mayores beneficiados radican para la ejecución de estos proyectos se encuentran en las localidades de Luya, Lamud y Coccochó, asimismo la población más participativa en las decisiones de la población oscilan entre los 31 a 40 años, dedicándose en su gran parte a actividades agrícolas como medio de subsistencia y economía para sus hogares.

De la misma forma se identificaron los indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en transportes ejecutados por la entidad municipal, reflejados en el presupuesto de inversión, kilómetros de intervención y la población beneficiaria, concluyendo que la ciudad capital de la provincia (Lámud) es la que más proyectos ejecutados ha recibido en esta función de transporte durante el periodo analizado, con un 46.45% del total de proyectos (5 proyectos), lo cual representa el 22.53% del total de población intervenida, haciendo un total de 22.75 kilómetros intervenidos con pistas y veredas y mejoramiento de vías, con un presupuesto ascendente de S/. 8,436,734.47, este análisis nos permitió evaluar en términos de rentabilidad social, que algunos proyectos han logrado significativos avances, como una mejoría en el acceso a servicios básicos.

Asimismo se analizó la relación entre los proyectos de inversión pública en transportes y los beneficiarios, concluyendo que el 74.65% de los pobladores considera que los proyectos han respondido a sus necesidades básicas, sumándose al otro 90.14% de los ciudadanos de la Provincia de Luya quienes afirman que los proyectos han contribuido a una mejor calidad de vida; sin embargo, no todos los ciudadanos han percibido un cambio significativo en su calidad de vida, este escenario evidencia la necesidad de mejorar la comunicación sobre los beneficios de los proyectos y, sobre todo, de involucrar más a la comunidad en su planificación, hay que prestar atención a un 9.86% de la población que afirma no ha percibido ningún impacto positivo. Del mismo modo el 83.53% de la población concluye que estos proyectos han logrado generar fuentes de empleo en las zonas donde se ha intervenido, permitiendo incrementar sus ingresos y poder asumir el

costo de una casta familiar en beneficio de sus familiares, del mismo modo con la ejecución de esta tipología de proyectos, el valor de sus predios han sido revalorados permitiéndoles tener una esperanza de ahorro en cuanto a bienes tangibles como lo confirma el 93.05% de la población materia de estudio.

Por último, se concluye que, de la evaluación de los objetivos generales y específicos, se ha determinado que existe una fuerte interrelación positiva de bienestar entre las variables analizadas, lo cual convoca a que como investigación realizamos una propuesta de mejora para la gestión de proyectos de inversión pública que generen impacto económico en la población de la Provincia de Luya, hacia los que toman las decisiones en cuanto al tipo y lugar de intervención de los mismo, teniendo presente la necesidad urgente y básica que requiere la población, su sentir, sus sueños y esperanzas de desarrollo hacia la comunidad, concluyendo que los presupuesto invertidos por la entidad municipal, si han logrado generar el impacto en su mayoría en las zonas de intervención, y que una pieza fundamental en la programación, formulación, ejecución, operación y mantenimiento de un proyecto de inversión pública, es la población, una población organizada e informada, que coadyuve a la buena toma de decisiones, para que los proyectos ejecutados logren su propósito y generen el impacto de desarrollo económico y mejora de la calidad de vida para todos.

VI. RECOMENDACIONES

Para mejorar la distribución de ejecución de proyectos entre la comunidad dentro de la provincia de Luya, se recomienda tomar en cuenta la mayor población beneficiaria, desde la programación, formulación y ejecución de inversiones, y que estos proyectos resuelvan los problemas de manera integral, ya sean en el sector transporte u otra función que el estado tiene establecido, asimismo tomar especial cuidado en la socialización de los mismos, lo que va permitir que la población tenga conocimiento y este prepara al cambio que ello va ocasionar durante la implementación de una inversión, asimismo se recomienda atender a la población que menos recursos y acceso a los servicios básicos tienen, que en el caso de la provincia de luya es la población que se encuentra asentada en zonas rural y cuya actividad principal es el sector agrícola, por lo que es esencial realizar un diagnóstico más profundo de las necesidades y prioridades de la población. Esto puede incluir la implementación de encuestas y talleres participativos que permitan a los ciudadanos expresar sus inquietudes y sugerencias sobre los proyectos que consideren más relevantes para su bienestar.

Para que los proyectos de inversión que ejecute la entidad a futuro, y que estos tengan el impacto socioeconómico y rentabilidad social que busca, deben desde su nacimiento pasar por una etapa de socialización y priorización, por eso recomiendo a la entidad mejore e implemente los procesos de participación ciudadana, donde la población asuma la responsabilidad conjunta con la entidad municipal la de gestionar la inversión, desde su idea hasta su consecución, ello permitirá que los proyectos no solo sean priorizados por la entidades con beneficio en una determinada población, sino que estos respondan a las necesidades de los mismos, con especial interés en el desarrollo y la mejora de calidad de vida, lo que permitirá que un proyecto sea rentable económica y socialmente. Asimismo, debe considerar la realización de evaluaciones de impacto ambiental y social para cada proyecto, asegurando que se minimicen los efectos negativos y se maximicen los beneficios para la comunidad. Esto incluye la identificación de posibles riesgos y la implementación de medidas de mitigación.

Considerando la fuerte correlación entre la ejecución de proyectos de inversión pública, la gestión administrativa y la población beneficiaria, se recomienda a la municipalidad, adopte metodologías de priorización de proyectos, que permitan llegar estos a las poblaciones más vulnerables, se formulen buenos y eficientes PIP, con una adecuada gestión que faciliten el financiamiento, seguimiento y control de proyectos, la implementación de áreas de evaluación de proyectos, para contar con inversiones eficaces y que estas respondan a la necesidad de población.

Finalmente, es esencial mejorar la transparencia en la gestión de los proyectos de inversión pública, proporcionando información clara y accesible sobre los objetivos, avances y resultados de cada iniciativa. Esto fomentará la confianza de la población y su participación activa en el proceso. Al abordar estas áreas, la Municipalidad Provincial de Luya podrá no solo mejorar la efectividad de sus proyectos de inversión pública, sino también fortalecer la relación con la comunidad, además, se sugiere establecer un sistema de monitoreo y evaluación continua que permita medir el impacto de los proyectos a lo largo del tiempo. Esto incluiría la recolección de datos periódicos sobre indicadores socioeconómicos, así como la percepción de la población sobre los beneficios y desafíos asociados a los proyectos ejecutados asociados a que la entidad deberá invertir en la capacitación de los funcionarios municipales y de la comunidad en gestión de proyectos, para que puedan identificar, planificar y ejecutar iniciativas que respondan a las necesidades locales de manera más efectiva.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación*. Persona.
- Castillo, M. (2016). *El rol de la inversión pública en el desempeño económico regional del Perú: 2001-2014*. Revista Estudios de Políticas Públicas, 2 (2), 1-14. <https://doi.org/10.5354/0719-6296.2016.44257>
- Cegarra, J. (2004). *Metodología de la investigación científica y tecnológica*. Ediciones Díaz de Santos.
- Decreto Supremo N.º 102-2007-EF. (2007). *Reglamento del SNIP* (Actualizado) en vigencia desde el 02 de agosto de 2007 y modificado por DS N.º 038-2009-EF (15 de febrero de 2009).
- Fernández, R., Torres, M., & Gómez, L. (2019). *Percepción ciudadana sobre la inversión pública en infraestructura: Un análisis desde la experiencia local*. Revista Latinoamericana de Políticas Públicas, 18 (3), 89-105. <https://doi.org/10.1016/j.rlpp.2019.03.004>
- Fuerte, R. (2014). *Políticas de inversión pública y su impacto sobre el desarrollo rural: Estrategias y mecanismos de implementación en la última década*. En A. Diez, E. Raéz, & R. Fort (Eds.), *Perú: El problema agrario en debate* (págs. 423-496). Sepia.
- García, L. (2016). *Evaluación del impacto de la inversión en infraestructura del transporte en el crecimiento de la economía en Colombia* (Tesis de licenciatura). Universidad EAFIT-Colombia. <http://hdl.handle.net/10784/196>
- Gómez, E. (2019). *La inversión pública en infraestructura vial como un factor de crecimiento económico en la región Amazonas* (Tesis de licenciatura). Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas. <https://repositorio.untrm.edu.pe/handle/UNTRM/2057>
- Hernández, J. (2016). *Inversión pública y crecimiento económico: Hacia una nueva perspectiva de la función del gobierno*
- Jayme, C. & Salas, A. (2021). *Cuellos de botella en infraestructura de transportes y sus efectos sobre el crecimiento económico en Perú* (Tesis de licenciatura). Universidad del Pacífico. <https://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/3055>
- Justo, E. (2018). *Inversión Pública y su relación con el crecimiento económico del distrito de Tarapoto, 2010 – 2015*

- Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) modificada por las Leyes N.º 28522 (25 de mayo de 2005), N.º 28802 (21 de julio de 2006), D.L. N.º 1005 (03 de mayo de 2008) y N.º 1091 (21 de junio de 2008).
- Lavado, JM, & Sánchez, DK (2021). *Procesos de gestión de los proyectos de inversión de infraestructura vial en los gobiernos regionales: Un caso del gobierno regional de San Martín - Perú*. Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v5i4.772
- López, MJ, Álvarez, P., & González, E. (2020). *Medidas del comportamiento ecológico y antecedentes: Conceptualización y validación empírica de escalas*. Universitas Psicológica, 14 (1), 189-204. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.upsy14-1.mbe>
- Martínez, A., & Pérez, J. (2021). *Impacto de la infraestructura de transporte en el bienestar social: Un estudio comparativo en comunidades vulnerables*. Revista de Estudios Sociales, 32 (2), 45-62. <https://doi.org/10.1016/j.resosoc.2021.01.005>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2020). *Iniciativas en el sector transportes*.
- Muñoz, P. (2016). *Relación entre inversión en infraestructura de transportes y desarrollo económico* (Tesis de licenciatura). Universidad EAFIT-Colombia. https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/12085/Pablo_MunozVallejo_2016.pdf?sequence=2
- Ramírez, C., López, F., & Martínez, R. (2023). *Prioridades comunitarias en la inversión pública: Un estudio sobre educación y salud en zonas rurales de América Latina*. Revista de Desarrollo Sostenible, 15 (2), 67-84. <https://doi.org/10.1016/j.rdsus.2023.02.007>
- Zurita, M., Amboya, R., & Barba, E. (2016). *Infraestructura vial y crecimiento económico: Caso parroquias Sevilla Don Bosco y San Isidro, Provincia de Morona Santiago, Ecuador*. Revista de Investigaciones Altoandina. <https://doi.org/10.18271/ria.2016.182>

VIII. ANEXOS

Anexo 1: Operacionalización de variables

Anexo 2: Ubicación de la investigación

Anexo 3: Instrumento de recolección de datos

Anexo 4: Proyecto del sector transporte para estudio

Anexo 5: Cálculo de tamaño de muestra finita

Anexo 6: Cálculo de tamaño de muestra infinita

Anexo 7: Aplicación y análisis del programa estadístico SPSS

Anexo 8: Panel Fotográfico

Anexo 1

Operacionalización de variables

| Objetivos específicos | Variable | Definición teórica | Definición operativa | Dimensión | Indicadores | Técnica o instrumento |
|--|-----------------------------------|---|--|--------------|--|---|
| Identificar los indicadores económicos de los PIP's en transportes ejecutados por la entidad Municipalidad Provincial de Luya. | Ejecución de PIP's en Transportes | Se conceptualiza por Ejecución de Inversión Pública en Transporte a toda salida de capitales financieros de origen público destinado a crear, optimizar, incrementar y/o reemplazar las existencias de obras físicas de potestad pública, con el objetivo de ampliar y mejorar la capacidad del país para brindar la prestación de manera adecuada los servicios de movilidad peatonal y/o vehicular. (MEF, 2000) | Los PIP's en Transporte ejecutados por la MPL-L, serán identificados y evaluados en cuanto a su nivel de ejecución física y financiera, así como la determinación de su población beneficiaria e indicadores económicos sobre los cuales se generará su rentabilidad social. | Vías Urbanas | <ul style="list-style-type: none"> • Pistas. • Veredas. • Drenaje Pluvial | Filtración de Proyectos del Banco de Proyectos de la MPL. Seguimiento de metas del proyecto. Determinación de ejecución de metas. |
| | | | | Vías Rurales | <ul style="list-style-type: none"> • Aperturas de nuevas Trochas • Mejoramiento de Trochas existentes. | Filtración de Proyectos del Banco de Proyectos de la MPL. Seguimiento de metas del proyecto. Determinación de ejecución de metas |
| Analizar la relación entre los PIP's y los beneficiarios de la ejecución de los PIP's en transporte. | Impacto en sus Beneficiarios | Medir el nivel económico de un grupo poblacional teniendo en cuenta métricas como producto bruto, excedente de producción, esperanza de vida, empleo, comercio, etc. (definiciones-de.com,2016) | El Impacto económico será medido al nivel de logro alcanzado por la ejecución física de los proyectos en transporte que van a generar una óptima calidad de vida, garantizando el acceso a los servicios primarios básicos e incremento del excedente de producción de la zona beneficiaria. | Social | <ul style="list-style-type: none"> • Satisfacción de la población. • Mayor y mejor acceso a servicios básicos de educación, transporte, salud, electrificación, etc. | Entrevista. Encuesta. Base de datos de Postas Médicas y micro redes. Data de la UGEL. Datos estadísticos del IVP. Otros. |
| | | | | Económico | <ul style="list-style-type: none"> • Mayor excedente de producción agropecuaria. • Nivel de ingreso per cápita. • Mejora la eficacia de vida. | Entrevista. Encuesta. |

Anexo 2

Ubicación de la investigación

El presente estudio tiene como ubicación localidades ubicadas en alguno de los 23 distritos de la provincia de Luya Región Amazonas, en la zona nororiental del Perú, limita por el norte con la provincia de Utcubamba, con el este con la provincia de Bongará, por el sur con la provincia de Chachapoyas y por el oeste con la provincia de Cajamarca.

Figura 5

Ubicación de los Distritos de Intervención del Estudio



Nota. Imagen del GOREA (Oficina de Acondicionamiento y O.T.)

Anexo 3

Instrumento de recolección de datos

ENCUESTA PARA DETERMINAR SI LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE LUYA HA SIDO EFICIENTE EN CUANTO A LA APLICACIÓN DE SUS RECURSOS EN TRANSPORTES:

Su opinión es importante para nosotros, para determinar el nivel impacto que ha tenido la ejecución de proyectos de inversión pública, en los distritos y/o anexos de la provincia de Luya, ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya-Amazonas, respecto a la función transportes en el periodo 2011-2016. Por favor responda las siguientes preguntas en los espacios indicados:

Datos de Control

1. ¿Lugar de residencia habitual?
 - a) Lamud
 - b) Chocta
 - b) Cocochó
 - c) Santa Catalina
 - d) Ocumal
 - e) Conila
 - f) Trita

2. ¿Qué edad tiene? Años

3. ¿Actividad principal a la que se dedica?
 - a) Agricultura
 - b) Comercio
 - c) Profesión
 - d) Ninguno

**Población beneficiaria de los proyectos de inversión pública en la función
transportes ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya**

4. ¿Conoce el o los tipos de proyecto que se han ejecutado en su localidad durante el año 2011-2016?
- a) Si
 - b) No
 - c) Desconoce
5. ¿Cree usted que la ejecución del proyecto en la función transportes respondió a las necesidades básicas de la población?
- a) Si
 - b) No
 - c) Desconoce
6. ¿Cree usted que el proyecto ejecutado por la municipal provincial fue en acuerdo con la población?
- a) Si
 - b) No
 - c) No se informó
7. ¿Cree usted que el proyecto ejecutado está alineado al presupuesto participativo de la entidad?
- a) Si
 - b) No
 - c) No sabe
8. ¿La ejecución del proyecto se realizó en los plazos establecidos?
- a) Si
 - b) No
 - c) No sabe

9. ¿Cree usted que con la ejecución del o los proyecto se han mejorado los servicios básicos que demanda la población?

- a) Si
- b) No
- c) No sabe

**Indicadores económicos de los proyectos de inversión pública en la función
transportes ejecutados por la Municipalidad Provincial de Luya.**

10. ¿Cree usted que el o los proyectos ejecutados contribuyeron a mejorar la calidad de vida de la población?

- a) Muy de acuerdo
- b) De acuerdo
- c) En desacuerdo
- d) Totalmente en desacuerdo

11. ¿Considera usted que con la ejecución de los proyectos se incrementó el costo de vida?

- a) Muy de acuerdo
- b) De acuerdo
- c) En desacuerdo
- d) Totalmente en desacuerdo

12. ¿Cree usted que la ejecución del proyecto ha permitido crear más puestos de trabajo para la población beneficiaria?

- a) Muy de acuerdo
- b) De acuerdo
- c) En desacuerdo
- d) Totalmente en desacuerdo

13. ¿Cree usted que con la ejecución del proyecto dio cabida a la creación de negocios?

- a) Muy de acuerdo
- b) De acuerdo
- c) En desacuerdo

d) Totalmente en desacuerdo

14. ¿Cree usted que el proyecto ha generado mayor turismo y desarrollo a la población?

a) Muy de acuerdo

b) De acuerdo

c) En desacuerdo

d) Totalmente en desacuerdo

15. ¿Cree usted que con la ejecución del proyecto valorizaron más el precio de los predios?

a) Muy de acuerdo

b) De acuerdo

c) En desacuerdo

d) Totalmente en desacuerdo

16. ¿Qué proyectos cree usted que generan desarrollo a la población?

a) Agropecuario

b) Agua y desagüe

c) Cultura y deporte

d) Salud

e) Educación

f) Transporte

g) Otros

Interrelación entre los proyectos de inversión pública y los beneficiarios de la ejecución de los PIP's en transporte.

17. ¿Cree usted que existió una fiscalización constante de las autoridades locales y de la población beneficiaria durante la ejecución del proyecto?

a) Si

b) No

c) No sabe

18. ¿Cree usted que existió una correcta ejecución del proyecto?

- a) Si
- b) No
- c) No sabe

19. ¿La municipalidad provincial informó oportunamente a la población sobre los costos de ejecución?

- a) Si
- b) No
- c) No sabe

20. ¿Cree usted que paga más impuestos municipales después de la ejecución del proyecto?

- a) Si
- b) No
- c) No sabe

21. ¿Cree usted que la municipalidad debió gestionar y ejecutar otro tipo de proyecto de inversión pública en su localidad?

- a) Si
- b) No
- c) No sabe

22. De manera general, ¿considera usted que la ejecución de proyectos en la función transportes ha sido una herramienta que ha permitido el desarrollo y disminución de la pobreza en su localidad?

- a) Si
- b) No
- c) No sabe

Anexo 4

Proyecto del sector transporte para estudio

| N° | SNIP | NOMBRE DEL PROYECTO | LOCALIDAD | AÑO | EJECUCIÓN | Q | MUESTRA |
|---|--------|---|----------------|------|-------------------|-----------|-----------|
| 1 | 283218 | CREACION DE PISTAS, VEREDAS Y DRENAJE PLUVIAL DE LAS CALLES: JR. COLON, JR. ALTO PERU, AV. ALFONSO UGARTE Y JR. BOLIVAR DE LA LOCALIDAD DE LAMUD, PROVINCIA DE LUYA - AMAZONAS | LAMUD | 2016 | 4,008,780.24 | 1 | 1 |
| 2 | 179448 | MEJORAMIENTO, CONSTRUCCION DE PAVIMENTACION, VEREDAS Y DRENAJE PLUVIAL DEL BARRIO GUALAMITA DEL JR MIGUEL GRAU CDAS 4 AL 8, JR GARCILAZO DE LA VEGA CDAS 4 AL 10, JR BOLIVAR CDA 2, JR LIMA CDA 1, DISTRITO LAMUD, PROVINCIA DE LUYA - AMAZONAS | LAMUD | 2013 | 3,769,115.85 | 1 | 1 |
| 3 | 325588 | MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD DEL JR. CUNAMIA CDAS 08 AL 11 Y DEL JR. AMAZONAS CDAS 01 AL 09 DE LA LOCALIDAD DE COCOCHO, DISTRITO DE CAMPORREDONDO, PROVINCIA DE LUYA - AMAZONAS | CAMPORREDONDO | 2016 | 3,499,563.22 | 1 | 1 |
| 4 | 271484 | CREACION DEL CAMINO VECINAL SANTA CATALINA - SAN JUAN - EMPALME - SALAZAR, DISTRITO DE SANTA CATALINA, PROVINCIA DE LUYA - AMAZONAS | SANTA CATALINA | 2016 | 2,384,804.21 | 1 | 1 |
| 5 | 359173 | CREACION DEL CAMINO VECINAL LAPAC - PAMBATO, DISTRITO DE LUYA, PROVINCIA DE LUYA - AMAZONAS | LUYA | 2016 | 1,759,243.57 | 1 | 1 |
| 6 | 230094 | CONSTRUCCION DEL CAMINO VECINAL CONILA-COLCAMAR DISTRITOS DE CONILA Y COLCAMAR, PROVINCIA DE LUYA - AMAZONAS | COLCAMAR | 2015 | 835,229.47 | 1 | 1 |
| 7 | 258495 | CONSTRUCCION DE PUENTE CARROZABLE DELO DISTRITO DE OCALLI, PROVINCIA DE LUYA - AMAZONAS | OCALLI | 2015 | 518,756.80 | 1 | 1 |
| 8 | 204195 | MEJORAMIENTO DE LA CAPACIDAD OPERATIVA DEL POOL DE MAQUINARIA DE LA MUNICIPALIDAD, PROVINCIA DE LUYA - AMAZONAS | LAMUD | 2012 | 438,745.27 | 1 | 1 |
| 9 | 187136 | CREACION TROCHA CARROZABLE DELO - SAN JUAN DISTRITO OCALLI ,, PROVINCIA DE LUYA - AMAZONAS | OCALLI | 2013 | 332,197.89 | 1 | 1 |
| 10 | 258799 | CREACION DE PUENTE CARROZABLE SAN JUAN - DISTRITO OCUMAL, PROVINCIA DE LUYA - AMAZONAS | OCALLI | 2016 | 323,251.50 | 1 | 1 |
| 11 | 257095 | MEJORAMIENTO DE LAS CALLES JR. GARCILAZO DE LA VEGA Y JR. MIGUEL GRAU DISTRITO DE LAMUD, PROVINCIA DE LUYA - AMAZONAS | LAMUD | 2013 | 208,911.73 | 1 | 1 |
| 12 | 194655 | MEJORAMIENTO, AMPLIACION DE LA TROCHA CARROZABLE LAMUD, CHAQUI L TRITA, PROVINCIA DE LUYA - AMAZONAS | TRITA | 2012 | 47,908.70 | 1 | 1 |
| 13 | 247798 | CONSTRUCCION ESCALINATA PEATONAL EN EL BARRIO SANTA ANA - DISTRITO DE LAMUD, PROVINCIA DE LUYA - AMAZONAS | LAMUD | 2013 | 11,181.38 | 1 | - |
| TOTAL EJECUCION PRESUPUESTAL S/. | | | | | 18,137,690 | 13 | 12 |

Anexo 5

Cálculo de tamaño de muestra finita

CÁLCULO TAMAÑO DE MUESTRA FINITA

| Parámetro | Insertar Valor |
|-----------|----------------|
| N | 13 |
| Z | 1.960 |
| P | 50.00% |
| Q | 50.00% |
| e | 10.00% |

Tamaño de muestra
"n" = **11.56**

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

n = Tamaño de muestra buscado
N = Tamaño de la Población o Universo
Z = Parámetro estadístico que depende el Nivel de Confianza (NC)
e = Error de estimación máximo aceptado
p = Probabilidad de que ocurra el evento estudiado (éxito)
q = (1 - p) = Probabilidad de que no ocurra el evento estudiado

| Nivel de confianza | Z _{alfa} |
|--------------------|-------------------|
| 99.7% | 3 |
| 99% | 2.58 |
| 98% | 2.33 |
| 96% | 2.05 |
| 95% | 1.96 |
| 90% | 1.645 |
| 80% | 1.28 |
| 50% | 0.674 |

Elaborado por: Rafael Valqui

Anexo 6

Cálculo de tamaño de muestra infinita

CALCULO TAMAÑO DE MUESTRA INFINITA

| Parámetro | Insertar Valor |
|-----------|----------------|
| Z | 1.960 |
| P | 50.00% |
| Q | 50.00% |
| e | 3.00% |

Tamaño de muestra
"n" = **1,067.11**

$$n = \frac{Z_{\alpha}^2 * p * q}{e^2}$$

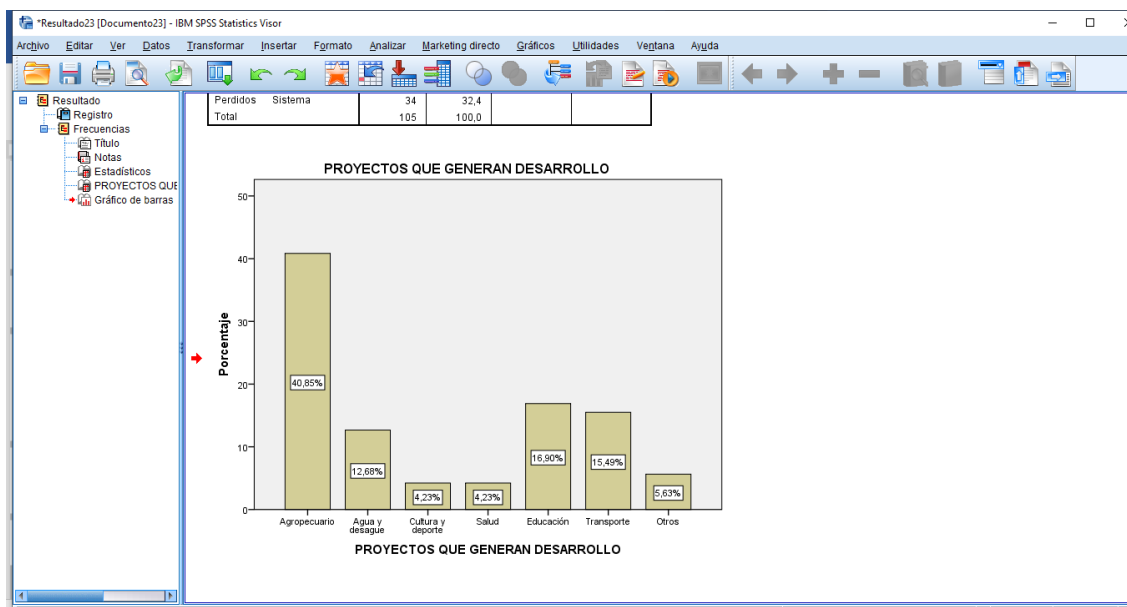
n = Tamaño de muestra buscado
Z = Parámetro estadístico que depende el Nivel de Confianza (NC)
e = Error de estimación máximo aceptado
p = Probabilidad de que ocurra el evento estudiado (éxito)
q = (1 - p) = Probabilidad de que no ocurra el evento estudiado

| Nivel de confianza | Z _{alfa} |
|--------------------|-------------------|
| 99.7% | 3 |
| 99% | 2.58 |
| 98% | 2.33 |
| 96% | 2.05 |
| 95% | 1.96 |
| 90% | 1.645 |
| 80% | 1.28 |
| 50% | 0.674 |

Elaborado por: Rafael Valqui

Anexo 7

Aplicación y análisis del programa estadístico SPSS



Anexo 8

Panel Fotográfico

Figura 6

Aplicación de encuestas de campo



Figura 7

Entrevista al área de Planificación de Inversiones de la MPLL



Figura 8

Recolección de Datos en Encuentro Comunitario



Figura 9

Presentación de los resultados de las encuestas



Figura 10

Autoridades de la Provincia de Luya, informando acerca de los PIP's en transporte



Figura 11

Población beneficiaria con Carreteras nuevas



Figura 12

Socialización del estudio en las localidades de intervención.

