



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO

FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y

ADMINISTRATIVAS

ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES



INCIDENCIA DEL PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO

EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA PROVINCIA DE

PUNO 2021.

TESIS

PRESENTADA POR:

Bach. ADELAYDA PILAR RAMOS APAZA

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

CONTADOR PÚBLICO

PUNO - PERÚ

2023



NOMBRE DEL TRABAJO

**INCIDENCIA DEL PLAN VIAL PROVINCIA
L PARTICIPATIVO EN EL DESARROLLO E
CONÓMICO DE LA PROVINCIA DE PUNO**

AUTOR

ADELAYDA PILAR RAMOS APAZA

RECUENTO DE PALABRAS

22758 Words

RECUENTO DE CARACTERES

123570 Characters

RECUENTO DE PÁGINAS

141 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

4.6MB

FECHA DE ENTREGA

Apr 20, 2023 9:09 AM GMT-5

FECHA DEL INFORME

Apr 20, 2023 9:10 AM GMT-5

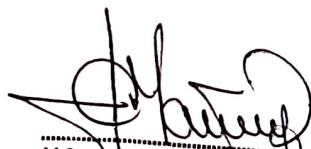
● **10% de similitud general**

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base de datos:

- 9% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 3% Base de datos de trabajos entregados
- 1% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

● **Excluir del Reporte de Similitud**

- Material bibliográfico
- Material citado
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 15 palabras)

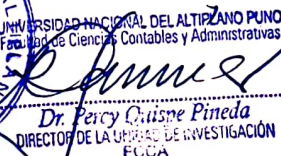

M.Sc. Javier B. Mamani Larico
C.P.C. N° 2830
DOCENTE UNA-PUNO

Universidad
Nacional
del Altiplano



Firmado digitalmente por QUISPE
PINEDA Percy FAU 20145496170
hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20.04.2023 09:35:01 -05:00




UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO PUNO
Facultad de Ciencias Contables y Administrativas
Dr. Percy Quispe Pineda
DIRECTOR DE LA UNIDAD DE INVESTIGACIÓN
FCCA



DEDICATORIA

Dedico con todo mi amor este trabajo de investigación a mi papito Fausto, mamita Carmen y a mi hermanito Gustavo por seguir siendo mi ejemplo a seguir en este largo camino que es la vida, por brindarme la fortaleza para afrontar día a día los obstáculos que me pone la vida porque sin ellos no lo habría conseguido.

Dedico en especial esta tesis a mi madrecita porque sin ella no lo habría logrado, sin cada uno de sus consejos, aliento y la bendición que siempre me dio desde que tengo uso de razón y que siempre me protege en cada paso que quiero dar. Hoy por hoy soy una persona de bien por ti mamita Carmen, por eso te dedico esta tesis como reconocimiento a tu gran labor de madre que me brindaste. Cada una de las líneas escritas en esta tesis es para ti preciosurita, los amo infinitamente mi amada familia.

Dedico también esta tesis a mi persona porque solo yo sé las lágrimas y el esfuerzo que le puse a cada uno de mis andares hasta la culminación de este proyecto de investigación, por mostrar mucha fortaleza y no rendirme jamás pese a las circunstancias que se presentaron y que me convirtieron en la persona que soy. Orgullosa de cada pequeño pasito que doy, el fruto del esfuerzo de años de estudio lo quiero dejar plasmado en esta tesis y en estas cuantas líneas para que cada vez que lo lea recuerde lo valiosa que soy y que rendirse jamás será una opción.

ADELAYDA PILAR RAMOS APAZA



AGRADECIMIENTOS

Primeramente, agradezco a papá Dios por siempre guiarme y nunca dejarme, gracias señor por lo mucho que me diste a lo largo de mi vida, soy muy afortunada por ser tu hija señor, agradezco tanto lo poco que tengo y eso te lo debo a ti señor, en mis peores momentos que afronté en el transcurso de esta carrera profesional me ayudaste a lidiar con todo tipo de problemas y siempre salir de ellos con la frente en alto y aprendiendo, gracias papito por jamás abandonarme.

Le agradezco a mis padres y hermano, por ser mi pilar fundamental para la culminación de esta carrera profesional, sin cada uno de sus sabios consejos definitivamente no lo habría logrado, siguen siendo mi ejemplo de vida, infinitamente ¡gracias !

A mis docentes que, aunque no lo sepan fueron los actores principales en un determinado momento para continuar con mis estudios en contabilidad, haciéndome entender del cambio que puede generar en tu vida unas cuántas y simples palabras de aliento que me llevaron a presentar hoy mi tan esperada TESIS, gracias maestros por inculcarme aprendizajes y brindarme una amistad sincera.

Y por último y no menos importante, agradezco a mi amada universidad por todos estos años que me cobijó como estudiante, mi segundo hogar, tantos recuerdos que quedarán plasmados en cada lugar que pisé de mi querida UNA PUNO.

ADELAYDA PILAR RAMOS APAZA



ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTOS

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE DE FIGURAS

ÍNDICE DE TABLAS

ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

RESUMEN 13

ABSTRACT..... 14

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA..... 15

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA 16

1.3. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN 16

1.3.1. Hipótesis general..... 16

1.3.2. Hipótesis específicas..... 16

1.4. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO..... 17

1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN..... 18

1.5.1. Objetivo general..... 18

1.5.2. Objetivos específicos 18



CAPÍTULO II

REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	19
2.2. MARCO TEÓRICO	23
2.2.1. Plan Vial Provincial Participativo	23
2.2.2. Desarrollo económico.....	29
2.3. MARCO CONCEPTUAL	36
2.3.1. Transporte	36
2.3.3. Corredor Logístico.....	37
2.3.4. Cadena de valor	38
2.3.5. Inclusión Social	38
2.3.6. Planificación y Gestión pública.....	38
2.3.7. Plan vial Provincial Participativo (PVPP)	39
2.3.8. Enfoque metodológico.....	39
2.3.9. Vulnerabilidad	40

CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO.....	41
3.2. PERIODO DE DURACIÓN DEL ESTUDIO	42
3.3. PROCEDENCIA DEL MATERIAL UTILIZADO.....	42
3.4. TÉCNICA E INSTRUMENTO	42



3.5. POBLACIÓN Y MUESTRA DEL ESTUDIO	42
3.6. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	43
3.7. DISEÑO ESTADÍSTICO	43
3.8. ESPECIFICACIÓN DEL MODELO ECONÓMICO	44
3.9 BAREMO DE MEDICIÓN.....	45
3.10. PROCEDIMIENTO.....	46
3.11. VARIABLES	46
3.12. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	47
CAPÍTULO IV	
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	
4.1. RESULTADOS.....	48
4.2. DISCUSIÓN	88
V. CONCLUSIONES	93
VI. RECOMENDACIONES	94
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	95
ANEXOS.....	98

Área: Gestión pública y privada

Línea: Gestión pública.

FECHA DE SUSTENTACIÓN: 21 DE ABRIL DEL 2023



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Cadenas de planes estratégicos para territorios.....	27
Figura 2: Articulación de políticas nacionales, sectoriales, regionales y locales con el PVPP.	28
Figura 3: Mapa de georreferencia de la Provincia de Puno.....	41



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Baremo de medición del nivel de incidencia.....	46
Tabla 2: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Acora considerados en la PMI	49
Tabla 3: Proyectos de vías vecinales del distrito de Ácora priorizados en el PVPP	50
Tabla 4: PIP del sub programa de caminos de herradura en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Amantaní considerados en la PMI.	52
Tabla 5: Proyectos de caminos de herradura del distrito de Amantaní priorizados en el PVPP.	53
Tabla 6: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Atuncolla considerados en la PMI.	54
Tabla 7: Proyectos de vías vecinales del distrito de Atuncolla priorizados en el PVPP	55
Tabla 8: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Capachica considerados en la PMI.....	56
Tabla 9: Proyectos de vías vecinales del distrito de Capachica priorizados en el PVPP.	57
Tabla 10: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Chucuito considerados en la PMI.....	57
Tabla 11: Proyectos de vías vecinales del distrito de Chucuito priorizados en el PVPP.	58



Tabla 12: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Coata considerados en la PMI.	59
Tabla 13: Proyectos de vías vecinales del distrito de Coata priorizados en el PVPP....	60
Tabla 14: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Huata considerados en la PMI.	60
Tabla 15: Proyectos de vías vecinales del distrito de Huata priorizados en el PVPP....	61
Tabla 16: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Mañazo considerados en la PMI.	62
Tabla 17: Proyectos de vías vecinales del distrito de Mañazo priorizados en el PVPP.	63
Tabla 18: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Paucarcolla considerados en la PMI.	64
Tabla 19: Proyectos de vías vecinales del distrito de Paucarcolla priorizados en el PVPP.	65
Tabla 20: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Pichacani considerados en la PMI.	66
Tabla 21: Proyectos de vías vecinales del distrito de Pichacani priorizados en el PVPP.	67
Tabla 22: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Platería considerados en la PMI.	68
Tabla 23: Proyectos de vías vecinales del distrito de Platería priorizados en el PVPP.	69



Tabla 24: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Puno considerados en la PMI.	70
Tabla 25: Proyectos de vías vecinales del distrito de Puno priorizados en el PVPP.	71
Tabla 26: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de San Antonio de Esquilache considerados en la PMI.	72
Tabla 27: Proyectos de vías vecinales del distrito de San Antonio de Esquilache priorizados en el PVPP.	73
Tabla 28: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Tiquillaca considerados en la PMI.	74
Tabla 29: Proyectos de vías vecinales del distrito de Tiquillaca priorizados en el PVPP.	75
Tabla 30: PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Vilque considerados en la PMI.	76
Tabla 31: Proyectos de vías vecinales del distrito de Vilque priorizados en el PVPP. .	76
Tabla 32: Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Ácora.	78
Tabla 33: Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Chucuito.	79
Tabla 34: Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Huata.	79



Tabla 35: Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Pichacani.	80
Tabla 36: Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Platería.....	81
Tabla 37: Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Puno.	82
Tabla 38: Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Vilque	83
Tabla 39: Incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en el desarrollo económico de la provincia de Puno.	84
Tabla 40: Incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en la formulación de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.....	85
Tabla 41: Incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en la ejecución de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.....	87



ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

- (CUI) : Código Único de Inversiones
- (D.L.) : Decreto Legislativo.
- (MPP) : Municipalidad Provincial de Puno.
- (OPMI) : Oficina de Programación Multianual de Inversiones.
- (PIP) : Proyecto de Inversión Pública.
- (PMI) : Programación Multianual de Inversiones.
- (PVPP) : Plan Vial Provincial Participativo.
- (SNPMI) : Sistema Nacional de Programación Multianual de Inversiones.
- (UEI) : Unidad Ejecutora de Inversiones.
- (UF) : Unidad Formuladora.



RESUMEN

Hablar de desarrollo económico hoy en día es un tema crítico en el país, puesto que tocamos ámbitos muy cruciales y sensibles para diversos sectores territoriales, tal es el caso del sector rural que, hace más de una década no viene presentando mejoras según CEPAL y ENDES. El objetivo general del trabajo de investigación fue determinar la incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en el desarrollo económico de la provincia de Puno 2021. Según el enfoque el trabajo de investigación es cuantitativa, nivel de investigación descriptivo correlacional causal y según el diseño es no experimental de corte transversal. La población estuvo conformada por el número de proyectos priorizados en el Plan Vial Provincial Participativo de la Provincia de Puno 2021 siendo un total de 142 proyectos. La técnica empleada fue el análisis documental y como instrumento las fichas de registro de datos. Los resultados fueron que el Plan Vial Provincial Participativo tuvo una incidencia positiva baja en el desarrollo económico de la provincia de Puno 2021 de 18.48%, ya que, de los 142 proyectos priorizados en el PVPP para su incorporación en la cartera de inversiones solo 10 proyectos fueron incluidos, de los cuales 9 de ellos están en estado de ejecución y 1 en formulación.

Palabras clave: Desarrollo económico, Ejecución, Formulación, Inversión, Plan vial, Programación multianual.



ABSTRACT

Talking about economic development today is a critical issue in the country, since we touch on very crucial and sensitive areas for various territorial sectors, such is the case of the rural sector that, for more than a decade, has not been presenting improvements according to ECLAC and ENDES. The general objective of the research work was to determine the incidence of the Participatory Provincial Road Plan in the economic development of the province of Puno 2021. According to the approach, the research work is quantitative, causal correlational descriptive research level and according to the design it is non-experimental. cross section. The population was made up of the number of projects prioritized in the Participatory Provincial Road Plan of the Province of Puno 2021, with a total of 142 projects. The technique used was documentary analysis and as an instrument the data record sheets. The results were that the Participatory Provincial Road Plan had a low positive impact on the economic development of the province of Puno 2021 of 18.48%, since, of the 142 projects prioritized in the PVPP for incorporation into the investment portfolio, only 10 projects were included, of which 9 of them are in execution state and 1 in formulation.

Keywords: Economic development, Execution, Formulation, Investment, Road plan, Multi-year programming.



CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Ante la inconsistencia entre terminologías como crecimiento y desarrollo económico se produce un tema de constante debate, puesto que, en el último decenio el país afrontó altas tasas de crecimiento económico llegando a un 5%, considerándolo al país como emergente y muy atractivo por inversionistas extranjeros, esto en muchos escenarios no se ve reflejado en el desarrollo económico de la población, es decir, el bienestar del ciudadano a pie no mejoró a pesar de las altas tasas de crecimiento y es ahí cuando nos preguntamos por qué no estamos mejorando como población o qué es lo que está fallando. Cuando hablamos de desarrollo económico como se menciona líneas arriba es generar bienestar en los diversos sectores, para la investigación se toma como indicador del desarrollo económico al sector Transportes y comunicaciones, exactamente la formulación de proyectos y ejecución de los mismos en el sector transportes de la zona rural, ya que es ahí donde los niveles de pobreza no disminuyeron y tendieron por el contrario a ascender. La provincia de Puno maneja diversos instrumentos que son la guía para asegurar una eficaz y eficiente gestión, dentro de los cuales está el Plan Vial Provincial Participativo que es un documento en materia del sector Transportes y comunicaciones en el cual se recogen todas las necesidades de la población (distritos de la provincia) en materia de transportes, es decir relacionados a la creación, mejoramiento o rehabilitación de vías, caminos vecinales, trochas, etc.



1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. Problema general

¿Cómo incide el Plan Vial Provincial Participativo en el desarrollo económico de la provincia de Puno 2021?

1.2.2. Problemas específicos

¿Cómo incide el Plan Vial Provincial Participativo en la formulación de proyectos de inversión pública de la Provincia de Puno 2021?

¿Cómo incide el Plan Vial Provincial Participativo en la ejecución de proyectos de inversión pública de la Provincia de Puno 2021?

1.3. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1. Hipótesis general

El Plan Vial Provincial Participativo tiene una incidencia positiva baja en el desarrollo económico de la provincia de Puno 2021.

1.3.2. Hipótesis específicas

El Plan Vial Provincial Participativo tiene una incidencia positiva baja en la formulación de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.

El Plan Vial Provincial Participativo tiene una incidencia positiva baja en la ejecución de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.



1.4. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

Justificación teórica: El trabajo de investigación se realizó con el fin de aportar al conocimiento el gran impacto social y económico que causa la utilización del instrumento de gestión vial como lo es el Plan Vial Provincial Participativo, en el desarrollo provincial y nacional con el fin de plantear soluciones que se pueden dar frente a este problema de gran magnitud que atenta indirectamente con el bienestar de la población.

Justificación práctica: El trabajo de investigación se realizó porque existe la gran necesidad de un reestructuramiento inmediato en las políticas públicas enlazadas directamente con la selección del personal que labora en las oficinas de programación multianual de inversiones y planificación, puesto que su deber es presupuestar proyectos de inversión que son de necesidad inmediata para la población con el objeto de mejorar la calidad de vida del ciudadano de a pie, contribuyendo en la reducción de la población sumergida en pobreza y pobreza extrema de las zonas rurales.

Justificación metodológica: Demostrada la validez y confiabilidad mediante la aplicación de métodos científicos del impacto económico y social que tiene la utilización del Plan Vial Provincial Participativo de Puno, pueden ser utilizados en posteriores trabajos de investigación para su continuo estudio y mayor aporte a soluciones frente a este problema de carácter nacional.



1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.5.1. Objetivo general

Determinar la incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en el desarrollo económico de la provincia de Puno 2021.

1.5.2. Objetivos específicos

Determinar la incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en la formulación de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.

Determinar la incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en la ejecución de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.



CAPÍTULO II

REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Caballero (2021) En su trabajo de suficiencia manifiesta que el Plan Vial Provincial Participativo de Pataz es un documento de gestión de trabajo conjunto entre autoridades encargadas y la población el cual busca generar el bienestar social de la variedad de agentes con el mismo fin de la problemática vial, el cual es plasmado en el referido documento de gestión y lo utilizan como instrumento técnico en temas de desarrollo vial de corto plazo.

Martin (2019) En su trabajo de investigación concluye que, la inadecuada programación multianual de inversiones del Gobierno Regional de Pasco para los años 2016 y 2018, se debieron a diversos factores, realiza una crítica a la normatividad y el inadecuado cumplimiento del sistema nacional INVIERTE.PE y el Sistema Nacional de Presupuesto. las deficiencias de la normatividad tuvieron una incidencia significativa en la deficiente gestión del Gobierno Regional.

Solís (2021) En su trabajo de investigación concluye que, la programación Multianual de Inversiones sí mantiene una relación con la variable Liquidaciones Técnicas Financieras en la Región Tacna para el año 2018, el autor menciona que todo el proceso de liquidación financiera se realiza de forma ineficaz es así que no se logra el cumplimiento de las metas programadas con respecto a la ejecución de obras por administración directa debido a la inexistencia de control presupuestario.



Soto (2019) En su trabajo de investigación aborda un problema muy elemental que incide directamente en la gestión institucional de cualquier entidad como lo es la débil capacidad técnica y de gestión del recurso humano, menciona el autor que este problema se detecta en la unidad formuladora de proyectos de inversión, esta unidad se encarga de formular, evaluar y aprobar los proyectos de inversión formulados y en la unidad ejecutora ya se llegan a poner en marcha los proyectos aprobados en INVIERT.PE. El personal que labora en esta área no es el idóneo razón por la cual se obtienen proyectos de inversión pública que no son sostenibles en el tiempo, con un bajo impacto socioeconómico e ineficiente que al final no contribuye en el bienestar de la población de la instituciones en estudio.

Luna et al. (2018) En su trabajo de investigación concluye que, la puesta en marcha del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones tiene varios fines, el más importantes para el gobierno es el de optimizar la ejecución de los proyectos de inversión pública pero el facultar las tareas de formular, evaluar y aprobar la ejecución del presupuesto por más cantidades pequeñas que se manejen y el dar potestad a una misma institución haría que los niveles de corrupción incrementen y por ende el bienestar de la población disminuya y con ello el incremento de la pobreza en la zona de estudio aumentaría, es por ello que el autor propone la separación de la oficina de formulación y evaluación de proyectos para proveer estas consecuencias antes mencionadas.

Castañeda & Vigo (2018) En su trabajo de investigación concluye que, las decisiones políticas son muy influyentes en todos los ámbitos de la gestión pública, tal es el caso del área de proyectos de la Municipalidad Distrital de Cajamarca debido a que, pese a contar con documentos de gestión que son instrumentos utilizados para la



priorización de la cartera de inversiones, no se toma en consideración existiendo una deficiente planificación del gasto por parte de los gestores en temas referidos a la ejecución de proyectos de infraestructura vial siendo de gran vitalidad para el desarrollo de la población del Distrito.

Claux (2017) En su trabajo de investigación concluye que, las mejoras en el ingreso laboral para los periodos del 2006-2012 en Huancavelica fue debido al incremento de la producción agrícola y la conectividad vial. Cuando el autor menciona la conectividad vial resalta que esta variable jugó un papel importante para el incremento de la producción agrícola y así aseguró el ingreso laboral de los trabajadores en general. También menciona que el efecto más resaltante que presentó la provincia, fue la disminución de la pobreza en la sierra rural, ya que, pasaron de tener un 79.2% en el 2007 a un 58.8% en el 2012. Los índices de incremento en producción agrícola desde el 2004 al 2019 fue de 32%, siendo una cifra muy resaltante y definitivamente conveniente para Huancavelica.

Montesinos (2018) En su trabajo de investigación concluye que, la ejecución presupuestal de la meta mantenimiento rutinario y periódico de los caminos vecinales es limitado por factores internos y externos, cuando se refiere a factores internos hace referencia a factores que pueden ser controlados por el Instituto Vial Provincial Participativo de Tambopata y este factor es el Recurso Humano, el cual no es el más idóneo y no cumplen las términos de referencia solicitados para su contratación, siendo un problema de gran hincapié que debería de ser solucionado a la brevedad posible. El otro factor es el externo, el cual es la oficina de abastecimientos que tienden a retrasar los tiempos, desde la fase del requerimiento hasta la fase de comprometido.



Rosales (2016) En su trabajo de investigación concluye que, la formulación y ejecución de proyectos viales en la región de Piura es de suma importancia, trae consigo un sinnúmero de beneficios para la población, entre los cuales están: el acceso de una mayor cantidad de personas a lugares lejanos, a recibir un buen servicio de educación, buen servicio de salud, incremento de las ofertas de trabajo y por ende mayor ingreso de las familias mejorando así la calidad de vida y el desarrollo económico de la región.

Valderrama (2015) En su trabajo de investigación concluye que el IVP Gran Chimú cuenta con un Plan Vial Provincial desfasado, es por ello que los resultados que se obtienen no son de beneficio social, confirmando la deficiente planificación que existe en esta área. El comité directivo del IVP no tiene un respaldo político y esto se evidencia directamente en las deficiencias encontradas, que van mucho más allá de afectar a la gestión del área sino involucra a la gestión de otras áreas como por ejemplo a la Unidad Formuladora, Unidad Ejecutora y en general perjudica a la gestión municipal impartida ya que, los proyectos no se formulan en función a las necesidades actuales de la población en el aspecto vial.

CEPAL (2020) En el paper presentado menciona que se le otorga poca importancia a los caminos rurales pese a que estos son elementos claves para el desarrollo territorial y social de los países latinoamericanos, no valorando el rol que juegan en la competitividad y productividad en el ámbito del comercio exterior, puesto que se destina muy poca inversión para la construcción y mantenimiento de las infraestructuras como: túneles, puentes, caminos viales, de herradura y otras obras de ingeniería. La falta de inversión en este rubro contribuye a la degradación creciente de la calidad y cobertura de la infraestructura, generando que los costos por el uso de ellas aumenten y los tiempos de los pobladores tienden a reducirse, afectando directamente a la calidad de vida, sin



mencionar las situaciones que afrontan los pobladores en épocas de lluvia ya que los caminos se vuelven intransitables o en épocas de sequía en las que tienen que lidiar con el exceso de polvo.

2.2. MARCO TEÓRICO

2.2.1. Plan Vial Provincial Participativo

El Plan Vial Provincial Participativo es un instrumento de gestión que busca el desarrollo socioeconómico en el sector transportes a nivel nacional, para la formulación de este instrumento de gestión se hace uso de una guía metodológica que es emitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, que cumple la función de órgano rector del sector transportes y comunicaciones a nivel nacional. (Lopez et al., 2020)

La guía metodológica debe ser aplicada por los gobiernos distritales, provinciales y regionales con el fin de servir como orientador a cada una de las entidades antes mencionadas en todo el proceso de planificación con el fin de buscar una intervención oportuna de manera priorizada, ordenada y organizada de los caminos vecinales o también conocidos como caminos rurales haciendo cumplir cada una de las fases de gestión en el rubro de infraestructura vial, siempre y cuando se tenga la disponibilidad de recursos financieros para su ejecución.(Lopez et al., 2020)

La institución encargada de transferir todas las competencias de la gestión de las redes vecinales a los gobiernos locales fortaleciendo la formulación de los Planes Viales Provinciales Participativos con el objeto de lograr eficiente y sostenida gestión vial es PROVIAS DESCENTRALIZADO más conocido como



el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado, siendo una entidad que cumple un papel fundamental en el desarrollo nacional.

Este instrumento de gestión vial de los gobiernos locales (principal y distrital), el cual se encuentra vinculado a la estrategia de desarrollo del Plan de Desarrollo Concertado de la Provincia de Puno al 2030, así también como al Plan de Desarrollo Regional Concertado al 2025, Plan Vial Departamental Participativo de Puno, Plan Estratégico Sectorial Multianual del Sector Transportes y Comunicaciones 2018 – 2023, entre otros documentos de gestión de la Región Puno, Provincia de Puno y Distritos de Puno. (Lopez et al., 2020)

El documento de gestión vial de la Provincia de Puno consta de tres Partes y diez Capítulos: La Parte I: Contiene el Marco Institucional y Conceptual, Capítulos Marco Institucional y Aspectos Conceptuales, la Parte II: Contiene el diagnóstico del transporte rural, Capítulos Caracterización Territorial de la Provincia, Demanda Vial, Oferta Vial, Brecha Vial y Capacidades Institucionales para la Gestión Vial y la Parte III: Contiene la propuesta de intervención, Capítulos Propósito del Plan Vial Provincial, Programación de las Intervenciones Viales y Plan de Implementación. (Lopez et al., 2020)

Es un instrumento de gestión eficaz en el rubro vial de la provincia de Puno, cuya función es servir para la realización de gestiones con el objeto de lograr mayores recursos de inversión de aquellos caminos priorizados y así contar con una red vial vecinal transitable e integrada al sistema nacional de caminos, en condiciones óptimas para un servicio de calidad, que cuente con una adecuada articulación con los centros de producción pecuaria, servicios sociales, turística, agrícola con los corredores logísticos. (Lopez et al., 2020).



2.2.1.1. Sistema Nacional de planeamiento Estratégico

La siguiente norma establece la planificación estratégica como sistema e instrumento de gestión y el proceso de planificación.

El DL 1088 que crea el Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico y deroga la Ley N° 28522 con excepción de las Disposiciones Complementarias SEGUNDA, TERCERA, CUARTA, QUINTA, SEXTA Y SEPTIMA, establece en su artículo 10 que es función del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico “Conducir el proceso de planeamiento estratégico de manera concertada y emitir las directivas para la formulación de los planes estratégicos multisectoriales, sectoriales, regionales y municipales concertados, asegurando que respondan a los objetivos estratégicos de desarrollo nacional; así como desarrollar, difundir y capacitar en el empleo de métodos e instrumentos afines”. Define al planeamiento estratégico como el proceso sistemático construido sobre el análisis continuo de la situación actual y del pensamiento orientado al futuro, el cual genera información para la toma de decisiones con el fin de lograr los objetivos estratégicos establecidos. (Decreto Legislativo 1088, 2018)

2.2.1.2. Actores sociales clave

La participación de la sociedad civil en el proceso de planeamiento es importante, porque fortifica el sistema democrático, enriquece la acción del Estado y empodera a los participantes con el discernimiento de la cosa pública. Los actores participantes en la elaboración del plan, se identifican teniendo en cuenta la siguiente definición:



Actores Sociales: Son aquellos sujetos colectivos, que tienen conciencia de identidad propia, portadores de valores, que poseen un cierto número de recursos que permiten actuar en el seno de una sociedad con vistas a defender los intereses de los miembros que lo componen y/o de los individuos que representa (Lopez et al., 2020).

Mediante la aplicación de un Mapeo de Actores, se identifica a representantes de organizaciones que participan en el proceso de planeación e implementación del instrumento del Plan Vial.

2.2.1.3. Articulación de las políticas nacionales, sectoriales y territoriales.

Las políticas públicas constituyen: El vector que resume el conjunto de proposiciones, decisiones y operaciones dinámicas e interdependientes entre actores políticos, sociales e institucionales, a través de las cuales se busca desde el gobierno imprimir un determinado rumbo a la sociedad y el Estado que se gobiernan.

La articulación de las políticas nacionales, sectoriales y territoriales: El proceso metodológico de planeamiento estratégico para territorios establecido por el CEPLAN se muestra en la Figura 1.

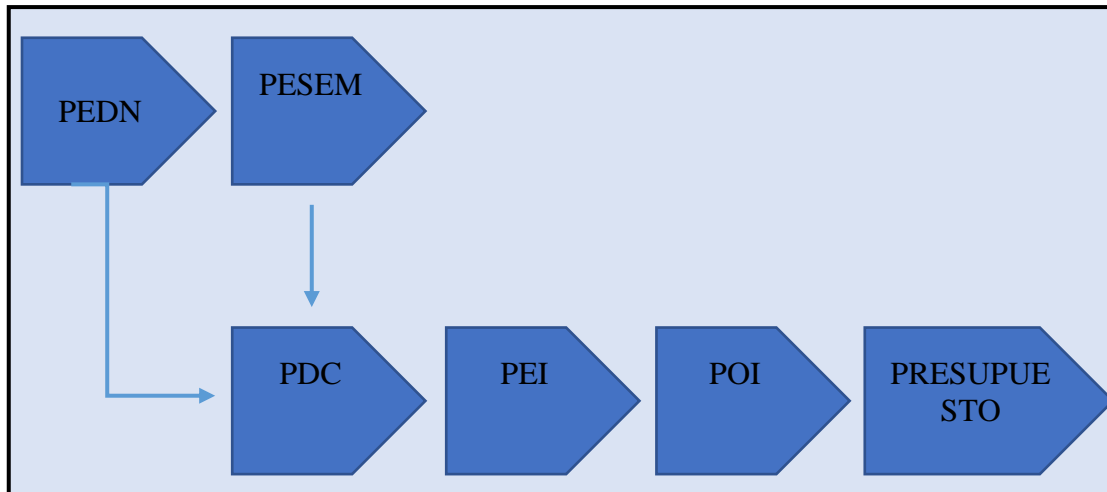


Figura 1

Cadenas de planes estratégicos para territorios.

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

La articulación del PVPP con el Plan de Desarrollo Concertado Local - PDC no está normada. En la Figura N° 2 se muestra cómo se articulan los principales objetivos nacionales (Plan Estratégico de Desarrollo Nacional - PEDN) con los objetivos sectoriales de transporte (Plan Estratégico Sectorial Multianual - PESEM), con el Plan de Desarrollo Concertado (PDC) regional y local y con el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP), que contiene los lineamientos de política que guían el proceso de elaboración del plan y su contenido.

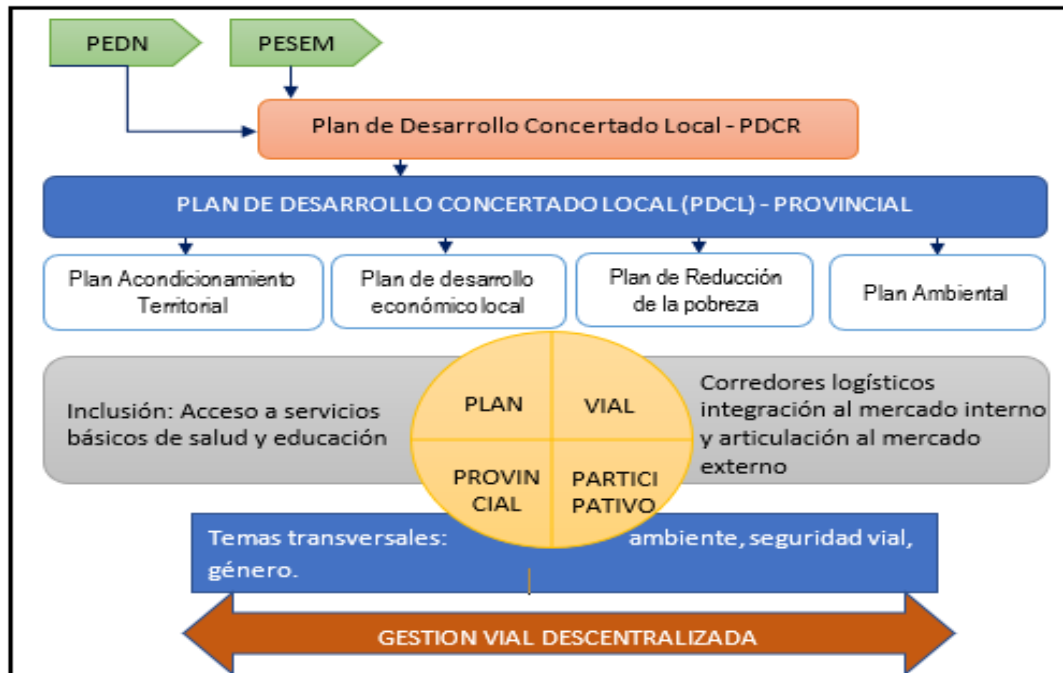


Figura 2

Articulación de políticas nacionales, sectoriales, regionales y locales con el PVPP.

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

El PVPP enmarcado en la estrategia de desarrollo provincial y sectorial de transporte contribuye a:

- Formular la estrategia de desarrollo local.
- Unir centros poblados y zonas productivas de la provincia, reconocidas en la propuesta de desarrollo local, con los mercados locales, regionales y externos, priorizando los corredores logísticos.
- Proporcionar el acceso de la población a los servicios sociales básicos.
- El cuidado del ambiente, en especial de las áreas naturales protegidas, y la reducción de la vulnerabilidad ambiental, desarrollando infraestructura vial acorde a estas.



- Movilizar los recursos de inversión locales y extra locales, especialmente los provenientes del sector privado.
- La gestión vial descentralizada debería ser eficiente y eficaz, que motiva la participación ciudadana, así como la inversión privada.

2.2.2. Desarrollo económico

El trabajo de investigación está orientado bajo un enfoque de desarrollo económico local generado desde el punto de vista de la inversión, específicamente para el análisis se tomó como estudio la fase de formulación y ejecución.

2.2.2.1. El Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones - Invierte.pe

El Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, conocido como el Invierte.pe, entró en vigencia en febrero de 2017, con la entrada en vigencia de su primer reglamento. A partir de dicho momento, quedó derogado el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), salvo para los escenarios de proyectos en transición previstos en el Reglamento, a los cuáles se les seguía aplicando la regulación del SNIP, sea a solicitud de la Entidad o por encontrarse en los supuestos de aplicación obligatoria previstos en la norma. (Gaviño, 2019)

2.2.2.1.1. Órganos del invierte.pe

a) La DGPMI en su calidad de rector.- Que tiene entre sus principales funciones i) la emisión de opinión exclusiva y vinculante en materia del Invierte.pe; ii) la emisión de directivas y metodologías que regulan el Ciclo de



Inversión; iii) la aprobación de los perfiles profesionales de los responsables de la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) y de la Unidad Formuladora (UF); iv) la emisión de opinión sobre proyectos o programas de inversión a ser financiados con endeudamiento externo; v) brindar capacitación y asistencia técnica y; vi) consolidar la Programación Multianual de Inversiones del Estado. (MEF, 2022)

b) El Órgano Resolutivo. - Entendido como la máxima autoridad del Sector, Gobierno Regional o Gobierno Local, por ejemplo, el ministro correspondiente, el Gobernador Regional o el alcalde, respectivamente. Tiene entre sus principales funciones: i) designar a la OPMI y a su responsable; ii) aprobar las brechas identificadas y los criterios de priorización asociados a su Programación Multianual de Inversiones (PMI); iii) aprobar las modificaciones del PMI cuando cambian los objetivos, metas e indicadores. (MEF, 2022)

c) La OPMI: que es 1 por Sector, Gobierno Regional o Gobierno Local, y tiene entre sus principales funciones: i) elaborar el diagnóstico de brechas; ii) proponer criterios de priorización de la cartera de inversiones; iii) aprobar las modificaciones; elaborar el PMI; iv) realizar el seguimiento de las metas de producto y monitorea el avance la ejecución de las inversiones; v) aprobar las modificaciones del PMI cuando no cambian los objetivos, metas e indicadores; y, vi) realizar la evaluación ex post. (MEF, 2022)

d) La Unidad Formuladora: que puede ser más de una 1 por Sector, Gobierno Regional o Gobierno Local, y que tiene entre sus principales funciones: i) elaborar las fichas técnicas y estudios de preinversión; ii) realizar registros en el Banco de Inversiones; iii) aprobar las IOARR; iv) declarar la



viabilidad de los proyectos de inversión; v) registrar la consistencia del Expediente Técnico con las fichas o estudios de preinversión. (MEF, 2022)

e) La Unidad Ejecutora de Inversiones, que puede ser más de 1 por Sector, Gobierno Regional o Gobierno Local, y que tiene entre sus principales funciones: i) elaborar el Expediente Técnico; ii) ser responsable de la ejecución física y financiera de las inversiones; y iii) efectuar el registro del seguimiento de las inversiones. (MEF, 2022)

2.2.2.1.2. El ciclo de inversión

El Ciclo de Inversión es el proceso mediante el cual un proyecto de inversión es concebido, diseñado, evaluado, ejecutado y genera sus beneficios para la efectiva prestación de servicios y la provisión de la infraestructura necesaria para el desarrollo del país. Consta de las 4 fases siguientes: (Gaviño, 2019)

a) Programación Multianual: Tiene como objetivo lograr la vinculación entre el planeamiento estratégico y el proceso presupuestario, mediante la elaboración y selección de una cartera de inversiones orientada al cierre de brechas prioritarias, ajustada a los objetivos y metas de desarrollo nacional, sectorial y/o territorial. (MEF, 2022)

b) Formulación y Evaluación: Comprende la formulación del proyecto, de aquellas propuestas de inversión necesarias para alcanzar las metas establecidas en la programación multianual de inversiones, y la evaluación respectiva sobre la pertinencia del planteamiento técnico del proyecto de inversión considerando los estándares de calidad y niveles de servicio aprobados



por el Sector, el análisis de su rentabilidad social, así como las condiciones necesarias para su sostenibilidad.(Invierte.pe, 2018).

c) Ejecución: Comprende la elaboración del expediente técnico o documento equivalente y la ejecución física de las inversiones. Asimismo, se desarrollan labores de seguimiento físico y financiero a través del Sistema de Seguimiento de Inversiones (SSI).(Invierte.pe, 2018).

d) Funcionamiento: Comprende la operación y mantenimiento de los activos generados con la ejecución de la inversión y la provisión de los servicios implementados con dicha inversión. En esta fase las inversiones pueden ser objeto de evaluaciones ex post con el fin de obtener lecciones aprendidas que permitan mejoras en futuras inversiones, así como la rendición de cuentas.(Invierte.pe, 2018).

2.2.2.2. Caminos rurales como vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo económico. (CEPAL, 2020)

2.2.2.2.1. Conectividad y desarrollo territorial.

Los territorios tienden a clasificarse en función a la supremacía tanto urbano como rural, según 3 criterios los cuales son:

- a) Densidad poblacional
- b) Distribución al interior de la región
- c) Cercanía a grandes centros urbanos.

Es de suma importancia dar a conocer que los territorios rurales no son los mismos en América Latina y el Caribe a comparación de aquellos países desarrollados puesto que, difieren en cuanto a la densidad de ocupación del



territorio, calidad y cantidad de dotación de servicios, cantidad y calidad disponible de infraestructura económica para acceder a servicios básicos vinculados con el sector salud, educación, entre otros. (CEPAL, 2020)

La creación cada vez mayor de caminos rurales crean una visión de ingreso a la modernidad producto de la intervención del estado, debido a que contar con caminos rurales adecuados genera un sinnúmero de beneficios para la población aledaña y población en general facilitando el ingreso de poblaciones alejadas, prestación de servicios de saneamiento, electricidad, agua potable, comunicaciones, turismo, agrícola, artesanía, entre otros. De no darse la creación de estos caminos seguiríamos en la complejidad puesto que, es costoso para el poblador de a pie ser beneficiario de este tipo de servicios. Es importante mencionar que existe una falta y deficiente conectividad, estas deficiencias son diferentes en función a cada región, provincia, distrito, sector, género o rango etario. (CEPAL, 2020)

En diversas ocasiones los tremendos proyectos de infraestructura que se ejecutan en el país y que son de suma importancia para el desarrollo genera externalidades negativas a las poblaciones rurales cercanas al proyecto, sufriendo finalmente estos pobladores de alteraciones de sus condiciones de vida y sus recursos contribuyendo a una deficiente calidad de vida. Se debería de buscar un enfoque de Desarrollo Territorial Rural que busca formar lineamientos y políticas de acción concretas que incentiven un cambio productivo y un desarrollo territorial sostenible en el tiempo. Así por ejemplo, las malas condiciones de las vías terciarias que utilizan las medianas y pequeñas empresas mineras de carbón en Colombia para trasladar sus productos, no solo producen



sobrecostos importantes en la exportación de estos productos que los pueden dejar fuera del mercado internacional, sino que además, generan altas externalidades negativas sobre la salud de la población y el medio ambiente afectando con ello incluso a personas no ligadas a la actividad minera (CEPAL, 2020)

Las mejoras provocadas en el rubro de transportes y más aún si es la creación de vías rurales en los diferentes sectores de los distritos, provocará una disminución de costos de transacción asociados al traslado de insumos y productos finales, aprobando que la alta producción de las zonas remotas ingrese a los diversos mercados con precios competitivos y accesibles, facilitando el desarrollo de nuevas actividades económicas. (CEPAL, 2020)

La falta o deficiente conectividad es visualizada por la población rural como una tremenda barrera para su desarrollo social, cultural, político y civil. La mejor en la accesibilidad a los caminos rurales también conocidos como caminos vecinales generará mejor calidad de vida para la población aledaña o directamente beneficiada en el sector salud, educación, comunicación y transitabilidad, transporte agrupado todo en ello en la obtención de desarrollo económico. (CEPAL, 2020)

En el caso del acceso rural, este no se restringe únicamente a caminos y vías rurales, sino también a su vinculación con otros medios de transporte, como puede ser el que se realiza por vías navegables (marítimo, fluvial y lacustre) o por vía aérea, que resulta fundamental para el aprovisionamiento y rescate médico, dando origen así a un conjunto de servicios de movilidad y logística que incluye tanto modos motorizados, tracción humana y animal. (CEPAL, 2020)



Cuando se hace uso del término desarrollo territorial no se puede limitar solamente a la conexión vial entre nodos del territorio, al contrario, debería observarse de forma dinámica. Con esto se quiere decir que más allá de simples infraestructuras para transporte sirven como medio para la movilización de diferentes actividades productivas que contribuyen al desarrollo nacional, es por ello de la importancia de las condiciones en las que se encuentran los territorios, exactamente las redes viales. (CEPAL, 2020)

La accesibilidad vial no se da de forma equitativa para cada habitante, puesto que los más beneficiados con la ejecución de proyectos de inversión vial las personas que disponen de movilidad y que no necesariamente pertenecen a sectores con más niveles de pobreza como se podría esperar. Las mejoras son percibidas de forma distinta entre los usuarios finales ya sea por el estado, percepción, trazado, entre otros. Muy diferentes con la visión de aquellas personas deportistas, por ejemplo, los ciclistas, para los cuales será más importante el tiempo empleado a diferencia de otras características. (CEPAL, 2020) Una buena accesibilidad territorial, solicita medidas que tomen en cuenta las diferencias en medios de movilización y favorecer a la población en general tanto para aquellos que tienen movilidad propia como para aquellos que demandan medios de transporte no motorizados para el envío de productos agrícolas. Mejorar la conectividad vial genera la creación de servicios formales de transporte con costos accesibles para el bolsillo del ciudadano de a pie, trayendo consigo una infinidad de beneficios para la población. (CEPAL, 2020)



2.2.2.2.2. La falta de inversión en caminos rurales como obstáculo al desarrollo sostenible.

Uno de los desafíos a nivel internacional y de todos los tiempos es el desarrollo sostenible de las naciones es por ello que el dar acceso universal del servicio de transporte vial de calidad y a bajos costos es una meta que todos los países persiguen, sobre todo reducir los niveles de pobreza en las zonas rurales y territorios periféricos, que no solo necesitará de recursos financieros sino también técnicos puesto que, se trata de llegar a aquellos territorios dispersos y aislados. Es por ello que los representantes de cada uno de los países del mundo evalúan mecanismos privados y públicos para afrontar el desafío de ampliar la calidad y capacidad de la infraestructura vial en aquellas zonas rurales que muchas veces son las más necesitadas. (CEPAL, 2020).

Es indudable que, en aquellas zonas muy alejadas, típicamente pobres y rurales, será el presupuesto nacional la principal fuente de financiamiento para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de caminos, a menos que sea posible identificar espacios de colaboración con el sector privado; así como otras fuentes de financiamiento novedosas, como los fondos de inversión en infraestructura, inversores institucionales, entre otros. (CEPAL, 2020)

2.3. MARCO CONCEPTUAL

2.3.1. Transporte

Es una actividad del sector terciario, que se refiere a la movilización de personas, objetos o animales de un lugar a otro, mediante un medio de transporte que hace uso de una infraestructura específica conocida como red vial. El transporte es considerado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones



como un bien público debido a que se encarga de satisfacer necesidades de interés común, los bienes públicos son utilizados de manera colectiva. Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es indispensable la instalación del servicio de transporte que sea seguro, de calidad y eficiente mediante la incorporación de la logística, inclusión social y la preservación del ambiente. (Lopez et al., 2020)

2.3.2. Competitividad

Cuando mencionamos el término de competitividad hacemos referencia al término de la competitividad ya que están enlazados el uno con el otro, siendo producto de una mejora constante de la innovación y de calidad. Dentro de las políticas de estado se manejan cuatro ejes temático, siendo uno de ellos la competitividad, manifestando así la importancia que tiene en el ámbito nacional. Se requiere de competitividad en todo aspecto ya sea a un nivel nacional, regional, local y distrital con el fin de generar bienestar social y repercutir en los niveles de crecimiento y desarrollo económico nacional. (Lopez et al., 2020)

2.3.3. Corredor Logístico

Cuando mencionamos el término de corredor logístico estamos refiriéndonos a aquel eje que articula la infraestructura de transporte, prácticas comerciales, facilitación del comercio, flujos de información y comunicaciones, con el fin de mejorar en máximos niveles el movimiento de personas y bienes en las condiciones más competitivas con respecto a calidad, tiempo y costo. Son considerados también como espacios económicos de intercambio entre zonas consumidoras, productoras y de tratamiento logístico de mercancías. (Lopez et al., 2020)



2.3.4. Cadena de valor

Cuando mencionamos cadenas de valor, se hace referencia a aquellas cadenas de producción que involucran productos que están orientados a la demanda, en las que están establecidas y bien definidas las reglas de juego. Una cadena de valor está comprendida por un conjunto de actividades dependientes que están debidamente ordenadas en función a una secuencia necesaria para trasladar un producto desde la producción hasta la etapa de consumo de manera satisfactoria. (Lopez et al., 2020)

2.3.5. Inclusión Social

Según el Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, cuando hacemos referencia al término de inclusión social se define como una política nacional de orientación central en la que la ciudadanía ejerza sus derechos en todo el territorio nacional accediendo a servicios públicos de calidad y que la población en general estén en la capacidad de ser beneficiarios de cada una de las oportunidades que brinda el crecimiento económico nacional de tal manera que características como el género, lugar de nacimiento, residencia u origen social no sean impedimentos para la participación de decisiones de índole nacional con condiciones de igualdad. (Lopez et al., 2020)

2.3.6. Planificación y Gestión pública

Mencionar el término de gestión pública es referirse a un proceso de constante cambio, sistemático, integral y participativo que enlaza la programación multianual de inversiones con la planificación y presupuesto y a ello también con la ejecución con el fin de cumplir los objetivos planteados al



inicio del periodo de forma participativa. La planificación cumple un papel importante al ser el orientador de la gestión pública. (Lopez et al., 2020)

2.3.7. Plan vial Provincial Participativo (PVPP)

El instrumento de gestión vial de los gobiernos locales denominado Plan Vial Provincial Participativo es un instrumento elaborado de forma participativa con la intervención constantes de actores sociales técnicos en temas viales y representantes de la sociedad en general con el fin de plasmar las necesidades viales en proyectos de inversión pública por un periodo de 5 años. El PVPP debe estar enmarcado bajo los lineamientos del Plan de Desarrollo Económico Nacional, Plan Bicentenario, Plan Estratégico Nacional y otros de ámbito nacional y regional. La formulación de este instrumento de gestión tiene el fin de contribuir a la generación de la competitividad e inclusión social que engloben a la mejora de la calidad de vida de la población. (Lopez et al., 2020).

2.3.8. Enfoque metodológico

Cuando se expresa el término enfoque metodológico del Plan Vial Provincial Participativo, es el que se encuentra desarrollado bajo los lineamientos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones siempre en base a los objetivos y políticas nacionales. Los enfoques que guían la correcta elaboración del PVPP son los de articulación, competitividad, descentralización, corredores logísticos e inclusión social. En función a lo mencionado con anterioridad se argumenta que los caminos priorizados en el PVPP son asociados a las áreas de mayor productividad o que generan dinamismo económico y social como es el caso del sector educación, salud, turismo, cadenas de valor enlazados por un corredor logístico. (Lopez et al., 2020)



2.3.9. Vulnerabilidad:

Según el INDECI, se define la vulnerabilidad como el nivel o grado de resistencia ya sea de un conjunto de elementos o un elemento en particular en caso de la existencia de un riesgo. Este riesgo puede ser económico, físico, legal, cultural, económico, institucional o de cualquier otra naturaleza. El fin de la creación de proyectos de inversión pública es justamente que reduzcan los niveles de vulnerabilidad de diferentes naturalezas, preservando la atención inmediata a la sociedad ante fenómenos que se puedan suscitar. (Lopez et al., 2020)

CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO

El trabajo de investigación se llevó a cabo en la región de Puno, provincia de Puno, incluyendo a cada uno de los distritos de la provincia los cuales son: Ácora, Amantani, Atuncolla, Capachica, Chucuito, Coata, Huata, Mañazo, Paucarcolla, Pichacani, Platería, Puno, San Antonio, Tiquillaca y Vilque.

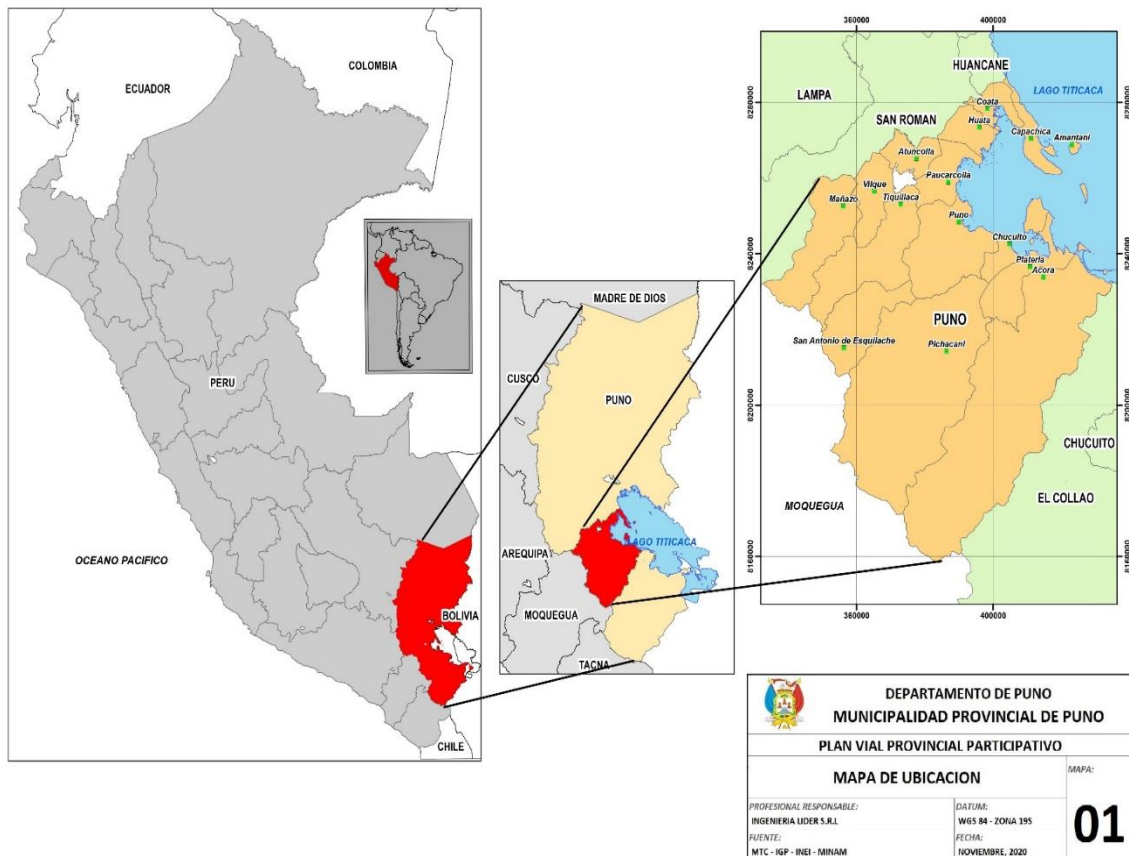


Figura 3

Mapa de georreferencia de la Provincia de Puno.

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.



3.2. PERIODO DE DURACIÓN DEL ESTUDIO

El trabajo de investigación según la duración es de tipo corte transversal, es decir su estudio se rigió a un momento en específico, en este caso el año 2021.

3.3. PROCEDENCIA DEL MATERIAL UTILIZADO

En el trabajo de investigación se hizo uso de información secundaria, es decir la información obtenida fue de las diferentes plataformas de inversión, así como también del instrumento de gestión denominado Plan Vial Provincial Participativo de Puno.

3.4. TÉCNICA E INSTRUMENTO

Técnica: La técnica empleada en el trabajo de investigación fue el análisis documental, recopilándose datos de fuentes secundarias como el Banco de Inversiones del Ministerio de Economía y Finanzas y también del Plan Vial Provincial Participativo de Puno 2020-2024.(Tamayo & Silva, 2018)

Instrumento: Como instrumento se hizo uso de las fichas de registro de datos de manera sencilla y fácil de completar teniendo en cuenta los objetivos de la investigación.(Tamayo & Silva, 2018)

3.5. POBLACIÓN Y MUESTRA DEL ESTUDIO

La población es aquel conjunto completo y grande de unidades, elementos, objetos o individuos que por lo menos posean una característica similar y que pueda ser observable. (Huata, 2018).

En el trabajo de investigación, la población estuvo dada por la totalidad de proyectos del rubro de caminos vecinales y de herradura, priorizados en el Plan Vial Provincial Participativo de Puno que suman un total de 142 proyectos.



No se aplicó ningún tipo de muestreo, puesto que se trabajó con la totalidad de proyectos de vías vecinales y caminos de herradura.

3.6. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

En la investigación se tomó en consideración lo propuesto por Sierra (1985), que divide la metodología de la investigación según las características que presentan en temas relacionados al tiempo, magnitud, profundidad y complejidad de la investigación. Esta clasificación se adecúa a la investigación de la siguiente manera:

- Por su enfoque: La investigación según el enfoque es de tipo cuantitativa debido a que los datos obtenidos por las plataformas de inversión del gobierno nacional son cuantificables y medibles con el fin de obtener el grado de incidencia de la variable independiente en la dependiente.
- Por su nivel: La investigación es de nivel descriptivo correlacional causal debido a que se hizo una descripción de causa y efecto entre las variables exógenas y endógenas.
- Por su diseño: No experimental de corte transversal. La investigación es de tipo corte transversal, puesto que, la información estadística manejada se obtuvo de un periodo en específico (2021) y el estudio se basa en los acontecimientos suscitados en el periodo mencionado.

3.7. DISEÑO ESTADÍSTICO

Para el análisis estadístico y comprobación de la hipótesis general e hipótesis específicas se hizo uso de la estadística descriptiva, siendo esta una estadística que empieza desde la descripción y posterior análisis de la unidad en estudio, sin tener la intención de obtener conclusiones generales. (Huata, 2018).



Así mismo en la investigación se hizo uso de la econometría mediante la aplicación de una regresión lineal simple para medir la relación de causa-efecto de la variable independiente en la variable dependiente. Es por ello que se planteó un modelo econométrico para la aplicación y posterior obtención de resultados.

3.8. ESPECIFICACIÓN DEL MODELO ECONOMÉTRICO

Modelo general

$$DE = \beta_1 + \beta_2 PVPP + u$$

Variable dependiente

DE: Desarrollo económico de la provincia de Puno.

Variable independiente

PVPP: Plan vial provincial participativo de Puno.

U: Error estocástico.

Modelo específico 1

$$FPIP = \beta_1 + \beta_2 PVPP + u$$

Variable dependiente

FPIP: Formulación de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno.

Variable independiente

PVPP: Plan vial provincial participativo de Puno.

U: Error estocástico.

Modelo específico 2

$$EPIP = \beta_1 + \beta_2 PVPP + u$$

Variable dependiente

EPIP: Ejecución de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno.

Variable independiente

PVPP: Plan vial provincial participativo de Puno.



3.9 BAREMO DE MEDICIÓN

En estadística, un resultado o efecto es estadísticamente significativo cuando es improbable que haya sido debido al azar. El nivel de significación de una prueba estadística es un concepto estadístico asociado a la verificación de una hipótesis mediante el estudio de la probabilidad. (Thierer, 2016)

En el trabajo de investigación se aplicó el método de regresión lineal simple este método se puede utilizar para comprender la relación entre una variable endógena “x” y una variable exógena “y”. (Statologos, 2022).

Para la medición de los índices de causalidad y posterior interpretación de las mismas, se tomó en consideración lo mencionado por Thierer (2016) que manifiesta lo siguiente:

- Cuanto más estrecho el IC 95%, mayor la precisión de la estimación
- si los IC 95% de dos valores no se tocan, hay diferencia estadísticamente significativa entre dichos valores y no es necesario un test para demostrarlo.
- si los IC 95% de dos valores se superponen, pero cada valor no está incluido en el IC 95% del otro, debemos recurrir a un test estadístico para definir si hay o no una diferencia estadísticamente significativa.
- Cuando uno de los valores comparados está incluido en el IC 95% del otro, no hay nunca diferencia estadísticamente significativa, y no es necesario recurrir a un test para demostrarlo.

El concepto de IC 95% está claramente relacionado con el de significación estadística, es así que se dice que una variable exógena es altamente significativa cuando el intervalo de incidencia comprende los valores entre los rangos del 95% al 100% con un determinado nivel de confianza del 90 o 95% de confianza. Si el nivel es de 50% al

95% tiene una incidencia significativa y por el contrario cuando los rangos de incidencia son menores al 20% se interpreta como una incidencia poco significativa de la variable exógena en la variable endógena con un nivel de confianza del 90 o 95%. (Carollo, 2012).

Tabla 1

Baremo de medición del nivel de incidencia.

Escala de incidencia %	Nivel de incidencia
[0-20>	Poco significativo \cong baja incidencia
[20-95>	Significativo \cong mediana incidencia
[95-100]	Altamente significativo \cong alta incidencia.

FUENTE: Carollo Limeres, 2012.

3.10. PROCEDIMIENTO

Para el procesamiento de los datos se realizaron los pasos siguientes:

- a) Obtención de los datos del banco de inversiones.
- b) Obtención del Plan Vial Provincial Participativo de Puno.
- c) Ordenamiento de la información obtenida.
- d) Clasificación de los datos según lo requerido por el objetivo general y específicos.
- e) Análisis de los datos mediante el paquete estadístico Microsoft Excel y Stata-14.
- f) Inferencia de los resultados obtenidos.

3.11. VARIABLES

Objetivo general: Determinar la incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en el desarrollo económico de la provincia de Puno 2021.

Variable dependiente: Desarrollo económico



Variable independiente: Plan Vial Provincial Participativo

Primer objetivo específico: Determinar la incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en la formulación de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.

Variable dependiente: Formulación de proyectos de inversión pública

Variable independiente: Plan Vial Provincial Participativo

Segundo objetivo específico: Determinar la incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en la ejecución de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.

Variable dependiente: Ejecución de proyectos de inversión pública

Variable independiente: Plan Vial Provincial Participativo

3.12. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

Los resultados se analizaron para la parte descriptiva con la utilización del software estadístico Microsoft Excel y para la parte de medición de incidencia con el paquete estadístico Stata-14.



CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

4.1.1. Proyectos considerados en la cartera de inversiones de las OPMI y en el PVPP por distrito de la provincia de Puno.

En las siguientes tablas se presentará los datos obtenidos con sus respectivas inferencias por cada uno de los objetivos planteados en el trabajo de investigación, para lo cual es importante tener conocimiento de las siguientes terminologías para su mejor entendimiento:

Pri : Prioridad.

OP: Orden de prelación.

CUI: Código único de Inversiones.

Est: Estado.

Ben: Beneficio.

IP: Índice de prioridad.

Tabla 2

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Acora considerados en la PMI

Pri.	OP.	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
4	A	19/10/2020	242,359.7	0	11/12/2020	31/12/2022	SI
16	B1	08/10/2020	106,418.00	0	01/12/2020	31/12/2022	SI
41	E	06/06/2020	247,451.91	2071	19/04/2021	31/12/2022	SI
42	E	24/11/2020	357,741.7	2070	25/03/2021	31/10/2022	SI
43	E	06/08/2021	242,538.60	806	16/08/2021	31/12/2022	SI
55	F	30/12/2020	2,221,692.30	2,958	01/08/2022	29/12/2022	SI
56	E	14/10/2021	198,170.70	221	10/02/2022	31/08/2022	SI
57	E	14/12/2020	281,107.70	139	01/05/2021	01/08/2021	SI
58	E	13/12/2020	297,902.80	352	01/11/2021	01/02/2022	SI
59	F	28/10/2021	3,473,642.00	7,046	01/02/2022	01/10/2022	SI
60	F	23/06/2021	35,531.14	0	01/04/2021	15/12/2022	SI

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 2 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Ácora, según la función transporte, programa de transporte



terrestre y sub programa de vías vecinales, existe un total de 11 proyectos de inversión pública priorizados con sus respectivos códigos únicos de inversiones (CUI), de los cuales 10 están en estado de ejecución y solo 1 en formulación. 7 de los proyectos fueron viabilizados en el año 2020 y 4 en el año 2021. Los beneficiarios de 3 de los proyectos priorizados son de 0, es decir no existen beneficiarios alguno cuestionando la priorización de los mismos. Se pretende terminar la ejecución de 10 de los proyectos en el 2022 y solo 1 se debió terminar en el 2021, pese a ello aún el proyecto mencionado no está liquidado. El 100% de los proyectos estuvo incluido en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito de Ácora.

Tabla 3

Proyectos de vías vecinales del distrito de Ácora priorizados en el PVPP

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
14	R2101354	5.71	Acora	0.35
23	R2101349	5.48	Acora	0.32
24	R2101345	5.86	Acora	0.32
25	R2101359	11.21	Acora	0.31
26	PU-1242	5.42	Acora	0.31
27	PU-1144	13.26	Acora	0.31
28	R2101280	5.82	Acora	0.31
34	PU-1139	6.77	Acora	0.29



38	R2101360	6.37	Acora	0.29
40	R2101281	7.48	Acora	0.27
42	PU-1138	17.98	Acora	0.27
43	R2101372	8.67	Acora	0.27
45	PU-1220	23.27	Acora	0.27
46	PU-1140	9.05	Acora	0.26
50	R2101351	10.21	Acora	0.26
52	R2101348	8.68	Acora	0.25
57	PU-1243	8.85	Acora	0.25
92	R2101366	31.59	Acora	0.20
96	PU-1234	18.03	Acora	0.20

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Ácora se llegó a priorizar un total de 19 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 3 reporta cada uno de estos caminos vecinales con sus respectivos códigos de ruta y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

Tabla 4

PIP del sub programa de caminos de herradura en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Amantaní considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
2	A	2153248	E	15/03/2012	191,257.54	800			NO
4	A	2495887	E	21/08/2020	135,201.07	800	01/08/2020	28/02/2023	SI
8	E	2499487	E	30/09/2020	147,079.41	2020	04/11/2020	31/03/2023	SI
9	E	2500124	E	06/10/2020	275,127.36	2020	01/07/2021	30/11/2022	SI
10	E	2433331	E	12/11/2018	283,869.80	1603	01/01/2019	31/12/2024	SI

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 4 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Amantaní, según la función transporte, programa de transporte terrestre y grupo funcional de caminos de herradura, existe un total de 5 proyectos de inversión pública priorizados por la oficina con sus respectivos códigos únicos de inversiones (CUI), de los cuales el 100% está en estado de ejecución. 1 de ellos viabilizado en el año 2012 (teniendo código SNIP), 1 en el año 2018 y los otros 3 viabilizados en el año 2020. Los beneficiarios de los 5 proyectos priorizados tienen una tendencia de 800 a 1603 personas. Se pretende terminar la ejecución de los proyectos en el 2022, 2023 y 2024 tal como lo reporta la tabla 3. El 80% (4) de los proyectos estuvo incluido en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito de Amantaní.

Tabla 5*Proyectos de caminos de herradura del distrito de Amantani priorizados en el PVPP.*

Distrito	Centros Poblados	Nombre del camino (trayecto)	Longitud (Km)	IP
Amantani	Comunidad campesina Sancayuni	Muelle Lampayuni-salón comunal Villa-Villa Orinojon - IEI luz del saber-escuela particular Sancayuni-	2.47	56.925
Amantani	Comunidad villa Orinojon	Salón comunal Villa-Puerto Embarcadero Villa Orinojon	0.51	63.175
Amantani	Comunidad campesina Sancayuni	Estadio alto Sancayuni-alto Sancayuni-puerto Sancayuni	1.31	56.925
Amantani	Occopampa	Estadio alto Sancayuni-Queyachepata-Occopampa--IEP Francisco Bolognesi (Occosuyo)	2.09	58.675
Amantani	Comunidad campesina Sancayuni	Queyachepata-puerto Sancayuni	0.9	56.925
Amantani	Occosuyo	Queyachepata-puerto Occosuyo	1.49	61.675
Amantani	Incatiana	Salón comunal Incatiana- desvío muelle Incasamana-desvío sillón del Inka-Fuente de la Eterna Juventud-Occosuyo-Occopampa	4.76	71.675



Amantani	Incatiana	Muelle Incatiana-Incatiana- Chatajon-Pachamama-Patapampa- Pachatata	3.1	71.675
Amantani	Incatiana	Plaza de Amantani-Chatajón- Incatiana-muelle Incasamana	2	71.675
Amantani	Santa Rosa	Plaza Amantani-Santa Rosa-salón artesanal Patapampa	1.37	79.425
Amantani	Colquecachi	Desvío a la carretera para fuente de la juventud-Colquecachi	1.34	64.175

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Amantani se llegó a priorizar un total de 11 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 5 reporta cada uno de estos caminos de herradura con sus respectivos trayectos y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

Tabla 6

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Atuncolla considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
18	F	2437601	E	14/03/2019	5,475,997.01	6101	01/08/2019	01/03/2020	SI

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 6 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Atuncolla, según la función transporte, programa de transporte terrestre y sub programa de vías vecinales, existe 1 proyecto de inversión pública priorizado por la oficina con su respectivo código único de inversiones (CUI) el cual está en estado de ejecución, viabilizado en el año 2019 con un costo de inversión de S/. 5,475,997.01 soles. Son 6101 personas beneficiarias del proyecto. El fin de la ejecución del proyecto fue en el 2020. Cabe mencionar que este proyecto sí estuvo incluido en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito.

Tabla 7

Proyectos de vías vecinales del distrito de Atuncolla priorizados en el PVPP

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
5	R2101125	7.55	Atuncolla	0.40
30	PU-959	7.86	Atuncolla	0.30
32	PU-960	6.45	Atuncolla	0.30
70	PU-957	6.54	Atuncolla	0.24
76	PU-1044	11.35	Atuncolla	0.23
90	PU-961	5.10	Atuncolla	0.21
118	PU-962	8.39	Atuncolla	0.18
133	R2101136	6.50	Atuncolla	0.17

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Atuncolla se llegó a priorizar un

total de 8 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 7 reporta cada uno de estos caminos vecinales con sus respectivos códigos de ruta y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

Tabla 8

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Capachica considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
9	B1	2455167	E	02/08/2019	1,269,261.46	13019	05/08/2019	31/12/2022	SI

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 8 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Capachica, según la función transporte, programa de transporte terrestre y sub programa de vías vecinales, existe 1 proyecto de inversión pública priorizado por la oficina con su respectivo código único de inversiones (CUI) el cual está en estado de ejecución, viabilizado en el año 2019 con un costo de inversión de S/. 1,269,261.46 soles. Son 13,019 personas beneficiarias del proyecto. El fin de la ejecución del proyecto será en diciembre del 2022. Cabe mencionar que este proyecto sí estuvo incluido en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito.

Tabla 9

Proyectos de vías vecinales del distrito de Capachica priorizados en el PVPP.

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
53	PU-922	14.65	Capachica	0.25
88	PU-926	15.20	Capachica	0.21
98	R2101003	6.59	Capachica	0.20

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Capachica se llegó a priorizar un total de 3 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 9 reporta cada uno de estos caminos vecinales con sus respectivos códigos de ruta y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

Tabla 10

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Chucuito considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
16	B1	2503440	E	10/11/2020	79,502.10	170	02/11/2020	31/12/2024	SI
17	B1	2451422	E	16/06/2019	124,143.56	0	02/09/2019	31/12/2024	SI

18	B1	2468366	E	10/11/2019	61,562.14	0	01/12/2019	31/12/2024	SI
26	C	2495636	E	19/08/2020	309,415.69	100	02/11/2020	31/12/2024	SI
34	E	2526996	E	25/08/2021	170,011.65	2021	26/09/2021	31/12/2024	SI

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 10 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Chucuito, según la función transporte, programa de transporte terrestre y sub programa de vías vecinales, existe un total de 5 proyectos de inversión pública priorizados por la oficina con sus respectivos códigos únicos de inversiones (CUI), de los cuales el 100% está en estado de ejecución. 2 de los proyectos fueron viabilizados en el año 2019, 2 en el 2020 y solo 1 en el año 2021. Los beneficiarios de 2 de los proyectos priorizados son de 0, es decir no existen beneficiarios alguno cuestionando la priorización de los mismos. Se pretende terminar la ejecución de la totalidad de los proyectos en el 2024. El 100% de los proyectos estuvieron incluidos en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito de Chucuito.

Tabla 11

Proyectos de vías vecinales del distrito de Chucuito priorizados en el PVPP.

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
48	PU-1107	27.90	Pichacani-Puno-Chucuito-Plateria	0.26
51	PU-1108	13.66	Chucuito	0.26
54	PU-1124	7.83	Chucuito/Plateria	0.25

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Chucuito se llegó a identificar 3 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 11 reporta 3 caminos vecinales con sus respectivos código de ruta y el índice de priorización establecidos por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

Tabla 12

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Coata considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
9	B1	440420	E	16/03/2019	300,494.00	6,588	17/03/2019	01/03/2023	SI

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 12 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Coata, según la función transporte, programa de transporte terrestre y sub programa de vías vecinales, existe 1 proyecto de inversión pública priorizado por la oficina con su respectivo código único de inversiones (CUI) el cual está en estado de ejecución, viabilizado en el año 2019 con un costo de inversión de S/. 300,494.00 soles. Son 6,588 personas beneficiarias del proyecto. El fin de la ejecución del proyecto será en el 2023. Cabe mencionar que este proyecto sí estuvo incluido en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito.

Tabla 13

Proyectos de vías vecinales del distrito de Coata priorizados en el PVPP.

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
3	PU-929	5.22	Coata	0.45
6	PU-915	6.48	Coata	0.39

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Coata se llegó a priorizar un total de 2 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 13 reporta cada uno de estos caminos vecinales con sus respectivos códigos de ruta y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

Tabla 14

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Huata considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
4	B1	2489336	E	15/06/2020	458,825.39	0	01/09/2020	30/01/2023	SI
8	E	2528969	E	08/09/2021	36,687.16	0	21/09/2021	01/01/2023	SI

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 14 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Huata, según la función transporte, programa de transporte terrestre y sub programa de vías vecinales, existe un total de 2 proyectos de inversión pública priorizados por la oficina con sus respectivos códigos únicos de inversiones (CUI), de los cuales el 100% está en estado de ejecución. 1 de los proyectos fue viabilizado en el año 2020 y el otro proyecto en el año 2021. Los beneficiarios de 2 de los proyectos priorizados son de 0, es decir no existen beneficiarios alguno cuestionando la priorización de los mismos. Se pretende terminar la ejecución de la totalidad de los proyectos en el 2023. El 100% de los proyectos estuvieron incluidos en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito de Huata.

Tabla 15

Proyectos de vías vecinales del distrito de Huata priorizados en el PVPP.

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
29	R2101093	9.13	Huata	0.30
72	PU-950	6.55	Huata	0.23
74	PU-947	11.41	Huata	0.23
78	PU-933	5.90	Huata	0.22
79	PU-930	6.23	Huata	0.22
82	PU-931	7.63	Huata	0.22
116	PU-933	5.73	Huata	0.18
120	R2101082	8.13	Huata	0.18

132	PU-949	5.53	Huata	0.17
-----	--------	------	-------	------

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Huata se llegó a priorizar un total de 9 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 15 reporta cada uno de estos caminos vecinales con sus respectivos códigos de ruta y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

Tabla 16

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Mañazo considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
5	B1	2445023	E	22/04/2019	115,634.70	3,712	01/07/2019	11/02/2023	SI

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 16 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Mañazo, según la función transporte, programa de transporte terrestre y sub programa de vías vecinales, existe 1 proyecto de inversión pública priorizado por la oficina con su respectivo código único de inversiones (CUI) el cual está en estado de ejecución, viabilizado en el año 2019 con un costo de inversión de S/. 115,634.70 soles. Son 3,712 personas beneficiarias del proyecto. El fin de la ejecución

del proyecto será en el 2023. Cabe mencionar que este proyecto sí estuvo incluido en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito.

Tabla 17

Proyectos de vías vecinales del distrito de Mañazo priorizados en el PVPP.

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
31	R2101164	6.76	Mañazo	0.30
67	PU-1077	44.81	Mañazo	0.24
99	R2101163	7.17	Mañazo	0.20
103	PU-1078	10.59	Mañazo	0.19
105	PU-1091	13.99	Mañazo	0.19
106	PU-1079	20.22	Mañazo	0.19
109	PU-1088	21.58	Mañazo	0.18

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Mañazo se llegó a priorizar un total de 7 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 17 reporta cada uno de estos caminos vecinales con sus respectivos códigos de ruta y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.



Tabla 18

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Paucarcolla considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
5	C	2454421	E	12/07/2019	199,996.36	0	15/07/2019	31/12/2022	SI
6	C	2463299	E	27/09/2019	100,927.89	0	21/10/2019	31/10/2022	SI

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 18 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Paucarcolla, según la función transporte, programa de transporte terrestre y sub programa de vías vecinales, existe un total de 2 proyectos de inversión pública priorizados por la oficina con sus respectivos códigos únicos de inversiones (CUI), de los cuales el 100% está en estado de ejecución. Ambos proyectos fueron viabilizados en el año 2019. Los beneficiarios de 2 de los proyectos priorizados son de 0, es decir no existen beneficiarios alguno cuestionando la priorización de los mismos. Se pretende terminar la ejecución de la totalidad de los proyectos en el 2022. El 100% de los proyectos estuvieron incluidos en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito de Paucarcolla.

Tabla 19

Proyectos de vías vecinales del distrito de Paucarcolla priorizados en el PVPP.

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
18	R2101201	6.90	Puno/Paucarcolla	0.34
33	PU-1052	14.04	Paucarcolla	0.29
59	PU-1062	10.51	Paucarcolla	0.25
61	PU -1061	7.35	Paucarcolla/Puno	0.24
63	PU -1051	9.48	Paucarcolla	0.24
86	PU-939	5.48	Paucarcolla	0.21
112	R2101103	13.24	Paucarcolla	0.18
114	PU-1057	5.16	Paucarcolla	0.18
131	R2101099	6.76	Paucarcolla	0.17

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Paucarcolla se llegó a priorizar un total de 9 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 19 reporta cada uno de estos caminos vecinales con sus respectivos códigos de ruta y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

Tabla 20

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Pichacani considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
20	F	2521296	F	16/06/2021	179,072.54	1,616	01/09/2021	01/11/2021	SI
21	E	2518365	E	06/05/2021	327,899.29	975	01/12/2021	23/12/2022	SI
22	F	2518322	E	05/05/2021	185,664.95	381	15/11/2021	20/12/2022	SI

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 20 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Pichacani, según la función transporte, programa de transporte terrestre y sub programa de vías vecinales, existe un total de 3 proyectos de inversión pública priorizados por la oficina con sus respectivos códigos únicos de inversiones (CUI), de los cuales el 100% está en estado de ejecución. La totalidad de los proyectos fueron viabilizados en el año 2021. Los beneficiarios de 2 de los proyectos priorizados son de 1616, 975 y 381 familias. Se pretende terminar la ejecución de 1 de los proyectos en el 2021 y los otros 2 en el 2022. El 100% de los proyectos estuvieron incluidos en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito de Pichacani.



Tabla 21

Proyectos de vías vecinales del distrito de Pichacani priorizados en el PVPP.

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
16	PU-1102	12.73	Pichacani	0.35
22	R2101186	7.72	Pichacani/ácora	0.32
36	R2101187	9.41	Pichacani/Ácora	0.24
44	PU-1100	5.17	Pichacani	0.27
47	R2101191	5.39	Pichacani	0.26
48	PU-1107	27.90	Pichacani-Puno- Chucuito-Plateria	0.26
49	R2101181	6.76	Pichacani	0.26
55	R2101193	5.98	Pichacani	0.25
56	R2101194	13.98	Pichacani/Ácora	0.22
58	R2101200	13.39	Pichacani/Ácora	0.22
62	R2101182	5.31	Pichacani	0.24
66	PU-1097	5.51	Pichacani	0.24
68	PU-1103	17.37	Pichacani/ácora	0.24
75	PU-1096	19.50	Pichacani	0.23
80	R2101185	6.50	Pichacani	0.22
81	PU-1098	6.80	Pichacani	0.22



89	PU-1095	8.43	Puno/Pichacani	0.21
93	R2101199	8.75	Pichacani	0.20
94	R2101183	9.75	Pichacani	0.20
97	R2101180	9.05	Pichacani	0.20
101	R2101179	9.52	Pichacani	0.20
104	PU-1099	61.57	Pichacani/ácora	0.19
115	PU-1101	20.08	Pichacani	0.18
128	R2101198	27.92	Pichacani/Puno	0.17

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Pichacani se llegó a priorizar un total de 24 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 21 reporta cada uno de estos caminos vecinales con sus respectivos códigos de ruta y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

Tabla 22

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Platería considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
2	A	2521558	E	13/06/2021	99,822.46	0	24/06/2021	31/01/2024	SI

7	C	2483922	E	08/03/2020	554,344.74	451	20/05/2020	31/01/2024	SI
---	---	---------	---	------------	------------	-----	------------	------------	----

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 22 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Platería, según la función transporte, programa de transporte terrestre y sub programa de vías vecinales, existe un total de 2 proyectos de inversión pública priorizados por la oficina con sus respectivos códigos únicos de inversiones (CUI), de los cuales el 100% está en estado de ejecución. 1 de los proyectos fue viabilizado en el año 2020 y el otro proyecto en el año 2021. Los beneficiarios de 1 de los proyectos priorizados son de 0, es decir no existen beneficiarios alguno cuestionando la priorización del mismo. Se pretende terminar la ejecución de la totalidad de los proyectos en el 2024. El 100% de los proyectos estuvieron incluidos en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito de Platería.

Tabla 23

Proyectos de vías vecinales del distrito de Platería priorizados en el PVPP.

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
7	R2101262	5.10	Plateria/Ácora	0.38
10	PU-1130	30.61	Plateria-Ácora	0.36
12	R2101292	5.20	Plateria/ácora	0.35
13	R2101290	8.27	Plateria/ácora	0.35
17	PU-1121	11.42	Plateria	0.34
20	PU-1129	6.44	Plateria	0.33

77	PU-1221	28.97	Puno/Plateria/Ácora	0.23
95	PU-1122	6.48	Plateria	0.20
111	R2101268	5.28	Plateria	0.18
122	PU-1105	19.88	Plateria	0.18
126	R2101196	6.92	Plateria/Plateria	0.17

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Platería se llegó a priorizar un total de 11 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 23 reporta cada uno de estos caminos vecinales con sus respectivos códigos de ruta y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

Tabla 24

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Puno considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
84	E	2525034	E	16/08/2021	554,300.85	495	01/10/2022	24/12/2022	SI
140	F	2527184	E	15/10/2021	6,925,606.31	9,246	01/12/2021	01/04/2022	SI
141	F	2482479	F	13/03/2020	1,474,379.54	1,707	01/05/2020	01/06/2020	SI

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 24 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Puno, según la función transporte, programa de transporte terrestre y sub programa de vías vecinales, existe un total de 3 proyectos de inversión pública priorizados por la oficina con sus respectivos códigos únicos de inversiones (CUI), de los cuales 2 están en estado de ejecución y 1 en formulación. 2 de los proyectos fueron viabilizados en el año 2021 y el otro proyecto en el año 2020. Los beneficiarios de los proyectos priorizados son de 495, 9246 y 1707 familias beneficiadas. Se pretende terminar la ejecución de 2 de los proyectos en el 2022 y el otro proyecto en el 2020 según lo reportado en la tabla 13. El 100% de los proyectos estuvieron incluidos en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito de Puno.

Tabla 25

Proyectos de vías vecinales del distrito de Puno priorizados en el PVPP.

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
18	R2101201	6.90	Puno/Paucarcolla	0.34
37	PU-1115	5.62	Puno	0.29
48	PU-1107	27.90	Pichacani-Puno-Chucuito-Platería	0.26
60	PU-1065	7.62	Puno	0.25
61	PU -1061	7.35	Paucarcolla/Puno	0.24
64	PU-944	9.81	Puno	0.24
65	PU-1092	7.04	Puno	0.24
77	PU-1221	28.97	Puno/Platería/Ácora	0.23
89	PU-1095	8.43	Puno/Pichacani	0.21



128	R2101198	27.92	Pichacani/Puno	0.17
-----	----------	-------	----------------	------

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Puno se llegó a priorizar un total de 10 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 25 reporta cada uno de estos caminos vecinales con sus respectivos códigos de ruta y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

Tabla 26

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de San Antonio de Esquilache considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

FUENTE: Banco de inversiones

Según lo reportado en la tabla 26 no se encuentran proyectos de inversión pública priorizados en el rubro de transportes por la oficina de programación multianual de inversiones (OPMI) de la municipalidad distrital de San Antonio de Esquilache.

Tabla 27

Proyectos de vías vecinales del distrito de San Antonio de Esquilache priorizados en el PVPP.

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
35	PU-1072	8.10	San Antonio de Esquilache	0.29
39	PU-1073	9.07	San Antonio de Esquilache	0.29
85	R2101169	16.11	San Antonio de Esquilache	0.21
102	R2101172	5.57	San Antonio de Esquilache	0.19
107	R2101174	19.61	San Antonio de Esquilache/Pichacani	0.18
108	R2101173	7.39	San Antonio de Esquilache	0.18
110	PU-1068	65.43	San Antonio de Esquilache	0.18
113	MO-551	8.25	San Antonio de Esquilache	0.18
119	MO-544	9.13	San Antonio de Esquilache	0.18
123	R2101171	10.69	San Antonio de Esquilache	0.18
125	MO-545	11.29	San Antonio de Esquilache	0.17
130	R2101177	11.23	San Antonio de Esquilache	0.17
134	R2101176	15.74	San Antonio de Esquilache	0.17

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de San Antonio de Esquilache se llegó a priorizar un total de 13 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e

incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 27 reporta cada uno de estos caminos vecinales con sus respectivos códigos de ruta y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

Tabla 28

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Tiquillaca considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
2	C	2487711	E	16/05/2020	80,529.35	0	01/03/2020	01/07/2024	SI

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 28 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Tiquillaca, según la función transporte, programa de transporte terrestre y sub programa de vías vecinales, existe 1 proyecto de inversión pública priorizado por la oficina con su respectivo código único de inversiones (CUI) el cual está en estado de ejecución, viabilizado en el año 2020 con un costo de inversión de S/. 80,529.35 soles. Son 0 personas beneficiarias del proyecto. El fin de la ejecución del proyecto será en el 2024. Cabe mencionar que este proyecto sí estuvo incluido en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito de Tiquillaca.

Tabla 29

Proyectos de vías vecinales del distrito de Tiquillaca priorizados en el PVPP.

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
11	R2101146	6.57	Tiquillaca	0.35
91	PU-1071	32.70	Tiquillaca	0.20
117	R2101143	5.92	Tiquillaca	0.18
124	R2101149	7.33	Tiquillaca	0.17
127	PU-1060	8.31	Tiquillaca/Paucarcolla	0.17
129	PU-1069	6.07	Tiquillaca	0.17
135	R2101119	8.75	Tiquillaca	0.16
136	PU-1070	9.87	Tiquillaca	0.15

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Tiquillaca se llegó a priorizar un total de 8 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 29 reporta cada uno de estos caminos vecinales con sus respectivos códigos de ruta y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

Tabla 30

PIP del sub programa de vías vecinales en la etapa de formulación y ejecución del distrito de Vilque considerados en la PMI.

Pri.	OP.	CUI	Est	Fecha de viabilidad	Costo de inversión	Ben.	Inicio ejecución	Fin ejecución	PMI
	Z	2524133	E	13/07/2021	70,030.02	0	19/07/2021	11/02/2022	SI

FUENTE: Banco de inversiones

La tabla 30 reporta que en la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del distrito de Vilque, según la función transporte, programa de transporte terrestre y sub programa de vías vecinales, existe 1 proyecto de inversión pública priorizado por la oficina con su respectivo código único de inversiones (CUI) el cual está en estado de ejecución, viabilizado en el año 2021 con un costo de inversión de S/. 70,030.02 soles. Son 0 personas beneficiarias del proyecto. El fin de la ejecución del proyecto será en el 2022. Cabe mencionar que este proyecto sí estuvo incluido en la programación multianual de inversiones que realizó la OPMI del distrito de Vilque.

Tabla 31

Proyectos de vías vecinales del distrito de Vilque priorizados en el PVPP.

N°	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
1	PU-1076	9.04	Vilque	0.51
2	PU-1075	5.24	Vilque	0.49
4	R2101155	10.57	Vilque	0.43



15	PU-1040	15.56	Vilque	0.35
41	PU-1042	13.75	Vilque	0.27
100	PU-1039	17.67	Vilque/Mañazo	0.20
121	PU-1041	8.15	Vilque	0.18

FUENTE: Plan Vial Provincial Participativo 2020-2024.

En el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) elaborado para los años 2020 al 2024, mediante los talleres impartidos en el distrito de Vilque se llegó a priorizar un total de 7 proyectos para que sean priorizados por la OPMI del distrito e incluidos en la cartera de inversiones de los años 2021 para su formulación y posterior ejecución, la tabla 31 reporta cada uno de estos caminos vecinales con sus respectivos códigos de ruta y el índice de priorización establecido por el equipo técnico encargado de elaborar el PVPP.

4.1.2. Proyectos priorizados en el PVPP considerados en la cartera de inversiones de las OPMI distritales.

4.1.2.1. Proyectos priorizados en el PVPP considerados en la cartera de inversiones de la OPMI distrital de Ácora.

Como reporta la tabla 2 y 3 concluimos que, de los 19 proyectos priorizados en el PVPP solo se consideraron 2 proyectos para su formulación y posterior ejecución en la cartera de inversiones de la OPMI de Ácora, estando los otros 17 proyectos en estado pendiente para su incorporación en la cartera de inversiones para su formulación y posterior ejecución. Los códigos únicos de inversión (CUI) de los proyectos considerados se muestran en la tabla 32, una de ellas en etapa de ejecución y otra en formulación, ambas para un horizonte de evaluación de 10 años.

Tabla 32

Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Ácora.

CUI	Nombre de la inversión	Formato	Etapas	Estado
2532307	Recuperación de la trocha carrozable de acceso a la comunidad campesina Aymahui Quenariri del centro poblado de Amparani del distrito de Ácora - provincia de Puno - departamento de Puno.	08-a	E (c)	En registro
2533264	Mejoramiento del camino vecinal pu 1220: corredor vial económico acora - Mollocco - marca Esqueña - Culca - Amparani - Ancacaca del distrito de Ácora - provincia de Puno - departamento de Puno.	07-a	F	activo

FUENTE: Banco de inversiones.

4.1.2.2. Proyectos priorizados en el PVPP considerados en la cartera de inversiones de la OPMI distrital de Chucuito

Como reporta la tabla 10 y 11 concluimos que, de los 3 proyectos priorizados en el PVPP solo se consideró 1 proyecto para su formulación y posterior ejecución en la cartera de inversiones de la OPMI de Chucuito, estando los otros 2 proyectos en estado pendiente para su incorporación en la cartera de inversiones para su formulación y posterior ejecución. El código único de inversión (CUI) del proyecto considerado se muestra en la tabla 33 para un horizonte de evaluación de 10 años.

Tabla 33

Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Chucuito.

CUI	Nombre de la inversión	Formato	Etapas	Estado
2526996	Mejoramiento y ampliación trocha carrozable com. Raya - com. Cusipata - sector Barco - ciudad de Chucuito del distrito de Chucuito - provincia de Puno - departamento de Puno	08-a	Ejecución física (c)	En registro

FUENTE: Banco de inversiones.

4.1.2.3. Proyectos priorizados en el PVPP considerados en la cartera de inversiones de la OPMI distrital de Huata

Como reporta la tabla 14 y 15 concluimos que, de los 9 proyectos priorizados en el PVPP solo se consideró 1 proyecto para su formulación y posterior ejecución en la cartera de inversiones de la OPMI de Huata, estando los otros 8 proyectos en estado pendiente para su incorporación en la cartera de inversiones para su formulación y posterior ejecución. Los códigos únicos de inversión (CUI) de los proyectos considerados se muestran en la tabla 34 para un horizonte de evaluación de 10 años.

Tabla 34

Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Huata.

CUI	Inversión	Formato	Etapas
2528969	Reparación de camino de herradura; en el(la) caminos vecinales: tramo 1: escuela Quivillaca a sector Marcapaqui, tramo 2: estadio Huata a sector Chojñoccoto, tramo 3: estadio desvío carretera Vasin a	08-c	Ejecución física (c)



sector Juchuy Muru, tramo 4: sector Faon a sector Carata Mocco en la localidad Quivillaca, distrito de Huata, provincia Puno, departamento Puno.

FUENTE: Banco de inversiones.

4.1.2.4. Proyectos priorizados en el PVPP considerados en la cartera de inversiones de la OPMI distrital de Pichacani

Como reporta la tabla 20 y 21 concluimos que, de los 24 proyectos priorizados en el PVPP solo se consideraron 2 proyectos para su formulación y posterior ejecución en la cartera de inversiones de la OPMI de Pichacani, estando los otros 22 proyectos en estado pendiente para su incorporación en la cartera de inversiones para su formulación y posterior ejecución. Los códigos únicos de inversión (CUI) de los proyectos considerados se muestran en la tabla 35, todos para un horizonte de evaluación de 10 años.

Tabla 35

Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Pichacani.

CUI	Nombre de la inversión	Formato	Etapas	Estado
2518365	Creación del puente sobre el río Chullumpi acceso a los sectores de Jesús María, San Juan de Dios y Chiaraque del centro poblado de Pichacani del distrito de Pichacani - provincia de Puno - departamento de Puno	08-a	Ejecución física (c)	En registro
2518322	Creación del puente carrozable acceso a los sectores de Santa Rosa, Chiluyo y Ccotapatja del centro poblado de Pichacani del distrito de	08-a	Ejecución física (c)	En registro



Pichacani - provincia de Puno - departamento
de Puno

FUENTE: Banco de inversiones.

4.1.2.5. Proyectos priorizados en el PVPP considerados en la cartera de inversiones de la OPMI distrital de Platería.

Como reporta la tabla 22 y 23 concluimos que, de los 11 proyectos priorizados en el PVPP solo se consideró 1 proyecto para su formulación y posterior ejecución en la cartera de inversiones de la OPMI de Platería, estando los otros 10 proyectos en estado pendiente para su incorporación en la cartera de inversiones para su formulación y posterior ejecución. El código único de inversión (CUI) del proyecto considerado se muestran en la tabla 36 para un horizonte de evaluación de 10 años.

Tabla 36

Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Platería.

CUI	Nombre de la inversión	Formato	Etapas	Estado
2521558	Reparación de vías vecinales; en el(la) camino vecinal tramo emp. pu 1104 - Huayllohueco Apacheta del centro poblado de Carucaya del distrito de Plateria, provincia Puno, departamento Puno.	08-c	Ejecución física (c)	En registro

FUENTE: Banco de inversiones.

4.1.2.6. Proyectos priorizados en el PVPP considerados en la cartera de inversiones de la OPMI distrital de Puno.

Como reporta la tabla 24 y 25 concluimos que, de los 10 proyectos priorizados en el PVPP solo se consideraron 2 proyectos para su formulación y posterior ejecución en la cartera de inversiones de la OPMI de Puno, estando los otros 8 proyectos en estado pendiente para su incorporación en la cartera de inversiones para su formulación y posterior ejecución. Los códigos únicos de inversión (CUI) de los proyectos considerados se muestran en la tabla 37, ambas para un horizonte de evaluación de 10 años.

Tabla 37

Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Puno.

CUI	Nombre de la inversión	Formato	Etapas	Estado
2525034	Creación del servicio de transitabilidad del camino vecinal en los sectores Sañacachi y Cutimbo del centro poblado de Collacachi del distrito de Puno - provincia de Puno - departamento de Puno	08-a	Ejecución física (c)	En registro
2527184	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial del camino vecinal tramo Villa Paxa a Ventilla (pu- 1065) del distrito de Puno - Provincia de Puno - departamento de Puno.	08-a	Aprobación de consistencia o modificaciones antes de la aprobación del et o et (a)	En registro

FUENTE: Banco de inversiones.

4.1.2.7. Proyectos priorizados en el PVPP considerados en la cartera de inversiones de la OPMI distrital de Vilque.

Como reporta la tabla 30 y 31 concluimos que, de los 7 proyectos priorizados en el PVPP solo se consideró 1 proyecto para su formulación y posterior ejecución en la cartera de inversiones de la OPMI de Vilque, estando los otros 6 proyectos en estado pendiente para su incorporación en la cartera de inversiones para su formulación y posterior ejecución. El código único de inversión (CUI) del proyecto considerado se muestran en la tabla 38 para un horizonte de evaluación de 10 años.

Tabla 38

Proyectos del PVPP incluidos en la cartera de inversiones del distrito de Vilque.

CUI	Nombre de la inversión	Formato	Etapas	Estado
2524133	Reparación de vías de acceso; en el(la) municipalidad distrital de vilque en la localidad vilque, distrito de vilque, provincia puno, departamento puno	08-c	Ejecución física (c)	En registro

FUENTE: Banco de inversiones.

4.1.3. Análisis de incidencia

4.1.3.1. Incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en el desarrollo económico de la provincia de Puno.

Tabla 39

Incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en el desarrollo económico de la provincia de Puno.

Fuente	SS	df	MS	N° observaciones	142
Modelo	23.3486129	1	23.3486129	F (1,140)	30.30
				Prob > F	0.0000
Residual	107.869697	140	0.77049784	R-squared	0.1779
				Adj R-Squared	0.1721
Total	131.21831	141	0.93062631	Root MSE	.87778
Desarrollo económico	Coeficiente	Error estándar	t	P> t	[95% Intervalo de confianza]
Plan vial provincial participativo	.184848	0.2879008	-5.5	0.04	-2.154044 - 1.015653
Constante	3.484848	0.0764009	45.61	0	3.3338 3.635897

FUENTE: Stata-14.

La tabla 39 reporta que, la variable Plan Vial Provincial Participativo tiene una incidencia positiva baja o no significativa en la variable desarrollo económico, es decir



que, por cada proyecto del PVPP considerado por la OPMI, la variable desarrollo económico de la Provincia de Puno tenderá a incrementar en un 18.48%. Con respecto a la prueba “t” se puede observar que la variable Plan Vial Provincial Participativo si es significativa, es decir que sí explica el modelo de la ecuación y los datos obtenidos son verídicos, ello lo corroboramos con la probabilidad de “f” la cual es menor a 0.05 entonces deducimos que la variable Plan Vial Provincial Participativo es un buen predictor para la variable Desarrollo económico. El r cuadrado afirma todo lo aseverado anteriormente, el 17.79% de la variable desarrollo económico está siendo explicada por la variable Plan Vial Provincial Participativo.

4.1.3.2. Incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en la formulación de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.

Tabla 40

Incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en la formulación de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.

Fuente	SS	df	MS	N° observaciones	142
Modelo	23.3486129	1	23.3486129	F (1,140)	20.40
				Prob > F	0.0000
Residual	107.869697	140	0.77049784	R-squared	0.1134
				Adj R-Squared	0.3271
Total	131.21831	141	0.93062631	Root MSE	.26662



Formulación PIP	Coeficiente	Error estándar	t	P> t	[95% Intervalo de confianza]	
Plan vial provincial participativo	.084848	0.2879008	-5.5	0.0364	-2.154044	- 1.015653
Constante	3.484848	0.0764009	45.61	0	3.3338	3.635897

FUENTE: Stata-14.

La tabla 40 reporta que, la variable Plan Vial Provincial Participativo tiene una incidencia positiva baja o poco significativa en la variable Formulación de PIP, es decir que, por cada proyecto del PVPP considerado por la OPMI la variable formulación de PIP de la Provincia de Puno tenderá a incrementar en 8.48%. Con respecto a la prueba “t” se puede observar que la variable Plan Vial Provincial Participativo si es significativa, es decir que sí explica el modelo de la ecuación y los datos obtenidos son verídicos, ello lo corroboramos con la probabilidad de “f” la cual es menor a 0.05 entonces deducimos que la variable Plan Vial Provincial Participativo es un buen predictor para la variable Formulación de PIP. El r cuadrado afirma todo lo aseverado anteriormente, el 11.34% de la variable Formulación de PIP está siendo explicada por la variable Plan Vial Provincial Participativo.

4.1.3.3. Incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en la ejecución de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.

Tabla 41

Incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en la ejecución de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.

Fuente	SS	df	MS	N°	142	
				observaciones		
Modelo	23.3486129	1	23.3486129	F (1,140)	45.69	
				Prob > F	0.0000	
Residual	107.869697	140	0.77049784	R-squared	0.1561	
				Adj R-Squared	0.5672	
Total	131.21831	141	0.93062631	Root MSE	.49537	
Ejecución PIP	Coficiente	Error estándar	t	P> t	[95% Intervalo de confianza]	
Plan vial provincial participativo	.162212	0.2879008	-5.5	0.0215	-2.154044	- 1.015653
Constante	3.484848	0.0764009	45.61	0	3.3338	3.635897

FUENTE: Stata-14.

La tabla 41 reporta que, la variable Plan Vial Provincial Participativo tiene una incidencia positiva baja o poco significativa en la variable Ejecución de PIP, es decir que, por cada proyecto del PVPP considerado por la OPMI la variable ejecución de PIP de la



Provincia de Puno tenderá a incrementar en 16.22%. Con respecto a la prueba “t” se puede observar que la variable Plan Vial Provincial Participativo si es significativa, es decir que sí explica el modelo de la ecuación y los datos obtenidos son verídicos, ello lo corroboramos con la probabilidad de “F” la cual es menor a 0.05 entonces deducimos que la variable Plan Vial Provincial Participativo es un buen predictor para la variable ejecución de PIP. El r cuadrado afirma todo lo aseverado anteriormente, el 15.61% de la variable ejecución de PIP está siendo explicada por la variable Plan Vial Provincial Participativo.

4.2. DISCUSIÓN

Montesinos (2018) En su trabajo de investigación concluye que el recurso humano es el factor que limita la ejecución del presupuesto de la meta definida como mantenimiento periódico y rutinario de los caminos vecinales en el IVP de la provincia de Tambopata. SE CORROBORA los resultados mencionados por el autor mencionado líneas arriba, para la investigación desarrollada, en la que se concluye que definitivamente el recurso humano juega un papel importante en el rubro de gestión de proyectos tal como lo hemos podido apreciar, en donde más de la mitad de los proyectos priorizados por el PVPP de Puno no están siendo considerados en la cartera de inversiones de la OPMI de Puno y de los distritos, repercutiendo en la calidad de vida de la población que a un mediano y largo plazo repercute en los índices de desarrollo económico generando pobreza en cada uno de los distritos analizados y por ende en la provincia en general.

Rosales (2016) Concluye que las intervenciones de las redes viales departamentales, así como redes viales rurales en Piura generan un desarrollo creciente y progresivo, permitiendo el acceso al servicio de educación y salud, repercutiendo en la calidad de vida de la ciudadanía. Concluye además que es importante la instauración de



proyectos viales rurales y urbanos en la región Piura porque beneficia a la población, generando mayor acceso a lugares alejados, incrementando los puestos de trabajo y reduciendo las tasas de desempleo. Con la ejecución de la investigación se **CORROBORAN** los resultados obtenidos por el autor antes mencionado, rescatando la importancia de la priorización de proyectos viales rurales en el desarrollo económico de cada uno de los distritos estudiados y el hecho de no considerarlos para su formulación ni ejecución lo único que consigue es que las tasas de pobreza tiendan a incrementar en las zonas en estudio repercutiendo en el desarrollo económico de la población.

Luna et al (2018) Concluye que, el fin que persigue el gobierno nacional es el de agilizar el ciclo de inversiones mediante la formulación y ejecución de los diferentes proyectos de inversión pública, es por ello que entró en circulación el nuevo Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, que si bien es cierto trajo consigo muchas fortalezas en el ámbito de inversiones públicas pero, en la actualidad se están haciendo notar más las deficiencias de este nuevo sistema, tal es el caso de la delegación de funciones, por ejemplo la formulación y evaluación de los PIP, hoy en día las realizan un solo área, corriendo un elevado riesgo por los niveles de corrupción del entorno. Con la ejecución de la investigación **SE CORROBORAN** los resultados obtenidos por el autor antes mencionado, puesto que también se hace una crítica constructiva con respecto a las funciones que desempeñan las diferentes área de gestión de inversiones, para el caso de estudio se considera que las oficinas de programación multianual de inversiones no están cumpliendo con el objetivo del nuevo Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, motivo por el cual, los beneficios no están llegando a la sociedad. Es por ello que se recomienda trabajar con mayor unidad y coordinación entre las unidades de planificación, presupuesto, instituto vial y las OPMI.



CEPAL (2020) Concluye que, se otorga poca importancia a los caminos rurales pese a ser clave para el desarrollo territorial y social de los países latinoamericanos, no valorando el rol que juegan en la competitividad y productividad en el ámbito del comercio exterior, destinando muy poca inversión para la construcción y mantenimiento de las infraestructuras como: túneles, puentes, caminos secundarios y otras obras de ingeniería. La falta de inversión en este rubro contribuye a la degradación creciente de la calidad y cobertura de la infraestructura, generando que los costos por el uso de ellas aumenten y los tiempos de los pobladores tienden a reducirse, afectando directamente a la calidad de vida, sin mencionar las situaciones que afrontan los pobladores en épocas de lluvia ya que los caminos se vuelven intransitables o en épocas de sequía en las que tienen que lidiar con el exceso de polvo. Con la ejecución de la investigación SE CORROBORA los resultados obtenidos por el autor antes mencionado, puesto que, la inversión que se destina al mantenimiento, rehabilitación, creación o mejoramiento de caminos vecinales, de herradura u otros rurales es poco valorado pese a que, contribuye al desarrollo socioeconómico y territorial a nivel nacional, incidiendo fuertemente en el comercio exterior. Como se ha podido apreciar la inversión en proyectos viales rurales es bajísima comparado con proyectos de otros rubros haciendo que la poca inversión contribuya a la degradación de la infraestructura, aumentando los tiempos y costos.

Caballero (2021) Manifiesta que el Plan Vial Provincial Participativo de Pataz es utilizado como instrumento técnico en temas de desarrollo vial de corto plazo generando el bienestar social de la variedad de agentes con el mismo fin de la problemática vial, haciendo que los índices de producción rural incrementen en puntos porcentuales y las tasas de pobreza tiendan a disminuir. A diferencia de la provincia de Pataz, lamentablemente en la provincia de Puno NO SUCEDE ello puesto que, no se están incluyendo los proyectos viales priorizados en el PVPP razón por la cual las tasas de



producción son bajas comparadas a la provincia de Pataz y de igual manera la tasa de pobreza no tendió a disminuir para el año de estudio en comparación con el año anterior.

Martin (2019) Menciona que la inadecuada programación multianual de inversiones del Gobierno Regional de Pasco para los años 2016 y 2018, se debió a diversos factores, entre ellos el inadecuado cumplimiento del sistema nacional INVIERTE.PE y el Sistema Nacional de Presupuesto por parte del personal que labora en estas áreas. Soto (2019) Menciona que el problema elemental que incide directamente en la gestión institucional de cualquier entidad es la débil capacidad técnica y de gestión del recurso humano, que al final no contribuye en el bienestar de la población de la instituciones en estudio. Castañeda & Vigo (2018) En su trabajo de investigación concluye en la Municipalidad Distrital de Cajamarca pese a contar con documentos de gestión para la priorización de la cartera de inversiones, el personal que labora en la entidad no toma en consideración estas, existiendo una deficiente planificación del gasto. En el caso de la provincia de Puno SE CORROBORA lo mencionado por los autores antes citados puesto que, los trabajadores no están cumpliendo a cabalidad la normativa del INVIERTE.PE ocasionando daños críticos a la población y atentando contra el bienestar social.

Claux (2017) En su trabajo de investigación concluye que, las mejoras en el ingreso laboral, reducción de la tasa de pobreza de la sierra rural y aumentos de la producción agrícola de los periodos del 2006-2012 en Huancavelica fue debido a la conectividad vial rural, SITUACIÓN CONTRARIA sucede en la provincia de Puno en la que el desarrollo rural no tiende a presentar mejoras, por el contrario no se da mejoras en el nivel de acceso vial puesto que los instrumentos de gestión son considerados en un número mínimo para la incorporación en la cartera de inversiones.



Valderrama (2015) En su trabajo de investigación concluye que el IVP Gran Chimú cuenta con un Plan Vial Provincial desfasado, es por ello que los resultados que se obtienen no son de beneficio social, confirmando la deficiente planificación que existe en esta área. En el caso de la Municipalidad Provincial de Puno sucede TODO LO CONTRARIO, puesto que, sí se cuenta con un Plan Vial Provincial Participativo actualizado integrado por proyectos viales priorizados en función a las necesidades que presentan cada uno de los distritos en estudio y que necesitan ser incorporados en la cartera de inversiones en su totalidad con el fin de generar desarrollo rural.



V. CONCLUSIONES

PRIMERA: El Plan Vial Provincial Participativo tiene una incidencia positiva baja en el desarrollo económico de la provincia de Puno de 18.48%, tomando como indicadores de desarrollo económico el progreso en el sector transportes exactamente en el rubro vial que genera calidad de vida en la población beneficiaria y ello es reflejado mediante la formulación y ejecución de proyectos viales que deberían contribuir al bienestar de la ciudadanía. Las tablas 31, 32, 33, 34, 35, 36 y 37 demuestran el bajo grado de consideración de proyectos priorizados en el PVPP e incluidos en la cartera de inversiones de las diferentes OPMI concluyendo que, de los 142 proyectos priorizados en el PVPP para su incorporación en la cartera de inversiones solo 10 proyectos son incluidos en la cartera, de los cuales 9 de ellos están en estado de ejecución y 1 en formulación.

SEGUNDA: El Plan Vial Provincial Participativo tiene una incidencia positiva baja en la formulación de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno de 8.48%, tal como reporta la tabla 31 en el que se observa al único proyecto considerado en la cartera de inversiones de la OPMI de Ácora que se encuentra en la etapa de Formulación.

TERCERA: El Plan Vial Provincial Participativo tiene una incidencia positiva baja en la ejecución de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno de 16.22%, tal como lo reportan las tablas 31, 32, 33, 34, 35, 36 y 37, de los cuales solo 9 proyectos están en estado de ejecución. Haciendo una evaluación, son solo 9 proyectos ejecutándose de los 142 que podrían haberse considerado y así generar mejor calidad de vida para las poblaciones distritales impulsando el desarrollo económico provincial.



VI. RECOMENDACIONES

PRIMERA: Se recomienda mejorar las coordinaciones realizadas entre: la gerencia de planeamiento y presupuesto, sub gerencia de programación multianual de inversiones y el Instituto Vial Provincial, con el objetivo de formular una buena cartera de inversiones que englobe proyectos de inversión pública necesarios, tomando en consideración los diferentes instrumentos de gestión en el ámbito de inversiones con el fin de cerrar brechas, principalmente en el sector transporte.

SEGUNDA: Se recomienda al gobierno provincial y gobiernos distritales, implementar capacitaciones dirigidas al personal, mediante la ejecución de convenios con profesionales especialistas en la dirección de proyectos con el fin de adquirir prácticas idóneas que aseguren la gestión de inversiones para poder tener el control y claridad en la etapa de formulación y evaluación de cada una de las inversiones.

TERCERA: Se recomienda al gobierno provincial de Puno y gobiernos distritales contar con el personal idóneo para el manejo y control de proyectos de inversión pública, siendo un área crítica y fundamental para el desempeño institucional.



VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Caballero, H. (2021). *Elaboración del Plan Vial Participativo de la Provincia de Pataz, periodo 2020-2024.* 186.
[https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/30148/Caballero Medina%2C Humphry Davy.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/30148/Caballero%20Medina%20Humphry%20Davy.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Castañeda, R., & Vigo, E. (2018). *La Inversión Pública y la dotación de Infraestructura Vial en el distrito de Cajamarca.* Universidad César vallejo.
- CEPAL. (2020). *Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial. Boletín FAL N° 377, Comisión Económica Para América Latina y El Caribe (CEPAL), 1, 1–18.*
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45781/1/S2000418_es.pdf
- Decreto Legislativo 1088, 4 (2018).
<http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/30143.pdf>
- Claux, C. (2017). *Modelo de inversión social en infraestructura vial en la Provincia de Angaraes, bajo un esquema público – privado.* [Universidad del Pacífico].
https://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/2058/CarlosC_Tesis_maestria_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Invierte.pe. (2018). *Identificación , Formulación y Evaluación de un Proyecto de Inversión Pública (PIP).* *Invierte.Pe,* 25.
https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/capacitaciones/Guia_Instructiva/1_Identificacion_Formulacion_y_Evaluacion_de_un_Proyecto_de_Inversion_Publica.pdf
- Lopez, J., Lezano, F., Condori, R., & Marón, A. (2020). *Pla Vial Provincial Participativo*



- Puno 2020-2024.* <https://portal.munipuno.gob.pe/sites/default/files/Ordenanza-Municipal-2022/Ordenanza-municipal-113-2022-ivp.pdf>
- Luna, J., Bernal, C., & Canaza, R. (2018). *Aplicación de buenas prácticas de dirección de proyectos para agilizar los procesos de la fase de formulación y evaluación de la ficha técnica simplificada* [Universidad Peruana De Ciencias Aplicadas]. <https://bit.ly/3uUuRTk>
- Martin, E. (2019). *Impacto del sistema nacional de programación multianual y gestión de inversiones, el sistema nacional de presupuesto; en el ciclo de inversiones en el Gobierno Regional de Pasco, período 2016 - 2018* [Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión]. http://repositorio.undac.edu.pe/bitstream/undac/1009/1/T026_46360982_M.pdf
- Montesinos, A. (2018). *Factores que limitan la ejecución presupuestal de la meta mantenimiento rutinario y periódicos de los caminos vecinales en el Instituto Vial Provincial de la Municipalidad Provincial de Tambopata, periodo 2015-2017* [Universidad Amazónica de Madre de Dios]. <https://repositorio.unamad.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14070/478/004-3-11-023.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Rosales, M. (2016). *Gestión de infraestructura vial en la red Departamental de la Región Piura-2012* (Vol. 2012) [Universidad de Piura]. https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/2864/MAS_ICIV-L_038.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Solís, L. (2021). *Programación multianual de inversión pública y su relación con las liquidaciones técnicas financieras en el gobierno regional de Tacna, periodo 2018.* [Universidad Privada de Tacna].



<https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1717/Solis-Palacios-Luis.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Soto, C. (2019). *Evaluación de la eficiencia de los procesos operativos para determinar el logro de los objetivos de la auditoría de desempeño en la oficina de programación multianual de inversiones, Municipalidad Distrital de la Coipa, periodo 2017.* [Universidad Católica Santo Toribio De Mogrovejo].
http://tesis.usat.edu.pe/xmlui/bitstream/handle/20.500.12423/1900/TL_SotoLlatasCarmen.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Tamayo, C., & Silva, I. (2018). *Técnicas e instrumentos de recolección de datos. Metodología de La Investigacion*, 2, 201–247. <http://iyanu.blogspot.es/i2008-07/>

Valderrama, M. (2015). *Propuesta del diseño organizacional para mejorar la gestión pública del Instituto Vial Provincial de la Provincia de Gran Chimú.* [Universidad Nacional de Trujillo].
https://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/974/valderramaalarco_mireyra.pdf?sequence=1&isAllowed=y

ANEXOS

ANEXO 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA.

Incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en el desarrollo económico de la Provincia de Puno 2021.						
Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables	Indicadores	Técnica	Instrumento
¿Cómo incide el Plan Vial Provincial Participativo en el desarrollo económico de la provincia de Puno 2021?	Determinar la incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en el desarrollo económico de la provincia de Puno 2021.	El Plan Vial Provincial Participativo tiene una incidencia positiva baja en el desarrollo económico de la provincia de Puno 2021.	Variable independiente: Plan Provincial Participativo Variable dependiente: desarrollo económico	- Banco de inversiones - Plan Vial Provincial Participativo	Análisis documental	Fichas de registro de datos
¿Cómo incide el Plan Vial Provincial Participativo en la formulación de proyectos de inversión pública de la Provincia de Puno 2021?	Determinar la incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en la formulación de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.	El Plan Vial Provincial Participativo tiene una incidencia positiva baja en la formulación de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.	Variable independiente: Plan Provincial Variable dependiente: formulación de proyectos de inversión pública			



¿Cómo incide el Plan Vial Provincial Participativo en la ejecución de proyectos de inversión pública de la Provincia de Puno 2021?	Determinar la incidencia del Plan Vial Provincial Participativo en la ejecución de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.	El Plan Vial Provincial Participativo tiene una incidencia positiva baja en la ejecución de proyectos de inversión pública de la provincia de Puno 2021.	Variable independiente: Plan Vial Provincial Variable dependiente: ejecución de proyectos de inversión pública		
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--



ANEXO 02: CAMINOS VECINALES PRIORIZADOS EN EL PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO DE PUNO

Nº	Código de la ruta	Long (km)	Distrito	IP
1	PU-1076	9.04	Vilque	0.51
2	PU-1075	5.24	Vilque	0.49
3	PU-929	5.22	Coata	0.45
4	R2101155	10.57	Vilque	0.43
5	R2101125	7.55	Atuncolla	0.40
6	PU-915	6.48	Coata	0.39
7	R2101262	5.10	Plateria/Ácora	0.38
8	PU-1143	8.31	Ácora	0.37
9	PU-1240	8.14	Ácora	0.36
10	PU-1130	30.61	Plateria-Ácora	0.36
11	R2101146	6.57	Tiquillaca	0.35
12	R2101292	5.20	Plateria/ácora	0.35
13	R2101290	8.27	Plateria/ácora	0.35
14	R2101354	5.71	Acora	0.35
15	PU-1040	15.56	Vilque	0.35
16	PU-1102	12.73	Pichacani	0.35
17	PU-1121	11.42	Plateria	0.34
18	R2101201	6.90	Puno/Paucarcolla	0.34



19	R2101284	7.71	Ácora	0.34
20	PU-1129	6.44	Plateria	0.33
21	R2101358	5.57	ácora	0.32
22	R2101186	7.72	Pichacani/ácora	0.32
23	R2101349	5.48	Acora	0.32
24	R2101345	5.86	Acora	0.32
25	R2101359	11.21	Acora	0.31
26	PU-1242	5.42	Acora	0.31
27	PU-1144	13.26	Acora	0.31
28	R2101280	5.82	Acora	0.31
29	R2101093	9.13	Huata	0.30
30	PU-959	7.86	Atuncolla	0.30
31	R2101164	6.76	Mañazo	0.30
32	PU-960	6.45	Atuncolla	0.30
33	PU-1052	14.04	Paucarcolla	0.29
34	PU-1139	6.77	Acora	0.29
35	PU-1072	8.10	San Antonio de Esquilache	0.29
36	R2101187	9.41	Pichacani/Ácora	0.24
37	PU-1115	5.62	Puno	0.29
38	R2101360	6.37	Acora	0.29
39	PU-1073	9.07	San Antonio de Esquilache	0.29



40	R2101281	7.48	Acora	0.27
41	PU-1042	13.75	Vilque	0.27
42	PU-1138	17.98	Acora	0.27
43	R2101372	8.67	Acora	0.27
44	PU-1100	5.17	Pichacani	0.27
45	PU-1220	23.27	Acora	0.27
46	PU-1140	9.05	Acora	0.26
47	R2101191	5.39	Pichacani	0.26
48	PU-1107	27.90	Pichacani-Puno-Chucuito-Plateria	0.26
49	R2101181	6.76	Pichacani	0.26
50	R2101351	10.21	Acora	0.26
51	PU-1108	13.66	Chucuito	0.26
52	R2101348	8.68	Acora	0.25
53	PU-922	14.65	Capachica	0.25
54	PU-1124	7.83	Chucuito/Plateria	0.25
55	R2101193	5.98	Pichacani	0.25
56	R2101194	13.98	Pichacani/Ácora	0.22
57	PU-1243	8.85	Acora	0.25
58	R2101200	13.39	Pichacani/Ácora	0.22
59	PU-1062	10.51	Paucarcolla	0.25
60	PU-1065	7.62	Puno	0.25



61	PU -1061	7.35	Paucarcolla/Puno	0.24
62	R2101182	5.31	Pichacani	0.24
63	PU -1051	9.48	Paucarcolla	0.24
64	PU-944	9.81	Puno	0.24
65	PU-1092	7.04	Puno	0.24
66	PU-1097	5.51	Pichacani	0.24
67	PU-1077	44.81	Mañazo	0.24
68	PU-1103	17.37	Pichacani/ácora	0.24
69	R2101363	10.29	Ácora	0.24
70	PU-957	6.54	Atuncolla	0.24
71	PU-1241	22.15	Ácora	0.24
72	PU-950	6.55	Huata	0.23
73	PU-1233	36.95	Ácora	0.23
74	PU-947	11.41	Huata	0.23
75	PU-1096	19.50	Pichacani	0.23
76	PU-1044	11.35	Atuncolla	0.23
77	PU-1221	28.97	Puno/Plateria/Ácora	0.23
78	PU-933	5.90	Huata	0.22
79	PU-930	6.23	Huata	0.22
80	R2101185	6.50	Pichacani	0.22
81	PU-1098	6.80	Pichacani	0.22



82	PU-931	7.63	Huata	0.22
83	PU-1237	18.15	Ácora	0.22
84	R2101368	18.49	Ácora	0.22
85	R2101169	16.11	San Antonio de Esquilache	0.21
86	PU-939	5.48	Paucarcolla	0.21
87	R2101364	15.01	Ácora	0.21
88	PU-926	15.20	Capachica	0.21
89	PU-1095	8.43	Puno/Pichacani	0.21
90	PU-961	5.10	Atuncolla	0.21
91	PU-1071	32.70	Tiquillaca	0.20
92	R2101366	31.59	Acora	0.20
93	R2101199	8.75	Pichacani	0.20
94	R2101183	9.75	Pichacani	0.20
95	PU-1122	6.48	Plateria	0.20
96	PU-1234	18.03	Acora	0.20
97	R2101180	9.05	Pichacani	0.20
98	R2101003	6.59	Capachica	0.20
99	R2101163	7.17	Mañazo	0.20
100	PU-1039	17.67	Vilque/Mañazo	0.20
101	R2101179	9.52	Pichacani	0.20
102	R2101172	5.57	San Antonio de Esquilache	0.19



103	PU-1078	10.59	Mañazo	0.19
104	PU-1099	61.57	Pichacani/ácora	0.19
105	PU-1091	13.99	Mañazo	0.19
106	PU-1079	20.22	Mañazo	0.19
107	R2101174	19.61	San Antonio de Esquilache/Pichacani	0.18
108	R2101173	7.39	San Antonio de Esquilache	0.18
109	PU-1088	21.58	Mañazo	0.18
110	PU-1068	65.43	San Antonio de Esquilache	0.18
111	R2101268	5.28	Plateria	0.18
112	R2101103	13.24	Paucarcolla	0.18
113	MO-551	8.25	San Antonio de Esquilache	0.18
114	PU-1057	5.16	Paucarcolla	0.18
115	PU-1101	20.08	Pichacani	0.18
116	PU-933	5.73	Huata	0.18
117	R2101143	5.92	Tiquillaca	0.18
118	PU-962	8.39	Atuncolla	0.18
119	MO-544	9.13	San Antonio de Esquilache	0.18
120	R2101082	8.13	Huata	0.18
121	PU-1041	8.15	Vilque	0.18
122	PU-1105	19.88	Plateria	0.18
123	R2101171	10.69	San Antonio de Esquilache	0.18



124	R2101149	7.33	Tiquillaca	0.17
125	MO-545	11.29	San Antonio de Esquilache	0.17
126	R2101196	6.92	Plateria/Plateria	0.17
127	PU-1060	8.31	Tiquillaca/Paucarcolla	0.17
128	R2101198	27.92	Pichacani/Puno	0.17
129	PU-1069	6.07	Tiquillaca	0.17
130	R2101177	11.23	San Antonio de Esquilache	0.17
131	R2101099	6.76	Paucarcolla	0.17
132	PU-949	5.53	Huata	0.17
133	R2101136	6.50	Atuncolla	0.17
134	R2101176	15.74	San Antonio de Esquilache	0.17
135	R2101119	8.75	Tiquillaca	0.16
136	PU-1070	9.87	Tiquillaca	0.15



ANEXO 03: CAMINOS DE HERRADURA PRIORIZADOS EN EL PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO DE PUNO

N°	Distrito	Centros Poblados	Nombre del camino (trayecto)	Longitud (Km)	IP
1	Amantaní	Comunidad campesina Sancayuni	Muelle Lampayuni-salón comunal Villa-Villa Orinojon - IEI luz del saber-escuela particular Sancayuni-	2.47	56.925
2	Amantaní	Comunidad villa Orinojon	Salón comunal Villa-Puerto Embarcadero Villa Orinojon	0.51	63.175
3	Amantaní	Comunidad campesina Sancayuni	Estadio alto Sancayuni-alto Sancayuni-puerto Sancayuni	1.31	56.925
4	Amantaní	Occopampa	Estadio alto Sancayuni-Queyachepata-Occopampa-IEP Francisco Bolognesi (Occosuyo)	2.09	58.675
5	Amantaní	Comunidad campesina Sancayuni	Queyachepata-puerto Sancayuni	0.9	56.925
6	Amantaní	Occosuyo	Queyachepata-puerto Occosuyo	1.49	61.675
7	Amantaní	Incatiana	Salón comunal Incatiana-desvío muelle Incasamana-desvío sillón del Inka-Fuente de la Eterna Juventud-Occosuyo-Occopampa	4.76	71.675
8	Amantaní	Incatiana		3.1	71.675



			Muelle Incatiana-Incatiana- Chatajon-Pachamama- Patapampa-Pachatata		
9	Amantaní	Incatiana	Plaza de Amantaní- Chatajón-Incatiana-muelle Incasamana	2	71.675
10	Amantaní	Santa Rosa	Plaza Amantaní-Santa Rosa-salón artesanal Patapampa	1.37	79.425
11	Amantaní	Colquecachi	Desvío a la carretera para fuente de la juventud-Colquecachi	1.34	64.175

ANEXO 04: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE ÁCORA

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE ÁCORA

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: vías vecinales

Pri.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado acumulado (S/) (al 31 dic. 2021)	PIM 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
4	2501038	Inversiones IOARR	Construcción de Ponton; en el(la) barrio urbano marginal de Ccopuyo, Yunguyo Chamacuta y Quealla - Yanamuri del distrito de Ácora, provincia Puno, departamento Puno	156,481.42	140,879.00	0.00	0.00	15,603.00	0.00	0.00
16	2500209	Inversiones IOARR	Construcción de camino para vehículos ligeros; en el(la) tramo Chulluncani - Uyuni - Huencacasi del centro poblado de aguas	106,409.20	76,675.00	0.00	0.00	29,734.00	0.00	0.00

41	2482898	Proyecto de inversión	calientes distrito de Ácora, provincia Puno, departamento Puno	299,029.38	222,018.00	1,750.00	69,231.38	75,262.00	0.00	0.00
42	2504252	Proyecto de inversión	Creación de puente carrozable sobre el río Carumas Chullunquiani del camino vecinal pu-1240 en el centro poblado de Ayrumas Carumas del distrito de Ácora - provincia de Puno - departamento de Puno	319,944.23	243,839.00	35,059.00	42,854.63	0.00	0.00	0.00
43	2525582	Proyecto de inversión	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial en los principales tramos del centro poblado de Cocosani del distrito de Ácora -	264,651.16	203,289.00	21,246.00	40,116.40	0.00	0.00	0.00



55	2496745	Proyecto de inversión	provincia de Puno - departamento de Puno	2,221,692.30	40,500.00	40,500.00	0.00	45,000.00	0.00	0.00
56	2532307	Proyecto de inversión	recuperación de la trocha carrozable de acceso a la comunidad campesina Aymahui Quenairi del centro poblado de Amparani del distrito de Ácora - provincia de Puno - departamento de Puno	198,170.70	0.00	196,798.00	198,170.70	0.00	0.00	0.00
57	2506459	Proyecto de inversión	Creación de puente carrozable sobre el río Llinqui en la parcialidad Silluniamaya del distrito de	281,107.70	0.00	20,000.00	20,000.00	20,000.00	5,000.00	0.00

58	2505964	Proyecto de inversión	acora - provincia de puno - departamento de puno	297,902.80	0.00	4,394.00	20,000.00	277,903.00	0.00	0.00
59	2533264	Proyecto de inversión	mejoramiento del camino vecinal pu 1220: corredor vial económico Ácora - Mollocco - marca Esqueña - Culta - Amparani - Ancacaca del distrito de acora - provincia de puno - departamento de puno	3,473,642.00	0.00	0.00	0.00	1,000,000.00	2,473,642.00	0.00
60	2522494	Inversiones IOARR	Construcción de camino para vehículos ligeros; en el(la) tramo cuenca Choccoma - desvío Huaychani - Aymahui Quenarire del distrito de acora, provincia puno, departamento puno	34,906.50	0.00	32,031.00	34,906.50	0.00	0.00	0.00

ANEXO 05: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE ÁMANTANI

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE AMANTANI

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Caminos de herradura

Pri.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado acumulado (S/ (al 31 dic. 2021)	PIM 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
2	2153248	Proyecto de Inversión	Mejoramiento de camineras peatonales en las comunidades de Huayllano y Musinapata del centro poblado de Taquile, distrito de Amantani - Puno - Puno	191,257.54	178,648.00	0.00	0.00	12,610.00	0.00	0.00
4	2495887	Proyecto de Inversión	Mejoramiento de la caminera peatonal tramo: mirador chilcano pata - ruinas Musinapata, comunidad Quesora, centro poblado Taquile isla del distrito de Amantani - provincia de Puno - departamento de Puno	135,058.34	121,745.00	0.00	0.00	13,313.00	0.00	0.00



8	2499487	Proyecto de Inversión	Mejoramiento de la caminera peatonal tramo: Huayllano - Pronoei en la comunidad Huayllano, centro poblado Taquile isla del distrito de Amantani - provincia de puno - departamento de puno	147,079.41	5,500.00	0.00	127,940.00	0.00	0.00	0.00
9	2500124	Proyecto de Inversión	Mejoramiento de la caminera peatonal tramo: Chujunupata - puerto Chujuno en la comunidad Chujuno centro poblado Taquile isla del distrito de Amantani - provincia de Puno - departamento de Puno	170,335.73	7,500.00	0.00	0.00	162,836.00	0.00	0.00
10	2433331	Proyecto de Inversión	Mejoramiento de la caminera peatonal en el tramo: Sayhuano-puerto Alsuno, del centro poblado Taquile, distrito de Amantani - provincia de Puno - departamento de Puno	207,388.62	10,000.00	0.00	0.00	0.00	197,389.00	0.00

ANEXO 06: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE ATUNCOLLA

SECTOR: GOBIERNOS LOCALES

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE ATUNCOLLA

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Vías vecinales

Pri.	Ord. pre.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado acumulado (S/) (al 31 dic. 2021)	PIM 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
18	F	2437601	Proyecto de inversión	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vehicular de la carretera tramo Atuncolla - emp carretera Puno - distrito de Atuncolla - provincia de Puno - departamento de Puno.	5,475,997.01	0.00	0.00	0.00	120,000.00	0.00	0.00

ANEXO 07: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE CAPACHICA

SECTOR: GOBIERNOS LOCALES

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CAPACHICA

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Vías vecinales

Pri.	Ord.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado o acumulado (S/)	PIM 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
9	B1	2455167	Proyecto de Inversión	Mejoramiento de los caminos vecinales en los centros poblados de Liachón, Yapura, Ccotos, Escallani, Hilata e Isañura del distrito de Capachica - provincia de Puno - departamento de Puno	907,406.76	620,950.00	278,881.00	269,660.76	16,796.00	0.00	0.00

ANEXO 08: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE CHUCUITO

SECTOR: GOBIERNOS LOCALES

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CHUCUITO

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Vías vecinales

Pri.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado acumulado (S/) (al 31 dic. 2021)	PIM 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
16	2503440	Proyecto de inversión.	Creación de la trocha carrozable del CP Parina - CP Cochiraya del distrito de Chucuito - provincia de Puno - departamento de Puno	95,968.24	54,118.00	2,200.00	21,500.00	39,650.00	0.00	0.00
17	2451422	Inversiones IOARR	Reparación de vías vecinales; en el(la) localidad de Chinchera, Tajquina y Potojani grande distrito de Chucuito, provincia Puno, departamento Puno	124,143.56	90,226.00	0.00	0.00	33,918.00	0.00	0.00



18	2468366	Inversiones IOARR	reparación de vías vecinales; en el(la) localidad de karana distrito de Chucuito, provincia Puno, departamento Puno	61,562.14	53,242.00	5,000.00	5,000.00	3,320.00	0.00	0.00
26	2495636	Proyecto de inversión.	creación de la trocha carrozable tramo i CP Huayrapata - com. Aricura, tramo ii cp Huayrapata - CP Tacasaya distrito de Chucuito - provincia de Puno - departamento de Puno	309,415.69	102,106.00	0.00	5,000.00	100,000.00	102,310.00	0.00
34	2526996	Proyecto de inversión.	mejoramiento y ampliación trocha carrozable com. raya - com. Cusipata - sector barco - ciudad de Chucuito del distrito de Chucuito - provincia de Puno - departamento de Puno	170,010.00	138,995.00	2,630.00	3,000.00	28,385.00	0.00	0.00

ANEXO 09: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE COATA

SECTOR: GOBIERNOS LOCALES

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE COATA

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Vías vecinales

Pri.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado acumulado (S/ (al 31 dic. 2021)	PIMI 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
9	2440420	Proyecto de inversión	Mejoramiento de los servicios de infraestructura vial de los caminos vecinales principales del distrito de Coata - provincia de Puno - departamento de Puno	302,073.00	212,868.00	0.00	0.00	89,205.00	0.00	0.00

ANEXO 10: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE HUATA

SECTOR: GOBIERNOS LOCALES

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUATA

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Vías vecinales

Pri.	Ord.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado o (S/)	Devengado o acumulado o (S/)	PIM 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
4	B1	2489336	Inversiones IOARR	Reparación de camino de herradura; en el(la) rehabilitación de caminos vecinales en los sectores de Collana i, Collana ii, Yasin y Faon del distrito de Huata, provincia Puno, departamento Puno	458,825.39	288,134.00	0.00	0.00	170,691.00	0.00	0.00



8	E	252896 9	Inversiones s IOARR	Reparación de camino de herradura; en el(la) caminos vecinales: tramo 1: escuela Quivillaca a sector Marcapaqui, tramo 2: estadio huata a sector Chojñocoto, tramo 3: estadio desvió carretera Yasin a sector luchuy Muru, tramo 4: sector Faon a sector Carata Mocco en la localidad Quivillaca, distrito de Huata, provincia Puno, departamento Puno	36,687.16	21,244.00	0.00	0.00	15,443.00	0.00	0.00
---	---	-------------	------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------	-----------	------	------	-----------	------	------

ANEXO 11: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE MAÑAZO

SECTOR: GOBIERNOS LOCALES

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE MAÑAZO

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Vías vecinales

Pri.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado acumulado (S/) (al 31 dic. 2021)	PIM 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
5	2445023	Proyecto de Inversión	Mejoramiento de trochas carrozables - Hatun Mayo – Añazani – Kaquingora – Cari Cari – Humapalla – Conaviri – Huilamocco – Cahualla – San Juan de Quearaya del distrito de Mañazo - provincia de Puno - departamento de Puno	131,514.69	112,635.00	3,000.00	0.00	18,880.00	0.00	0.00

ANEXO 12: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE PAUCARCOLLA

SECTOR: GOBIERNOS LOCALES

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PAUCARCOLLA

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Vías vecinales

Pri.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado acumulado (S/) (al 31 dic. 2021)	PIM 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
5	2454421	Inversiones IOARR	Reparación de vías vecinales; en el(la) municipalidad distrital de Paucarcolla en la localidad Paucarcolla, distrito de Paucarcolla, provincia puno, departamento puno	199,996.36	140,228.00	3,190.00	59,768.00	0.00	0.00	0.00
6	2463299	Inversiones IOARR	Renovación de vías vecinales; en el(la) camino vecinal tramo Yanico - Rumini, (cupe), Sucari- Caminoco, (centro poblado de moro), en la localidad	99,806.25	77,260.00	2,000.00	22,546.05	0.00	0.00	0.00

ANEXO 13: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE PICHACANI

SECTOR: GOBIERNOS LOCALES

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PICHACANI

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Vías vecinales

Pri.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado acumulado (S/ (al 31 dic. 2021)	PIM 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
20	2521296	Proyecto de Inversión	Creación del puente carrozable de Jaquewichinca del CP de Huarijuyo del distrito de Pichacani - provincia de Puno - departamento de Puno	179,072.54	0.00	0.00	0.00	163,123.00	0.00	0.00
21	2518365	Proyecto de Inversión	Creación del puente sobre el río Chullumpi acceso a los sectores de Jesus Maria, San Juan de Dios y Chiaraque del centro poblado de Pichacani del distrito de Pichacani - provincia de Puno - departamento de Puno	327,899.29	23,950.00	0.00	0.00	176,050.00	93,608.00	0.00



22	2518322	Proyecto de Inversión	Creación del puente carrozable acceso a los sectores de santa rosa, Chiluyo y Ccotapatja del centro poblado de Pichacani del distrito de Pichacani - provincia de Puno - departamento de Puno	176,835.80	0.00	0.00	0.00	158,836.00	100.00	0.00
----	---------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------	------	------	------	------------	--------	------

ANEXO 14: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE PLATERÍA

SECTOR: GOBIERNOS LOCALES

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PLATERÍA

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Vías vecinales

Pri.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado acumulado (S/)	PIM 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
2	2521558	Inversiones IOARR	Reparación de vías vecinales; en el(la) camino vecinal tramo emp. pu 1104 - Huaylllohueco apacheta del centro poblado de Carucaya del distrito de platería, provincia puno, departamento puno	99,822.46	94,509.00	0.00	0.00	2,907.00	0.00	0.00
7	2483922	Proyecto de Inversión	Mejoramiento del servicio de transitabilidad del camino vecinal, desvío panamericana	554,344.74	16,600.00	497,779.00	537,745.00	0.00	0.00	0.00

ANEXO 15: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE PUNO

SECTOR: GOBIERNOS LOCALES

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PUNO

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Vías vecinales

Pri.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado (S/ (al 31 dic. 2021)	PIM 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
84	2525034	Proyecto de Inversión	Creación del servicio de transitabilidad del camino vecinal en los sectores Sañacachi y Cutimbo del centro poblado de Collacachi del distrito de Puno - provincia de Puno - departamento de Puno	554,300.85	20,000.00	0.00	0.00	100,000.00	100,000.00	84,301.00

140	2527184	Proyecto de Inversión	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial del camino vecinal tramo Villa Paxa a Ventilla (pu - 1065) del distrito de Puno - provincia de Puno - departamento de Puno	6,925,606.31	0.00	0.00	500,000.00	20,000.00	200,000.00
141	2482479	Proyecto de Inversión	Mejoramiento del servicio de transitabilidad del camino vecinal pu-944 en el circuito turístico tramo: emp. pu-943 (desvío Huaje) - emp. pe-3s (Huerta Huaraya) del distrito de Puno - provincia de Puno - departamento de Puno	1,474,379.54	0.00	0.00	35,000.00	100,000.00	0.00
162		Proyecto de Inversión	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vehicular en el tramo carretera panamericana - centro poblado de Ichu del distrito de Puno - provincia de Puno - departamento de Puno	250,000.00	0.00	0.00	0.00	50,000.00	100,000.00



ANEXO 16: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE SAN ANTONIO

SECTOR: GOBIERNOS LOCALES

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SAN ANTONIO

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Vías vecinales

ANEXO 17: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE TIQUILLACA

SECTOR: GOBIERNOS LOCALES

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE TIQUILLACA

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Vías vecinales

Pri.	Ord. Pre.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado acumulado (S/)	PIM 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
2	C	2487711	Inversiones IOARR	Reparación de vías vecinales; en el(la) en ámbito del distrito de Tiquillaca, provincia Puno, departamento Puno	80,529.35	35,328.00	0.00	45,201.35	0.00	0.00	0.00

ANEXO 18: PROYECTOS VIALES PRIORIZADOS EN EL DISTRITO DE VILQUE

SECTOR: GOBIERNOS LOCALES

OPMI: OPMI DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE VILQUE

FUNCIÓN: Transporte

PROGRAMA: Transporte terrestre

SUB PROGRAMA: Vías vecinales

Pri.	Ord. Pre.	CUI	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Devengado acumulado (S/) (al 31 dic. 2021)	PIM 2022 (S/)	Monto Año 2022 (S/)	Monto Año 2023 (S/)	Monto Año 2024 (S/)	Monto Año 2025 (S/)
	Z	2524133	Inversiones IOARR	Reparación de vías de acceso; en el(la) municipalidad distrital de Vilque en la localidad Vilque, distrito de Vilque, provincia Puno, departamento Puno	80,389.35	76,889.00	3,500.00	5,146.46	0.00	0.00	0.00

ANEXO 19: PANEL FOTOGRÁFICO POR DISTRITO

DISTRITO DE AMANTANÍ



EJECUCIÓN DEL TALLER DEL PLAN VIAL PARTICIPATIVO



EXTRACCIÓN DE DATOS DE REPRESENTANTES DE



DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DE LOS CAMINOS VECINALES





PANELES DE ENERGÍA SOLAR





DISTRITO DE ATUNCOLLA





IGLESIA Y PLAZA PRINCIPAL DEL DISTRITO DE ATUNCOLLA





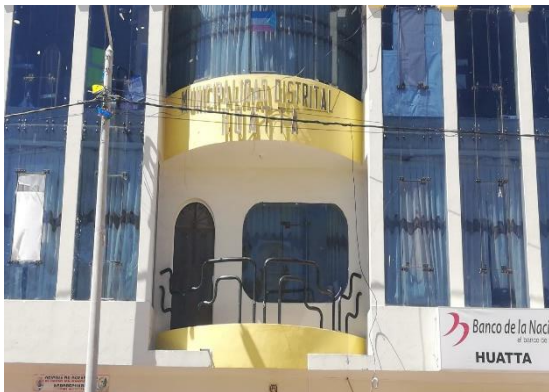
DISTRITO DE CAPACHICA





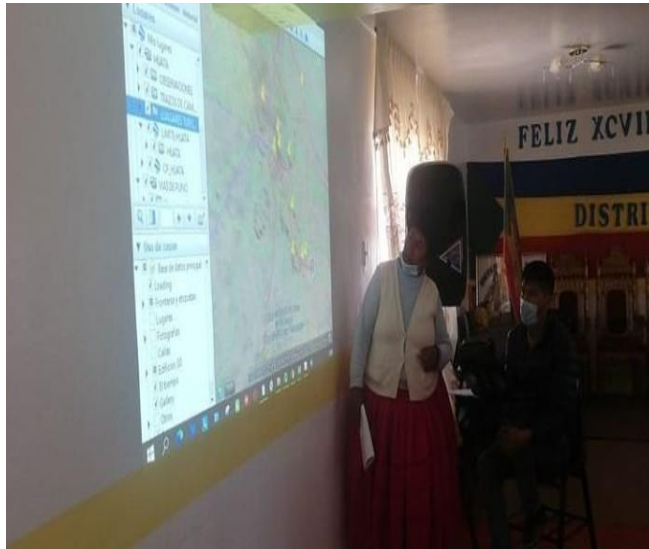
DISTRITO DE HUATA

IGLESIA PRINCIPAL DE HUATA



**EJECUCIÓN DEL TALLER DEL PLAN VIAL PARTICIPATIVO PROVINCIAL EN
EL DISTRITO DE HUATA**





MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE MAÑAZO





EJECUCIÓN DEL TALLER DEL PLAN VIAL PARTICIPATIVO PROVINCIAL EN EL
DISTRITO DE MAÑAZO

