



UNIVERSIDAD NACIONAL
Hermilio Valdizan



FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
E. A. P. ECONOMÍA

INFORME FINAL DE TESIS:

**EL PRESUPUESTO Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE
LOS CAMINOS VECINALES DEL INSTITUTO VIAL
PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA - HUÁNUCO
2012 - 2015.**

BACHILLERES:

- Sergio Armando Espíritu Vidal.
- Melissa Nieves Rodas Gonzales.
- Diana Ivett Ponce Campos.

HUANUCO- PERU
2015

DEDICATORIA:

A DIOS Y A NUESTROS PADRES QUE NOS APOYARON
INCONDICIONALMENTE EN NUESTRA FORMACIÓN
COMO PROFESIONALES Y A LOGRAR
LO QUE NOS PROPUSIMOS.

AGRADECIMIENTO:

A LAS PERSONAS QUE DE DIFERENTES
FORMAS NOS BRINDARON SU CONFIANZA
Y APOYO PARA PODER REALIZAR
LA PRESENTE INVESTIGACIÓN.

INDICE

	Pág.
PORTADA	01
DEDICATORIA	02
AGRADECIMIENTO	03
RESUMEN	06
SUMARY	08
INTRODUCCION	09
CAPITULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACION	18
1.1 Descripción del problema de investigación	18
1.2 Formulación del problema	25
1.2.1 Problema general	25
1.2.2 Problemas específicos	25
1.3 Objetivos	26
1.3.1 Objetivo general	26
1.3.2 Objetivos específicos	26
1.4. Hipótesis	27
1.4.1 Hipótesis general	27
1.4.2 Hipótesis específicas	28
1.5. Variables e indicadores	29
1.6. Justificación e importancia	30
1.7. Limitaciones	31
CAPITULO II: MARCO TEORICO	32
2.1 Antecedentes de la investigación	32
2.2 Bases teóricas	44
2.2.1 Variable independiente	44
2.2.2 Variable dependiente	54
2.3 Definición de términos básicos	75
CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO	77
3.1 Tipo de investigación	77
3.2 Nivel de investigación	77
3.3 Diseño de investigación	77
3.4 Métodos de investigación	77
3.5 Población y muestra	79
3.6 Técnicas e instrumentos de investigación	79
3.7 Presentación y procesamiento de datos	80

CAPITULO IV: RESULTADOS

4.1. Análisis e interpretación de resultados de la variable independiente.	81
4.2. Análisis e interpretación de resultados de la variable dependiente.	92
4.3. Contrastación de las hipótesis secundarias.	137
4.4. Discusión de resultados	142
CONCLUSIONES	143
RECOMENDACIONES	145
BIBLIOGRAFÍA	146
ANEXOS	147

RESUMEN

La problemática central de la investigación radica en que no se puede atender al total de los requerimientos solicitados por los alcaldes distritales de la provincia de Puerto Inca, ya que el total de caminos vecinales a ser atendidos es de 79 caminos vecinales, de los cuales el año 2013 se atendieron solamente 18 caminos vecinales, dejándose de atender 61 caminos vecinales; en el año 2014 solo se atendieron 20 caminos vecinales, dejándose de atender 59 caminos vecinales y para el año 2015 solo se han programado la atención 06 caminos vecinales.

El objetivo general que ha guiado nuestra investigación fue: “Analizar la influencia del presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca – Huánuco: 2012-2015.” Y como objetivos específicos se tuvo: a. Describir la influencia de la Formulación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal, en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca – Huánuco: 2012-2015. b. Determinar la influencia de la Programación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal, en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca – Huánuco: 2012-2015. c. Precisar la influencia de la Aprobación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal, en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca – Huánuco: 2012-2015. d. Verificar la influencia de la Ejecución del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal, en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca – Huánuco: 2012-2015. e. Detallar la influencia de la Evaluación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal, en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca – Huánuco: 2012-2015.

La Hipótesis general que guió nuestra investigación: “La mayor intervención en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales fue posible al incremento del presupuesto del Instituto Vial Provincial de Puerto Inca: 2012-2015; siendo este insuficiente para cubrir las necesidades solicitadas”

La conclusión más importante fue: La ejecución de actividades de mantenimiento vial rutinario, y la ejecución de la inspección y/o supervisión de estos trabajos fueron los que predominaron durante los años fiscales presupuestales estudiados, seguido del pago de remuneraciones y cargas sociales que variaron desde el año 2012 que fue de S/. 88,322.41 hasta el año 2014 que fue de S/ 197,153.24, demostrándonos el crecimiento vegetativo del personal administrativo que viene laborando en dicha institución, y el mayor número de trabajos de mantenimiento ejecutados.

SUMMARY

The central problem of the research is that it can not meet the total requirements requested by the district mayors of the province of Puerto Inca, as the total of roads to be served is 79 roads, of which 2013 only 18 local roads, leaving 61 attending were treated roads; in 2014 only 20 roads, allowing himself to serve 59 local roads and by 2015 only 06 scheduled attention were treated roads.

The general aim of our research has guido was: "To analyze the influence of the Provincial Road Municipal Institute for routine maintenance of roads in the Province of Puerto Inca budget - Huánuco. 2012-2015" and had specific objectives are: to. Describe the influence of Budget Formulation Municipal Provincial Road Institute in the routine maintenance of roads in the Province of Puerto Inca - Huánuco: 2012-2015.b.Determinar the influence of Budget Programming Municipal Provincial Road Institute in the routine maintenance of roads in the Province of Puerto Inca - Huánuco: 2012-2015.c. Clarify the influence of the Municipal Budget Approval Provincial Road Institute in the routine maintenance of roads in the Province of Puerto Inca - Huánuco: 2012-2015.d. Check the influence of the Municipal Budget Implementation Provincial Road Institute in the routine maintenance of roads in the Province of Puerto Inca-

Huánuco: 2012-2015.e. Detailing the influence of the Evaluation Budget Municipal Provincial Road Institute in the routine maintenance of roads in the Province of Puerto Inca - Huánuco: 2012-2015.

The general hypothesis that guided our research: "The biggest intervention in the routine maintenance of roads was possible to increase the Provincial Road Institute of Puerto Inca budget: 2012-2015; this being insufficient to cover the requested needs".

The most important conclusion was: Execution of routine road maintenance activities, and implementation of inspection and / or supervision of this work were studied prevailing during the fiscal year budget, followed by the payment of salaries and social charges ranging from Year 2012 was S /. 88322.41 until 2014 that it was S / 197,153.24, showing vegetative growth next administrative staff working in this institution, and the largest number of maintenance performed.

INTRODUCCION

El presupuesto público es un instrumento de programación económica, social y financiera que posibilita al Estado el cumplimiento de sus funciones. Según la directiva del Presupuesto Público (2015): ***“Es el mecanismo a través del cual todos los organismos del Estado asignan racionalmente los recursos públicos para alcanzar sus objetivos”***.

Las razones por la cual se justificaron la investigación fueron: 1. Se desea conocer la problemática, para así encontrar las posibles causas y consecuencias del desequilibrio que existen entre el presupuesto asignado y las necesidades del mantenimiento rutinario que deben tener los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca. 2. La necesidad de contar con un marco teórico con explicaciones legales del presupuesto público, a fin de tener una explicación racional del tema. 3. Nos permitirá conocer la opinión de las autoridades de los gobiernos locales, tanto del provincial y de los distritales, frente a la falta de atención de las necesidades del mantenimiento de sus caminos vecinales. 4. Es importante para poder dar a conocer a las autoridades la problemática y así tomar posibles correcciones en la elaboración del presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca en el futuro.

Los métodos que se utilizaron en la presente investigación fueron: deductivo,

Inductivo, análisis y síntesis; como técnicas se utilizó a la revisión bibliográfica y a la estadística básica; cada uno de ellos con sus respectivos instrumentos, así como las fichas y las encuestas respectivamente.

En el primer capítulo se describe la problemática de la investigación; después en el segundo capítulo se elabora un marco teórico de las variables en estudio

En el tercer capítulo se describe la metodología empleada en la investigación, en el cuarto capítulo se presentan los resultados después de haber implementado los instrumentos de la investigación y por último se logra deducir las conclusiones en función a los objetivos que nos hemos propuesto.

Entre las conclusiones más preponderantes podemos señalar que Las evaluaciones hechas a los presupuestos de los años fiscales desde el 2012 al 2015 nos muestran la eficiencia que tuvo el Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca al ejecutar el servicio de mantenimiento vial rutinario en los

caminos vecinales, generándose un dilema en la evaluación del año 2014 para la dotación del presupuesto del año fiscal 2015; y Se logró conformar 6 Micro empresas encargadas de brindar el servicio de mantenimiento vial rutinario de caminos vecinales, generando empleo para un aproximado de 50 trabajadores (mano de obra no calificada), quienes percibieron un sueldo entre S/. 700.00 y S/. 1,000.00, de estos el mayor porcentaje ha participado en labores de roce, limpieza de cuneta, bacheo, relleno y compactado y limpieza de alcantarillas, a la vez mostraron estar en desacuerdo con los montos presupuestales asignados, dado que existen mayores pedidos de mantenimiento rutinario de otros tramos.

El autor

LISTA DE CUADROS

N°	DESCRIPCIÓN	PAG.
01	PRESUPUESTO PÚBLICO DE APERTURA 2012 - 2015.	21
02	CAMINOS VECINALES, SEGÚN DISTRITOS ATENDIDOS Y NO ATENDIDOS DE LA PROVINCIA DE PUERTO INCA - HUÁNUCO.	23
03	PRESUPUESTO INICIAL DE APERTURA (PIA) ASIGNADO AL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA - HUÁNUCO 2012 - 2015.	24
04	SISTEMA DE VARIABLES, DIMENSIONES E INDICADORES	29
05	DEFINICIÓN DEL PRESUPUESTO PÚBLICO, SEGÚN AUTORES	46
06	DEFINICIÓN DEL PRESUPUESTO PÚBLICO POR INSTITUCIONES DEL PERÚ.	47
07	DEFINICIÓN DEL PRESUPUESTO PÚBLICO, SEGÚN FASES Y CARACTERÍSTICAS	48
08	ENFOQUES TEÓRICOS DEL PRESUPUESTO PÚBLICO, SEGÚN DEFINICIÓN, CARACTERÍSTICAS Y FINALIDAD.	50
09	FASES DEL PRESUPUESTO PÚBLICO SEGÚN INDICADORES E ÍNDICES.	53
10	ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO RUTINARIO PARA LA RED VIAL DEPARTAMENTAL.	58
11	ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO RUTINARIO.	59
12	TRAMOS EN MANTENIMIENTO POR EL IVPM PUERTO INCA, FINANCIADOS POR PROVIAS DURANTE EL AÑO 2013	70
13	TRAMOS EN MANTENIMIENTO POR EL IVPM PUERTO INCA, FINANCIADOS POR FONIE DURANTE EL AÑO 2013	71
14	TRAMOS EN MANTENIMIENTO POR EL IVPM PUERTO INCA, FINANCIADOS POR FONIE DURANTE EL AÑO 2014	72
15	PRESUPUESTO INICIAL 2012, SEGÚN FASES DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA	81
16	PRESUPUESTO INICIAL 2013, SEGÚN FASES DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA	83

17	PRESUPUESTO INICIAL 2014, SEGÚN FASES DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA	84
18	PRESUPUESTO INICIAL 2015, SEGÚN FASES DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA	86
19	RESUMEN DE LA FASE DE PROGRAMACIÓN DEL PRESUPUESTO DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA: 2012-2015	87
20	RESUMEN DE LA FASE DE FORMULACIÓN DEL PRESUPUESTO DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA: 2012-2015	88
21	RESUMEN DE LA FASE DE APROBACIÓN DEL PRESUPUESTO DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA: 2012-2015	89
22	RESUMEN DE LA FASE DE EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA: 2012-2015	90
23	RESUMEN DE LA FASE DE EVALUACIÓN DEL PRESUPUESTO DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA: 2012-2015	91
24	ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA PROVIAS I (ABRIL-SETIEMBRE) 2013 MVR	92
25	ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA PROVIAS (OCTUBRE-NOVIEMBRE) 2013 AMPLIACIÓN MVR	93
26	ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA FONIE I (SETIEMBRE-FEBRERO) 2013 MVR	94
27	ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA FONIE II (MARZO-AGOSTO) 2014 MVR	95
28	ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA PROVIAS II (MARZO-AGOSTO) 2014 MVR	96
29	ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA PROVIAS (OCTUBRE-DICIEMBRE) 2014 LEY N° 30191 MVR	97
30	ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA PROVIAS (DICIEMBRE) 2014 SEÑALIZACIÓN	98
31	ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA PROVIAS (JULIO-OCTUBRE) 2015 MVR	98

32	RESUMEN DE LONGITUD (KM.) Y COSTOS EJECUTADOS DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA, SEGÚN MESES Y AÑOS 2012-2015	99
33	CON LA DETERMINACIÓN DE LOS PROGRAMAS ESTRATÉGICOS DE SU INSTITUCIÓN USTED ESTÁ.	100
34	CON LA FORMULACIÓN DE LOS OBJETIVOS A CORTO PLAZO DE SU POI USTED ESTÁ.	101
35	CON LA DETERMINACIÓN DE LOS INGRESOS Y LA DEMANDA GLOBAL DE LOS GASTOS DE SU INSTITUCIÓN USTED ESTÁ.	102
36	SU APRECIACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA DEL FINANCIAMIENTO DEL PRESUPUESTO INSTITUCIONAL ES.	103
37	¿CUÁL ES SU APRECIACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA DE LOS PROGRAMAS ESTRATÉGICOS DE SU INSTITUCIÓN?	104
38	¿QUÉ APRECIACIÓN TIENE SOBRE LA ESTRUCTURA FUNCIONAL PROGRAMÁTICA DE SU INSTITUCIÓN?	105
39	¿CREE QUE LAS METAS PRESUPUESTARIAS DE SU INSTITUCIÓN SON LAS MÁS ADECUADAS?	106
40	¿QUÉ OPINIÓN LE MERECE LA DETERMINACIÓN DE LOS INDICADORES DE MEDICIÓN DE SU INSTITUCIÓN?	107
41	LA CADENA DE LOS GASTOS Y FUENTES DE FINANCIAMIENTO DE SU INSTITUCIÓN PARA USTED ES.	109
42	CON LA ESTIMACIÓN DE LOS MONTOS DE INGRESOS Y GASTOS ASIGNADOS PARA EL PRESENTE AÑO FISCAL, USTED ESTÁ.	110
43	LA OPINIÓN QUE TIENE USTED CON LA ASIGNACIÓN DEL PRESUPUESTO PÚBLICO NACIONAL PARA SU INSTITUCIÓN ES.	111
44	LA ESTIMACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN MENSUAL DE LOS INGRESOS Y GASTOS PARA USTED ES.	113
45	CON LA ASIGNACIÓN TRIMESTRAL OTORGADOS POR EL MEF PARA SU INSTITUCIÓN, SU OPINIÓN ES.	114
46	CON LA PROGRAMACIÓN TRIMESTRAL DE GASTOS FORMULADOS POR LA ENTIDAD EN BASE A LA ASIGNACIÓN TRIMESTRAL, SU OPINIÓN ES.	116
47	CON RESPECTO AL CALENDARIO DE COMPROMISO DE SU INSTITUCIÓN, SU OPINIÓN ES.	117
48	CREE QUE EL CONTROL ANTERIOR Y CONCURRENTE DE LA EJECUCIÓN DE GASTOS ES.	118

49	LA EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS Y EL AVANCE DE LA EJECUCIÓN PRESUPUESTAL, PARA USTED ES.	119
50	LA EVALUACIÓN DE LA EFICACIA DEL INGRESO QUE REALIZA SU INSTITUCIÓN PARA USTED ES.	121
51	LA EVALUACIÓN DE LA EFICACIA DEL GASTO QUE REALIZA SU INSTITUCIÓN PARA USTED ES.	122
52	LA EVALUACIÓN DE LA EFICACIA FINANCIERA QUE REALIZA SU INSTITUCIÓN PARA USTED ES.	123
53	¿A QUE MICROEMPRESA PERTENECE COMO TRABAJADOR DEL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LOS CAMINOS VECINALES?	125
54	¿QUÉ MONTO DE PAGO RECIBE AL MES?	126
55	¿QUÉ OPINIÓN LE MERECE EL PAGO QUE RECIBE POR LAS LABORES QUE VIENE REALIZANDO?	127
56	¿HAS PARTICIPADO EN LAS LABORES DE BACHEO, RELLENO Y COMPACTADO?	128
57	FRECUENCIA DE PARTICIPACIÓN EN LAS LABORES DE BACHEO, RELLENO Y COMPACTADO	129
58	¿HAS PARTICIPADO EN LABORES DE LIMPIEZA DE ALCANTARILLAS, DE BADÉN, DE CALZADA, ROCE Y LIMPIEZA DE CUNETAS?	130
59	FRECUENCIA DE PARTICIPACIÓN EN LABORES DE LIMPIEZA DE ALCANTARILLAS, DE BADÉN, DE CALZADA, ROCE Y LIMPIEZA DE CUNETAS.	131
60	¿HAS PARTICIPADO EN LABORES DE RIEGO, ENCAUSAMIENTO DE PEQUEÑOS CURSOS DE AGUA?	133
61	FRECUENCIA DE PARTICIPACIÓN EN LABORES DE RIEGO, ENCAUSAMIENTO DE PEQUEÑOS CURSOS DE AGUA.	134
62	¿QUÉ OPINIÓN LE MERECE EL PRESUPUESTO QUE RECIBE EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA - HUÁNUCO?	135
63	¿LAS NECESIDADES DEL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LOS CAMINOS VECINALES SON MAYORES QUE LOS PRESUPUESTOS ASIGNADOS POR LOS GOBIERNOS DE TURNO?	136

LISTA DE GRAFICOS

N°	DESCRIPCIÓN	PAG.
01	ORGANIGRAMA DE LA INSTITUCIÓN PROVIAS DESCENTRALIZADO	61
02	ORGANIGRAMA DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA	69
03	CON LA DETERMINACIÓN DE LOS PROGRAMAS ESTRATÉGICOS USTED ESTÁ.	100
04	CON LA FORMULACIÓN DE LOS OBJETIVOS A CORTO PLAZO DE SU POI USTED ESTÁ.	101
05	CON LA DETERMINACIÓN DE LOS INGRESOS Y LA DEMANDA GLOBAL DE LOS GASTOS DE SU INSTITUCIÓN USTED ESTÁ.	102
06	SU APRECIACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA DEL FINANCIAMIENTO DEL PRESUPUESTO INSTITUCIONAL ES.	104
07	¿CUÁL ES SU APRECIACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA DE LOS PROGRAMAS ESTRATÉGICOS DE SU INSTITUCIÓN?	105
08	¿QUÉ APRECIACIÓN TIENE SOBRE LA ESTRUCTURA FUNCIONAL PROGRAMÁTICA DE SU INSTITUCIÓN?	106
09	¿CREE QUE LAS METAS PRESUPUESTARIAS DE SU INSTITUCIÓN SON LAS MÁS ADECUADAS?	107
10	¿QUÉ OPINIÓN LE MERECE LA DETERMINACIÓN DE LOS INDICADORES DE MEDICIÓN DE SU INSTITUCIÓN?	108
11	LA CADENA DE LOS GASTOS Y FUENTES DE FINANCIAMIENTO DE SU INSTITUCIÓN PARA USTED ES.	109
12	CON LA ESTIMACIÓN DE LOS MONTOS DE INGRESOS Y GASTOS ASIGNADOS PARA EL PRESENTE AÑO FISCAL, USTED ESTÁ.	110
13	LA OPINIÓN QUE TIENE USTED CON LA ASIGNACIÓN DEL PRESUPUESTO PÚBLICO NACIONAL PARA SU INSTITUCIÓN ES.	112
14	LA ESTIMACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN MENSUAL DE LOS INGRESOS Y GASTOS PARA USTED ES.	113
15	CON LA ASIGNACIÓN TRIMESTRAL OTORGADOS POR EL MEF PARA SU INSTITUCIÓN, SU OPINIÓN ES.	115
16	CON LA PROGRAMACIÓN TRIMESTRAL DE GASTOS FORMULADOS POR LA ENTIDAD EN BASE A LA ASIGNACIÓN TRIMESTRAL, SU OPINIÓN ES.	116

17	CON RESPECTO AL CALENDARIO DE COMPROMISO DE SU INSTITUCIÓN, SU OPINIÓN ES.	117
18	CREO QUE EL CONTROL ANTERIOR Y CONCURRENTE DE LA EJECUCIÓN DE GASTOS ES.	118
19	LA EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS Y EL AVANCE DE LA EJECUCIÓN PRESUPUESTAL, PARA USTED ES.	120
20	LA EVALUACIÓN DE LA EFICACIA DEL INGRESO QUE REALIZA SU INSTITUCIÓN PARA USTED ES.	121
21	LA EVALUACIÓN DE LA EFICACIA DEL GASTO QUE REALIZA SU INSTITUCIÓN PARA USTED ES.	122
22	LA EVALUACIÓN DE LA EFICACIA FINANCIERA QUE REALIZA SU INSTITUCIÓN PARA USTED ES.	123
23	¿A QUÉ MICROEMPRESA PERTENECE COMO TRABAJADOR DEL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LOS CAMINOS VECINALES?	125
24	¿QUÉ MONTO DE PAGO RECIBE AL MES?	126
25	¿QUÉ OPINIÓN LE MERECE EL PAGO QUE RECIBE POR LAS LABORES QUE VIENE REALIZANDO?	127
26	¿HAS PARTICIPADO EN LAS LABORES DE BACHEO, RELLENO Y COMPACTADO?	128
27	FRECUENCIA DE PARTICIPACIÓN EN LAS LABORES DE BACHEO, RELLENO Y COMPACTADO	129
28	¿HAS PARTICIPADO EN LABORES DE LIMPIEZA DE ALCANTARILLAS, DE BADÉN, DE CALZADA, ROCE Y LIMPIEZA DE CUNETAS?	130
29	FRECUENCIA DE PARTICIPACIÓN EN LABORES DE LIMPIEZA DE ALCANTARILLAS, DE BADÉN, DE CALZADA, ROCE Y LIMPIEZA DE CUNETAS.	132
30	¿HAS PARTICIPADO EN LABORES DE RIEGO, ENCAUSAMIENTO DE PEQUEÑOS CURSOS DE AGUA?	133
31	FRECUENCIA DE PARTICIPACIÓN EN LABORES DE RIEGO, ENCAUSAMIENTO DE PEQUEÑOS CURSOS DE AGUA.	134
32	¿QUÉ OPINIÓN LE MERECE EL PRESUPUESTO QUE RECIBE EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA - HUÁNUCO?	135
33	¿LAS NECESIDADES DEL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LOS CAMINOS VECINALES SON MAYORES QUE LOS PRESUPUESTOS ASIGNADOS POR LOS GOBIERNOS DE TURNO?	136

CAPITULO I:

PROBLEMA DE INVESTIGACION

1.1. Descripción del Problema de Investigación

El presupuesto público es un instrumento de programación económica, social y financiera que posibilita al Estado el cumplimiento de sus funciones. Según la directiva del Presupuesto Público (2015):

“Es el mecanismo a través del cual todos los organismos del Estado asignan racionalmente los recursos públicos para alcanzar sus objetivos”. De tal manera, que el presupuesto público tiene como principales objetivos:

1. Asignar los escasos recursos con que cuenta el Estado con el propósito de:

- ***“Mantener la estabilidad de la economía a través del equilibrio fiscal, entre ingresos y egresos. El presupuesto asegura cuentas fiscales sanas y evita que se gaste más de lo que se dispone”.*** Como es sabido que, gastar más de lo que se tiene implica elevar los niveles de endeudamiento de las gobiernos del Estado, lo que en el corto plazo podría ser manejable, pero en el largo plazo podría llevar a la quiebra. Además, si todos los gobiernos del Estado tuvieran elevados niveles de endeudamiento las finanzas del país también podrían

"quebrar", afectando la economía nacional, lo que al final generaría menor crecimiento, menores recursos fiscales y menor capacidad para proveer bienes y servicios a la población.

- ***“Propiciar una provisión eficiente y eficaz de bienes y servicios públicos, con criterios de priorización”.***

Un presupuesto bien elaborado ayuda a las autoridades y funcionarios públicos a asignar y ejecutar en base a prioridades, es decir, aquello que es más necesario para la población y para la sociedad en su conjunto. Todo ello, en el marco de las políticas nacionales, sectoriales y regionales, las funciones y competencias de los niveles de gobierno del Estado y los objetivos estratégicos territoriales e institucionales, y orientados por el logro de resultados.

- ***“Promover la equidad entre los diversos grupos de la sociedad”.*** En atención a las necesidades existentes, el presupuesto propicia una mejor distribución del ingreso en el país a través de acciones y recursos ejecutados principalmente a favor de los excluidos y personas carentes de bienes y servicios públicos fundamentales y de oportunidades para su desarrollo.

2. Ser un instrumento de gestión para las entidades públicas, colaborando con:

- “El logro de resultados esperados en la provisión de bienes y servicios públicos en el marco del planeamiento estratégico de la institución y el territorio”.
- “El uso de métodos más eficaces, eficientes o costo- efectivos para la provisión de bienes y servicios públicos”.
- “El control adecuado del cumplimiento de las obligaciones institucionales y restricciones normativas”.

El presupuesto es fundamental y constituye una herramienta de gran importancia para el sector público, por cuanto permite tomar las previsiones de los gastos que han de ser efectuados, en función de los ingresos que se estiman percibir durante un año fiscal determinado. Además, sirve para lograr los objetivos, metas, volumen de trabajo de toda institución, por lo que los gastos deben ser eficientes y eficaces orientados al producto. Asimismo, el proceso presupuestario atraviesa las fases de: Formulación, programación, aprobación, ejecución y evaluación. Iniciándose el año anterior (formulación, programación y aprobación) y desarrollándose a lo largo del presente año fiscal, siendo la ejecución presupuestaria la actividad de la administración dirigida a la realización de los ingresos y gastos previstos en el presupuesto para un período determinado, se considera una de las fases más importantes, fundamentales y de trascendencia puesto que durante este periodo se

realizarán todas aquellas actividades programadas y se utilizará de manera efectiva el presupuesto destinado que consecuentemente será evaluado el año siguiente culminando el proceso presupuestario el cual toma alrededor de tres años (multianual).

En los últimos 04 años el Ministerio de Economía y Finanzas a través de la ley de presupuesto público ha destinado a los distintos gobiernos (locales, regionales) y gobierno nacional los siguientes montos:

**CUADRO N°01
PRESUPUESTO PÚBLICO DE APERTURA 2012 - 2015**

Niveles de Gobierno	Presupuesto Institucional de Apertura (Millones de Soles)			
	2012	2013	2014	2015
Gobierno Nacional	65,019	72,693	83,238	95,387
Gobiernos Regionales	14,743	17,575	18,752	19,423
Gobiernos Locales	15,772	18,150	16,943	15,810
TOTAL	95,535	108,418	118,933	130,620

FUENTE: Ministerio de Economía y Finanzas.

ELABORACION: Propia.

El presupuesto representa la inversión que hace el Estado para satisfacer las necesidades de la población a través de sus distintos gobiernos y ministerios, los cuales a su vez tienen unidades ejecutoras como es el caso del Programa Pro-vías Descentralizado (adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones), que se encuentra

financiado por el monto de US \$150 millones de dólares, los mismos que comprenden recursos de endeudamiento externo otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (Contrato de Préstamo N° 1810/2007) y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) (Contrato de Préstamo N° 7423-PE), con US \$50 millones de dólares cada uno, y el aporte del gobierno nacional de US \$50 millones de dólares, en calidad de contrapartida nacional, establecido explícitamente en el presupuesto. Por este motivo el Programa Pro-vías Descentralizado trabaja directamente con los Institutos Viales y Gobiernos Locales de cada provincia, los cuales tienen como objetivo general el desarrollo rural y la superación de la pobreza en el país, a través de la mejora del acceso de bienes, servicios y oportunidades generadoras de ingresos, la integración de la población rural y la reducción de costos de transporte, generados por el incremento de la dotación y calidad de la provisión pública descentralizada de la infraestructura de transporte rural.

En el caso de la provincia de Puerto Inca del departamento de Huánuco, el año 2006 se crea el Instituto Vial Provincial Municipal y a partir del año 2012 a la fecha se viene trabajando específicamente en el **mantenimiento rutinario** de los caminos vecinales conjuntamente con la Municipalidad de Puerto Inca, supervisados por Pro-vías Descentralizado.

La problemática central de la investigación radica en que no se puede atender al total de los requerimientos solicitados por los alcaldes

distritales de la provincia de Puerto Inca, ya que el total de caminos vecinales a ser atendidos es de 79 caminos vecinales, de los cuales el año 2013 se atendieron solamente 18 caminos vecinales, dejándose de atender 61 caminos vecinales; en el año 2014 solo se atendieron 20 caminos vecinales, dejándose de atender 59 caminos vecinales y para el año 2015 solo se han programado la atención 06 caminos vecinales. Así como se describe en el cuadro N°02.

**CUADRO N°02
CAMINOS VECINALES, SEGÚN DISTRITOS ATENDIDOS Y NO
ATENDIDOS DE LA PROVINCIA DE PUERTO INCA - HUÁNUCO**

DISTRITOS	CAMINOS VECINALES							
	TOTAL	N° DE C.V. INTERSECTAN		2013		2014		2015
		TORN AVISTA	YUYAPICHIS	N°. ATENDIDOS	N°. NO ATENDIDOS	N° ATENDIDOS	N° NO ATENDIDOS	N°. ATENDIDOS
PUERTO INCA	14	1	1	8	8	13	3	3
HONORIA	16	3		5	14	3	16	1
TOURNAVISTA	12			3	9	2	10	0
YUYAPICHIS	11			1	10	1	10	1
CODO DEL POZUZO	10		5	1	14	1	14	1
CONEXIÓN INTERDISTRITAL	6				6		6	0
TOTAL	79			18	61	20	59	6

FUENTE: Documentos Oficiales del Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca

ELABORACION: Propia

A pesar de que los presupuestos Institucionales de apertura (PIA) asignado al Instituto Vial Provincial de Puerto Inca han ido incrementándose

significativamente año tras año, este no ha mostrado ser suficiente para la atención de los requerimientos del total de caminos vecinales mostrados anteriormente, ya que ningún camino vecinal tiene acabado de brea, por lo que el deterioro es constante dado las condiciones climatológicas que se dan en el distrito de Puerto Inca. (Ver cuadro N°03).

**CUADRO N°03
PRESUPUESTO INICIAL DE APERTURA (PIA) ASIGNADO AL
INSTTUTO VIAL PROVINCIA MUNICIPAL DE PUERTO INCA –
HUÁNUCO: 2012 - 2015**

DISTRITOS	PRESUPUESTO (PIA)			
	2012	2013	2014	2015
PUERTO INCA	679,325.73	864,618.47	1`425,640.50	1`416,593.00
YUYAPICHIS	2,000.00	4,000.00	5,000.00	20,000.00
TOURNAVISTA	2,000.00	4,000.00	5,000.00	20,000.00
HONORIA	2,000.00	4,000.00	5,000.00	20,000.00
CODO DEL POZUZO	2,000.00	4,000.00	5,000.00	20,000.00
TOTAL	687,325.73	880,618.47	1`445,640.50	1`496,593.00

FUENTE: Documentos Oficiales del Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca

ELABORACION: Propia

De continuar con la problemática, el descontento social crecerá y ninguna autoridad elegida terminara con la aprobación positiva de su gestión, que tuvieron al inicio de su mandato.

Se hace necesario de que se otorgue mayores presupuestos al Instituto Vial Provincial de Puerto Inca, para atender a más caminos vecinales de la zona y así, se logre priorizar el servicio de mantenimiento rutinario de los caminos vecinales por la alcaldía provincial.

1.2 **Formulación de problema de Investigación**

Tratando de resumir la problemática de la siguiente investigación nos planteamos las siguientes preguntas:

PROBLEMA GENERAL:

¿De qué forma el presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal, influye en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015?

PROBLEMAS ESPECIFICOS:

- a. ¿De qué manera la Formulación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal influye en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015?
- b. ¿De qué forma la Programación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal influye en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015?
- c. ¿Cómo la Aprobación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal influye en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015?

- d. ¿De qué manera la Ejecución del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal influye en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015?

- e. ¿De qué forma la Evaluación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal influye en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015?

1.3. OBJETIVOS:

A. OBJETIVO GENERAL

Analizar la influencia del presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a. Describir la influencia de la Formulación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal, en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.

- b. Determinar la influencia de la Programación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal, en el mantenimiento rutinario de

los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.

- c. Precisar la influencia de la Aprobación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal, en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.
- d. Verificar la influencia de la Ejecución del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal, en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.
- e. Detallar la influencia de la Evaluación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal, en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.

1.4. HIPOTESIS, VARIABLES, INDICADORES Y DEFINICIONES OPERACIONALES

Hipótesis General

La hipótesis general que guio nuestra investigación fue:

“La mayor intervención en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales fue posible al incremento del presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca: 2012 - 2015; siendo este insuficiente para cubrir las necesidades solicitadas”

Hipótesis Específicas

Las hipótesis específicas que guiaron nuestra investigación fueron:

He₁= La Formulación del Presupuesto del Instituto Vial, Provincial Municipal influye directamente en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.

He₂= La Programación del Presupuesto del Instituto Vial, Provincial Municipal influye directamente en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.

He₃= La Aprobación del Presupuesto del Instituto Vial, Provincial Municipal influye directamente en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.

He₄= La Ejecución del Presupuesto del Instituto Vial, Provincial Municipal influye directamente en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.

He₅= La Evaluación del Presupuesto del Instituto Vial, Provincial Municipal influye directamente en el mantenimiento rutinario de

los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco:
2012 - 2015.

1.5. Sistema de variables - dimensiones e indicadores

**CUADRO N°04
SISTEMA DE VARIABLES, DIMENSIONES E INDICADORES**

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INDICES	
Variable Independiente= PRESUPUESTO PÚBLICO	FORMULACIÓN	Determinación de programas estratégicos	Plan Estratégico Institucional	
		Objetivos a corto plazo.	Plan Operativo Institucional	
		Determinación de Ingresos y demanda global de gastos	Rendición Trimestral de Cuentas	
		Definición de estructura de financiamiento.	Presupuesto Inicial de Apertura	
	PROGRAMACION	Definición de la estructura de programas estratégicos	Presupuesto Inicial de Apertura	
		Definición de la estructura funcional programática		
		Definición de las metas presupuestarias.		
		Determinación de los indicadores de medición		
		Consignación de las cadenas de gastos y las fuentes de financiamiento.		
	APROBACIÓN	Estimación de los ingresos y los montos asignados	Presupuesto Público Nacional	Montos asignados para el año fiscal.
	EJECUCIÓN	Programación mensual de ingresos y gastos	Presupuesto Inicial de Apertura (PIA)	
		Asignación trimestral otorgados por el MEF	Rendición Trimestral de Cuentas	
		Programación trimestral de gastos formulados por la entidad en base a la asignación trimestral.	Rendición Trimestral de Cuentas	
		Calendario de compromisos.	Informe de Estado Situacional del IVP, Rendición trimestral de Cuentas, Plan Operativo institucional.	
		Control anterior y concurrente de la ejecución de gastos.		
		EVALUACIÓN	Evaluación de los resultados y avance de la ejecución presupuestal	Plan Vial Provincial Participativo y el Informe de Estado Situacional del IVP
	Evaluación de la eficacia del ingreso.			
	Evaluación de la eficacia del gasto.			

		Evaluación de la eficacia financiera.	
Variable dependiente = MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LOS CAMINOS VECINALES	BACHEO	RELLENO	Consiste en rellenar y compactar con material clasificado los huecos que se presentan en la superficie de rodadura, producto del deterioro y desgaste por el tránsito de vehículos y la erosión de aguas superficiales
		COMPACTADO	
	LIMPIEZA	LIMPIEZA DE ALCANTARILLAS	Consiste en la limpieza total de la superficie de las alcantarillas, badenes, calzadas, laterales, cunetas y cunetas de coronación.
		LIMPIEZA DE BADÉN	
		LIMPIEZA DE CALZADA	
		ROCE Y LIMPIEZA	
		LIMPIEZA DE CUNETAS	
	LIMPIEZA DE CUNETAS DE CORONACIÓN		
	RIEGO	PEINADO DE TALUDES (DESQUINCHE)	Consiste en eliminar toda piedra o roca ubicada en la parte alta del talud.
		ENCAUSAMIENTO DE PEQUEÑOS CURSOS DE AGUA	Consiste en desviar los pequeños cursos de agua hacia las estructuras de drenaje, sean estas cunetas, zanjas de coronación, alcantarillas, badenes, etc.

1.6. Justificación e importancia

Las razones por la cual se justifica la presente investigación son:

- Se desea conocer la problemática, para así encontrar las posibles causas y consecuencias del desequilibrio que existen entre el presupuesto asignado y las necesidades del mantenimiento rutinario que deben tener los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca.
- La necesidad de contar con un marco teórico con explicaciones legales del presupuesto público, a fin de tener una explicación racional del tema.

- Nos permitirá conocer la opinión de las autoridades de los gobiernos locales, tanto del provincial y de los distritales, frente a la falta de atención de las necesidades del mantenimiento de sus caminos vecinales.
- Es importante para poder dar a conocer a las autoridades la problemática y así tomar posibles correcciones en la elaboración del presupuesto del instituto vial Provincial Municipal de Puerto Inca en el futuro.

1.7. Limitaciones

Las limitaciones que se mantuvieron durante el proceso del desarrollo del Proyecto de Tesis fueron:

- ASPECTO TEMPORAL: ¿Por qué el plazo del Proyecto es entre los años fiscales 2012 y 2015?

El IVPM de Puerto Inca se crea mucho antes del año 2012, la fecha exacta es en el año 2006, en esas fechas el IVPM de Puerto Inca solo era una Unidad adjunta a la Gerencia de Obras de la Municipalidad Provincial de Puerto Inca, en la que su papel como entidad pública solo era representativa mas no ejecutora, ya para el año 2012 se instala una oficina como un organismo autónomo con un presupuesto aprobado por los integrantes del CD (Comité Directivo) quienes son los alcaldes de los 5 Distritos de la Provincia de Puerto Inca. Es por eso que

la presente investigación toma como muestra los años 4 últimos años, desde el 2012 al 2015.

- ASPECTO ESPACIAL: ¿Por qué el Proyecto de Investigación se enfoca en la Provincia de Puerto Inca?

Los motivos por los cuales se desarrollo el Proyecto de Tesis teniendo como ubicación la Provincia de Puerto Inca, se debe a que uno de los integrantes del grupo (Tesisista), venia laborando en dicha zona, además de eso su centro de trabajo fue en el Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca, debió a esto se origino la idea de la problemática que existía con respecto al reducido alcance del servicio de mantenimiento rutinario para los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca, también la oportunidad laborar resulto accesible en obtener información clasifica con respecto al presupuesto y sus diversas fases a lo largo del periodo fiscal.

- ALCANCES TEMATICOS: ¿Por qué se consideraron las variables Mantenimiento Rutinario y El Presupuesto, pero no variables como pobreza, desempleo, desarrollo social, etc.?

La razón por la que se consideraron las variables:

- ❖ Mantenimiento Rutinario, y
- ❖ El Presupuesto

Se debe a que estas variables se encuentran relacionadas y una de ellas se encuentra en función a la otra con respecto a la

variación de financiamiento; otra razón por la que se toman estas variables es porque se mantenía estrecha relación y disposición de toda información histórica y actualizada en cuanto sea a presupuestos con relación a carreteras financiadas por Fonie y Provias-MTC.

- ✓ En este Proyecto de Investigación no se considera la variable Pobreza porque los ingresos que resultan de la ejecución del mantenimiento rutinario (mano de obra), que perciben los pobladores de los accesos en mantenimiento, no sobrepasan el sueldo básico vital (S/. 750.00 Nuevos Soles), por lo que este tipo de trabajos es considerada como un similar a un programa social ya que está dirigido a personas en extrema pobreza, madres solteras, personas con discapacidad menor, etc. Por lo tanto no aporta a la reducción de pobres en nuestro país.
- ✓ Tampoco se considera la variable desempleo ya que como se menciono anteriormente no está dirigido a toda la población y solo trabajan un pequeño grupo de personas; la mayoría de los moradores no se muestran interesados en realizar labores de mantenimiento, ya que aducen que tienen mejores ingresos dedicándose a cualquier otra actividad, debido a esto no se ha demostrado estudios en los que el

mantenimiento rutinario haya mejorado el nivel de vida en algún segmento de la población.

- ✓ No se ha tomado la variable desarrollo social, ya que desde un inicio se tuvo como objeto de investigación a la problemática descrita, el cual era el de conocer el alcance del presupuesto para el mantenimiento rutinario; así mismo se considero que para desarrollar esta variable es necesario incurrir en otros gastos, los cuales en la actualidad no se nos permite ni individualmente ni como grupo; también porque el campo de estudio era otro, y se debía involucrar otras variables a las que no se consideraron para el desarrollo de nuestro proyecto de Tesis, además consideramos que muchos proyectos se podrían desarrollar a partir de la variable desarrollo social y que depende del interés al que como grupo decidan abordar.

CAPITULOII: MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la Investigación

A continuación mencionaremos los trabajos más preponderantes para nuestra investigación.

A). Internacionales

Edilberto Peña y Jorge Trujillo (2012); de la Asociación Internacional de Presupuesto Público en su trabajo de investigación “Cuatro Tesis De Control Constitucional Del Presupuesto En Colombia”, describen al presupuesto del sector público como una herramienta que dinamiza la ejecución de los planes y programas operativos de gobierno para cuyo fin obedece a un sistema central de presupuesto público. La ejecución presupuestaria se efectúa en base al calendario de compromisos, la cual constituye la autorización máxima para la ejecución de los egresos, el mismo que se sujeta a la disponibilidad de los recursos públicos de presupuesto. Define que el presupuesto es el instrumento de política fiscal más importante para el manejo de las finanzas públicas. El estudio del presupuesto, no es un asunto novedoso, y debería necesariamente concentrar la mayor atención de las agendas de gobierno.

B). Nacionales

En el ámbito nacional se hallaron publicaciones que referencian un análisis del uso que se está dando al Presupuesto Institucional de Provias

Descentralizado, se refieren más que nada investigaciones realizadas por organismos estatales y privados o Ministerios.

- Según el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2008)**; en el Informe Final de Presupuesto Público Evaluado: Conservación o Mantenimiento de Carreteras muestra en rasgos generales, que las distintas unidades ejecutoras manejan diversas herramientas y cuentan con técnicas y metodologías que le permitirían efectuar una administración eficiente de sus recursos. En el caso del Pro-vías Descentralizado, el cual se formó de la fusión de los programas Pro-vías Rural y Pro-vías Departamental desde septiembre de 2006, no existen mayores indicadores de resultados que los provistos por el programa PVR, financiado con recursos externos (lo cual llevó a que se realice una evaluación en 2006). Los datos mostrados en el cuerpo de la Evaluación son favorables, puesto que se revela una mejora en la mayoría de indicadores de transitabilidad, ingresos, empleo, actividad productiva, salud y educación; en la actualidad, la mayor parte de acciones de Conservación se han descentralizado.

En cuanto a los Gobiernos Regionales, en general se nota una gestión pública más débil, competencias no del todo asumidas y la carencia de indicadores de producto y de resultado. Los indicadores de actividades revelan por lo general poca eficacia en los niveles de programación y ejecución.

En términos generales el PVD es un programa conceptualmente bien organizado. Cuenta con un sistema de seguimiento basado en la metodología de marco lógico, con objetivos, metas, indicadores, entre otros. Sus normas y procedimientos en los que están involucrados diversos actores como los gobiernos regionales, las municipalidades provinciales y distritales, las fuentes de financiamiento (MEF y donantes), etc. Son bastante claros y están establecidos de manera transparente. El programa además ha puesto en práctica diversas evaluaciones de impacto, en particular, de sus intervenciones en caminos rurales. Estas evaluaciones se han llevado de manera rigurosa desde un punto de vista metodológico, lo que es resaltante en el contexto de los programas peruanos.

Debe resaltarse que actualmente el PVD sólo acompaña a los gobiernos sub-nacionales en el mantenimiento de la red vial departamental y vecinal respectivamente: no está a cargo de la ejecución de las actividades. Así, las actividades de mantenimiento están más en control de los Gobiernos Regionales y Locales que del programa en sí. Como se ha visto, los Gobiernos Regionales priorizan actividades de mejoramiento, rehabilitación y construcción sobre las actividades de mantenimiento.

Aunque cabe mencionar que aún no se ve claramente la transición de la función de conservación de carreteras del gobierno central a los gobiernos regionales. El PVD, a través del monitoreo del cumplimiento

de compromisos con los gobiernos regionales y sus actividades de promoción y monitoreo, es actualmente un actor clave para que se realice el mantenimiento a las carreteras. Ante la poca importancia que los Gobiernos Regionales le dan a esta actividad, cabe preguntarse qué incentivos tendrían para realizarla sin la participación activa del PVD. En tal sentido, existen dudas acerca del sostenimiento de las actividades de mantenimiento sin el PVD. El acompañamiento y la labor de comunicación y difusión que las oficinas zonales del PVD realizan sirven como incentivo para que los IVP y los Gobiernos Regionales realicen las actividades de mantenimiento. Sin el PVD, y si la importancia que los Gobiernos Regionales dan a las actividades de mantenimiento sigue siendo baja, es poco probable que las carreteras se mantengan en buen estado.

La principal razón para la debilidad institucional y la falta de capacidad ejecutora en los Gobiernos Regionales se circunscribe a la existencia de procedimientos y normas para la adquisición de material y contratación de personal que resultan muy engorrosos y generan atrasos en el comienzo y la ejecución de las obras. Se arguye que para lograr el inicio de los procesos de contratación, la obtención de las no objeciones tanto para la contratación como para la adquisición de material y equipo, se deben seguir procedimientos que dependen, en algunos casos, de decisiones centralizadas que tardan en tomarse y paralizan los avances. Cabe resaltar que estas percepciones, que

surgieron de manera recurrente durante las entrevistas, es una manifestación de las dificultades que los funcionarios públicos para ejecutar obras. En este caso, dada la menor capacitación de los funcionarios regionales o de los IVP's, es probable que este problema se presente con mayor gravedad en el interior del país. Naturalmente, la labor de las unidades ejecutoras es crucial para cumplir con los puntos antes mencionados, es decir, deben gradualmente basar sus procesos de programación sobre la base de la cadena lógica y empleando indicadores para cada nivel, sea de insumos, actividades, productos o resultados esperados. Adicionalmente, se recomienda: Mejorar el inventario vial actualizado, por periodos cortos de tiempo. El sistema de gestión de infraestructura vial de PVD, requiere información puntual sobre los estados de las vías, para procesar los programas de intervención a implantar y evaluar la efectividad de las obras de rehabilitación y mantenimiento. PVD tiene manuales de inventario para rutas asfaltadas y afirmadas y debería realizar inventarios anuales en el caso de vías asfaltadas y bianual en el caso de afirmadas;

Implantar modelos de gestión basados en resultados, que vaya de la mano del sistema de Presupuesto por Resultados que el país busca consolidar. Acorde con esto, se debe enfatizar en sistemas de seguimiento, la definición y cálculo de indicadores apropiados, etc. Fortalecer las capacidades de los Gobiernos Regionales y locales en

cuanto a la Conservación de Carreteras. Aparentemente, estos gobiernos sienten que las competencias no están claramente establecidas o delimitadas y, además, no cuentan con los cuadros técnicos para llevar a cabo sus tareas con niveles de calidad y eficiencia. El papel de Provias Descentralizado es importante en el sentido de la asistencia técnica, pero debería además trabajarse en un traspaso de conocimientos para que los Gobiernos Regionales y locales puedan manejar este Presupuesto de manera más autónoma y con niveles de eficacia y eficiencia.

- Tal como informa **Provias Descentralizado (2011)**, Para el Informe Ejecutivo de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación, hace referencia que PROVIAS DESCENTRALIZADO, como Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte a partir del 2007, ha iniciado la ejecución de 2 grandes programas con el financiamiento del BID y del BIRF; el Programa de Caminos Departamentales (PCD) y el Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD), ambos orientados a apoyar el proceso descentralización de la gestión vial de la infraestructura de transporte departamental y rural, que son ejecutados por los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales, respectivamente, con el financiamiento de obras de rehabilitación y mantenimiento de los caminos de herradura y fortalecimiento de capacidades locales y regionales para la gestión vial descentralizada. Adicionalmente, se cuentan con recursos de Tesoro Público, recursos directamente

recaudados, donaciones y transferencias, orientadas a la gestión vial rural y departamental.

A través del Informe Anual 2007 nos dice que para ese año se financió del BID y BIRF la cantidad de US\$100 millones la cual serviría para recuperar la transitabilidad de 3500 Km de caminos rurales en los próximos cuatro años, los cuales vienen siendo ejecutados por los Gobiernos Locales e IVP's. Este financiamiento busca incrementar a 40% el buen estado de la Red Vial Vecinal. Para ese mismo año la ejecución presupuestal acumulada al mes de diciembre representó el 44.17% del PIM debido a distintos atrasos en las inversiones (demora en la firma de acuerdos institucionales, diferentes dinámica en los procesos de contratación, procesos desiertos, plazos largos para el trámite de no objeciones, deficiencia en el MOP, inicio de obras en temporadas de lluvia, etc). Para el año 2008, se puede observar el ascenso en el PIM (llegando a duplicar al PIM 2007) sin embargo la ejecución presupuestal acumulada para el mes de diciembre 2008 representa el 60% al PIM (dando importancia a la gestión de fortalecimiento institucional, mejoramiento y mantenimiento de la Red Vial Vecinal y Caminos Rurales y al financiamiento de estudios y liquidación de los mismos para la Red Vial Departamental) y el 90% respecto al presupuesto establecido por el MEF (PIM Modulado). A Junio del periodo 2011, PROVIAS DESCENTRALIZADO, desarrolló acciones para la descentralización de la gestión vial, recibiendo como

asignación de Presupuesto Institucional de Apertura el monto de S/. 473,909,497 nuevos soles, y de acuerdo a la más reciente modificatoria del presupuesto para el año 2011, se dispone del Presupuesto Institucional Modificado (PIM) que alcanza a la suma de S/. 341, 018,051 nuevos soles proveniente de todas las fuentes de financiamiento por lo que se tendría una ejecución financiera acumulada al primer semestre 2011 de S/. 76, 914,771 lo cual en términos porcentuales significa un avance de 22.55 % con respecto al monto del PIM.

- De acuerdo a **Semana Económica (2012)**, el MTC alcanzó la cifra récord de 95.4% de ejecución presupuestal, equivalente a 3,273 millones de nuevos soles en inversiones (devengado) durante el 2011. Ello como resultado del trabajo realizado por las diferentes unidades ejecutoras como Provías Nacional, Provías Descentralizado, Administración General y la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico, recientemente incorporada al MTC; quienes en forma conjunta lograron ejecutar casi la totalidad del presupuesto asignado.

Los resultados logrados este año superan considerablemente los del 2008, año en que la ejecución de inversiones alcanzó el 68.5%, equivalente a 1,364 millones de soles. En el 2007 la ejecución fue de 75.3% equivalente a 1,002 millones de nuevos soles.

- **Enrique Vásquez Huamán (2006)** Del Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, en su publicación Programas Sociales ¿De

Lucha Contra la Pobreza?: Casos Emblemáticos, señala que en el Perú (periodo 2000-2005) se destinó en promedio un 25% del presupuesto público al gasto social. Dentro de este rubro se considera el gasto en los llamados programas sociales prioritarios, que equivale a aproximadamente el 46% del gasto social. Un hecho importante es que el gasto social y el gasto en programas sociales se ha incrementado año tras año; sin embargo, este esfuerzo de todos los peruanos no se ha traducido en resultados tangibles en tanto los niveles de pobreza se han mantenido casi constantes. Por tal motivo, es legítimo preguntar qué ocurre y por qué no se están logrando las metas propuestas. Una de las respuestas está en el manejo poco eficiente de los recursos públicos destinados a los más pobres. En este sentido, los resultados obtenidos en la lucha y alivio de la pobreza no justifican los recursos que se están destinando con este fin. Por lo cual, se requiere mejorar la calidad del gasto social haciendo que ésta repercuta de manera tangible sobre la calidad de vida y la acumulación de capital humano de la población peruana.

- **Álvaro Monge, Enrique Vásquez y Diego Winkelried (2009)** Del Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, en su publicación: ¿Es el gasto público en Programas Sociales regresivo para el Perú? Nos dice que la existencia de programas sociales tiene por objetivo reducir el déficit de bienestar de las personas más pobres

del país. Cumpliendo un papel fundamental como estrategia de alivio de la pobreza y redistribución del gasto. En el estudio analizan las dimensiones de cobertura (si la ayuda efectivamente llegó a la población objetivo) y el impacto (qué efectos en el ahorro familiar produjo una vez que llegó). Asimismo, establece un vínculo natural entre la gestión de los programas y sus efectos sobre la distribución del gasto, es decir, si esta gestión induce un componente regresivo. El objetivo principal del estudio es evaluar los efectos distributivos de la intervención pública en el Perú. Analizando los Proyectos Sociales más emblemáticos del Perú, se debe responder a tres interrogantes básicas: ¿cómo afecta la política social a la distribución del gasto? (es decir, ¿cuán regresiva o progresiva es?); ¿cuáles son los programas con impacto distributivo más marcado?; y ¿cómo podría revertirse la regresividad del gasto social y cuáles serían los beneficios potenciales de tal reforma? Finalmente comentan que una política transversal que tiende a generar mejoras en la gestión de todos los programas debe mejorar los sistemas de identificación de beneficiarios. Por ello se proponen reformas de corto plazo para potenciar la progresividad del gasto social. Todas ellas consistentes con objetivos de mediano plazo definidos a partir de sistemas integrales de ayuda.

- **Augusto Vela (2002)** En la tesis “La Gestión Presupuestaria en la Región de Educación Bajo Mayo - Tarapoto; define al proceso presupuestario como un proceso continuo, dinámico y flexible, a través

del cual se programa, formula, aprueba, ejecuta, controla y evalúa las actividades inherentes al sector público en sus dimensiones físicas, financieras y administrativas de un periodo. También se le denomina Ciclo Presupuestario. Afirma que dentro de la experiencia laboral y/o profesional del economista en el sector público es importante el conocimiento del manejo presupuestal, porque permite analizar las características de la administración de las Direcciones Regionales, Sub Regionales el mismo que conlleva al logro de una sólida formación profesional con capacidad de poder aportar en el desarrollo local, regional y nacional.

Dentro de las fases del proceso presupuestario, la programación es la que define y presenta objetivos generales contenidos en los planes de desarrollo de corto plazo mediante la elaboración de programas presupuestarios específicos. En la fase de ejecución se realiza el flujo de ingresos y gastos provistos en el presupuesto anual. El calendario de compromisos constituye el instrumento fundamental de la ejecución, cuyo elemento básico es el compromiso. El ejercicio presupuestario comprende 2 periodos: El año Fiscal que se inicia el 01 de enero y culmina el 31 de diciembre durante el cual se realizan las operaciones ganadoras de los ingresos y gastos; y el periodo de regularización presupuestaria; cuyo plazo es fijado por las leyes anuales de presupuesto. La ejecución de gastos y el manejo adecuado de los recursos asignados por toda fuente de financiamiento

durante la ejecución presupuestaria año 2001 es responsabilidad del Director General de Administración.

- **Tony Saavedra (2001)**; en su tesis “Proceso de la planificación y presupuesto en la dirección Regional de Salud de Ucayali periodo 1985 - 1997” nos dice que las metas presupuestarias deben reflejar las necesidades de la población y a su vez que se tienen criterios de programación presupuestal para asignar los recursos correctamente entre ellos. Además concluye en que el Ministerio de Economía y Finanzas debe respetar las asignaciones del presupuesto Institucional para ejecutar eficientemente los recursos asignados y a su vez se cumplan con los objetivos y metas trazadas.
- **Edwin Pariona (2000)**; en su trabajo de tesis “Formulación, aprobación, ejecución, control y evaluación del presupuesto de la Sub Región Purus - CTAR Ucayali 1997 - 1999 indica que en la Ley de Presupuesto Público se establece y/o define que el proceso presupuestario está constituido por un conjunto de fases: Programación, formulación, aprobación, control y evaluación; cuyo resultado final consiste en proporcionar bienes y servicios al sector público. El sistema de Gestión Presupuestaria comprende los principios, normas, técnicas, métodos y procedimientos que regulan el proceso presupuestario y sus relaciones con las entidades del Sector Público en el marco de la Administración Financiera del Estado, tales

principios, normas técnicas, métodos y procedimientos están contenidos en la Ley de Gestión Presupuestaria de las Leyes Anuales de Presupuesto, así como en los reglamentos y directivas que emita la Dirección Nacional de Presupuesto Público.

2.2 Bases Teóricas

2.2.1 PRESUPUESTO PUBLICO:

A toda institución pública se le asigna un “Presupuesto” que será el instrumento por el cual desarrollen sus planes y programas formulados para el año.

Es un sistema mediante el cual se elabora, aprueba, coordina la ejecución, controla y evalúa la producción pública de una institución, sector o región, en función a los objetivos, metas, volúmenes de trabajo, recursos reales y financieros que justifiquen y garanticen el logro de los objetivos previstos, siendo importantes porque ayudan a minimizar el riesgo en las operaciones de la organización

El presupuesto público estima los ingresos y egresos para el período de un año, denominado año fiscal.

a) Etimología:

Según el Diccionario Etimológico de la Real Academia Española (2012), el origen etimológico de las palabras ejecución y presupuesto son las siguientes:

- **Ejecución.-** La palabra ejecución significa acción y efecto de poner en obra algo hasta completarlo. Este “algo” puede ser, por ejemplo, una pieza musical, o la aplicación de la pena de muerte. La palabra ejecución es un cultismo creado en el siglo XIV del latín “*exscecutio*”, formado del prefijo *ex-* (sacar), *sequi* (seguir), y del sufijo *tio* que expresa acción y efecto. Entonces todo junto sería algo así como “acción y efecto de sacar algo fuera y seguirlo”. Es decir, ejecución no es solo iniciar un estímulo, sino que seguirlo hasta completarlo.

- **Presupuesto.-** Se refiere a una cantidad de dinero calculada antes de ser necesitada. La palabra “presupuesto”, está formada de *pre* (antes) y *supuesto* (hipótesis, creído, o dado por cierto). La palabra “supuesto” viene del latín *suppositus* formada del sub (*abajo*) y *positus* (*puesto*), que lo daría “puesto abajo”. En efecto un “supuesto” es algo que se entiende debajo de un hecho o un dicho, lo que una cosa “lleva debajo”. Entonces “presupuesto” sería algo así como “el supuesto previsto con antelación”

En síntesis se deduce que Ejecución Presupuestal vendría a ser:

“La acción que lleva a cabo todas las actividades contempladas con antelación en el presupuesto”.

b) Definición por Autores:

CUADRO N°05
DEFINICION DEL PRESUPUESTO PÚBLICO, SEGÚN AUTORES

Autor	Definición
C.P.C. Juan Álvarez (2010)	El presupuesto es un instrumento de planificación y de gestión económico financiero, a través del cual se estiman los ingresos a obtenerse y se autorizan los niveles máximos de gasto para concentrarse en términos financieros los planes operativos.
Vásquez Solís (2007)	El presupuesto público es un instrumento de programación económica, social y financiera que posibilita al Estado el cumplimiento de sus funciones. Es el mecanismo a través del cual todos los organismos del Estado asignan racionalmente los recursos públicos para alcanzar sus objetivos. (Pág. 09)
Soto Cañedo (2011)	Definió al presupuesto público como <i>“la forma simple como una estimación formal de los ingresos y gastos para un período dado, tanto dentro del contexto de las operaciones de un organismo o entidad, así como del contexto de todo un Estado.”</i> (Pág. 01)
Fritz Neumark	Resumen sistemático, confeccionado en periodos regulares, de las previsiones, en principio obligatorias, de los gastos proyectados, así como de las estimaciones de los ingresos previstos para cubrir tales gastos
Miguel Cortez (2011)	El “Presupuesto” constituye un proceso y sirve como una herramienta de trabajo de la gerencia pública y social; porque cumple con varios roles de manera simultánea. Es un instrumento de planificación, administración y gobierno. Puede utilizarse como instrumento de política fiscal y, por ende, de política económica; coadyudando al logro de los objetivos y metas determinados en los planes estratégicos de desarrollo.

FUENTE: Documentos de la Dirección Nacional del Presupuesto Público (DNPP).

ELABORACIÓN: Propia.

Síntesis y Análisis.- Todas las definiciones coinciden en considerar al presupuesto público como un instrumento que incide en la determinación y la planificación del destino de los ingresos y gastos y también en el cumplimiento de los objetivos de las entidades a las cuales se les asigna parte del presupuesto.

En síntesis el presupuesto es un instrumento que sirve para la planificación y programación del uso adecuado de los recursos financieros de una

institución y/o del Estado, con la finalidad de alcanzar los planes y objetivos en un determinado periodo de tiempo.

c) Definición por Instituciones:

**CUADRO N°06
DEFINICIÓN DEL PRESUPUESTO PÚBLICO POR INSTITUCIONES
DEL PERÚ**

Institución	Definición
Ministerio de Economía y Finanzas (MEF 2012)	El presupuesto es una herramienta de política y gestión pública, por la cual se asignan recursos y se determinan gastos, que permita cumplir las funciones del Estado y cubrir los objetivos trazados en los planes de política económica y social, de mediano y largo plazo (Pág. 10)
Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto (2004)	El Presupuesto constituye el instrumento de gestión del Estado que permite a las entidades lograr sus objetivos y metas contenidas en su Plan Operativo Institucional (POI). Asimismo, es la expresión cuantificada, conjunta y sistemática de los gastos a atender durante el año fiscal, por cada una de las entidades que forman parte del Sector Público y refleja los ingresos que financian dichos gastos (Pág. 02).

FUENTE: Documentos de la Dirección Nacional del Presupuesto Público (DNPP).

ELABORACIÓN: Propia.

Síntesis y Análisis.- Estas definiciones indican que a través del presupuesto se materializa una serie sistematizada de vaticinios con respecto a la ocurrencia de determinados ingresos y gastos de todo el sector público de un país, en un determinado período. En síntesis, se debe considerar al Presupuesto Público con una importancia extraordinaria puesto que garantiza el logro de los objetivos de una institución del Estado, además asegura la efectividad del gasto en beneficio de la ciudadanía, lo que ocasionará, la realización de obras, la producción y prestación de bienes y servicios públicos.

d) Definición Procedimental (Procedimientos):

De acuerdo a la Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto (2004), “*el proceso presupuestario comprende las fases de Programación, Formulación, Aprobación, Ejecución y Evaluación del Presupuesto, de conformidad con la Ley Marco de la Administración Financiera del Sector Público - Ley N° 28112.*” (Pág. 11)

**CUADRO N°07
DEFINICION DEL PRESUPUESTO PÚBLICO, SEGÚN FASES Y
CARACTERÍSTICAS**

FASE	DEFINICIÓN	CARACTERÍSTICAS
APROBACIÓN	<p>La Ley General del Sistema Nacional del Presupuesto (2004) nos dice que los presupuestos institucionales de apertura correspondientes a los Pliegos del Gobierno Nacional se aprueban a más tardar el 31 de diciembre de cada año fiscal. Las leyes de Presupuesto del sector público, aprobadas por el congreso de la Republica, así como los demás presupuestos, constituyen el total del crédito presupuestario (es la dotación consignada con el objeto de que las entidades puedan ejecutar gasto público). A esta ley se acompañan los estados de gastos del presupuesto que contienen los créditos presupuestarios estructurados siguiendo las clasificaciones: Institucional, Funcional – Programático, grupo genérico de gasto y por fuentes de financiamiento.</p> <p>Una vez aprobada y publicada dicha ley se remite a los pliegos el reporte oficial que contiene el desagregado del Presupuesto de ingresos, para los fines correspondientes (Vásquez Solís 2007) Resume a la fase de aprobación como aquella que comprende la formalización del presupuesto por parte de la autoridad competente, de acuerdo a lo establecido por las normas.</p>	<p>(Juan Alvares 2010) describe al proceso de Aprobación de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La DNP envía el pliego antes del inicio del año fiscal el reporte oficial del presupuesto. - El titular del pliego dentro de los 10 primeros días de iniciado el año fiscal aprueba el PIA por resolución. - Copia la resolución, el PIA y el reporte oficial se remite dentro de los 5 días de aprobada a la comisión de presupuesto del congreso y a la contribución.

FASE	DEFINICIÓN	CARACTERÍSTICAS
EJECUCIÓN	<p>La Ley general del sistema nacional del presupuesto (2004) señala que la fase de ejecución, está sujeta al régimen del presupuesto anual y sus modificaciones. Durante el periodo de un año se percibe los ingresos y se atienden las obligaciones de gasto de acuerdo a los créditos presupuestarios autorizados (los cuales se destinan, únicamente a la finalidad para la que haya sido autorizado). La Dirección Nacional del Presupuesto Público realiza el control presupuestal haciendo el seguimiento de los niveles de ejecución de egresos del crédito presupuestal.</p> <p>En la fase de ejecución y a través del calendario de compromisos se constituye la autorización para la ejecución de los créditos presupuestarios, así mismo, pueden ser modificados durante el ejercicio presupuestario de acuerdo a la disponibilidad de los fondos públicos.</p>	<p>La ejecución del gasto público comprende las etapas siguientes:</p> <p>A. Compromiso: se acuerda la realización de gasto previamente aprobado, por un importe determinado o determinable, afectando total o parcialmente los créditos presupuestarios, reduciendo su importe del saldo disponible del crédito presupuestario, a través del respectivo documento oficial.</p> <p>B. Devengado: es el acto mediante el cual se reconoce una obligación de pago derivada de un gasto aprobado y comprometido. Este reconocimiento de la obligación debe afectarse al Presupuesto Institucional, en forma definitiva, con cargo a la correspondiente cadena de gasto.</p> <p>C. Pago: Es el acto mediante el cual se extingue, en forma parcial o total, el monto de la obligación reconocida, debiendo formalizarse a través del documento oficial correspondiente.</p>
	<p>(Vásquez Solís 2007) señala que la ejecución presupuestaria es realizada por las entidades a las cuales se les ha asignado el presupuesto. En esta fase se ejecutan los ingresos y los egresos, los cuales deben guardar relación con lo previsto en el presupuesto.</p>	

FASE	DEFINICIÓN	CARÁCTERÍSTICAS
EVALUACIÓN	<p>La Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto (2004), nos dice que en esta fase se realiza la medición de los resultados obtenidos y el análisis de las variaciones físicas y financieras observadas, en relación a lo aprobado en los presupuestos del Sector Público, utilizando instrumentos tales como indicadores de desempeño en la ejecución del gasto, constituyéndose así como fuente de información para la fase de programación presupuestaria. (...)</p> <p>Las Entidades deben determinar los resultados de la gestión presupuestaria, sobre la base del análisis y medición de la ejecución de ingresos, gastos y metas así como de las variaciones observadas señalando sus causas, en relación con los programas, proyectos y actividades aprobados en el Presupuesto.</p>	<p>La Evaluación se realiza en periodos semestrales, sobre los siguientes aspectos:</p> <p>a) El logro de los Objetivos Institucionales a través del cumplimiento de las Metas Presupuestarias previstas.</p> <p>b) La ejecución de los Ingresos, Gastos y Metas Presupuestarias.</p> <p>c) Avances financieros y de metas físicas.</p> <p>Todas las Entidades Públicas están obligadas a brindar la información necesaria para la medición del grado de realización de los objetivos y metas que les correspondan alcanzar, conforme lo solicite el Ministerio de Economía y Finanzas a efectos de desarrollar las evaluaciones que le compete. (Pág. 27-29)</p>
	<p>(Vásquez Solís 2007) nos dice que la etapa de evaluación consiste en la revisión del nivel de cumplimiento de las acciones previstas y los resultados trazados, así como de la ejecución de los ingresos y egresos. La evaluación sirve para realizar los ajustes necesarios en la fase de programación del siguiente año fiscal.</p>	

FUENTE: Documentos de la Dirección Nacional del Presupuesto Público (DNPP).

ELABORACIÓN: Propia.

Es importante mencionar que las fases del proceso presupuestario se inician el año anterior con la programación del presupuesto, se desarrollan el año en curso a través de la ejecución del presupuesto, extendiéndose hasta el año siguiente en el que se realiza la evaluación del presupuesto. Así, el proceso presupuestario se desarrolla a lo largo de tres años distintos, desde la programación hasta la evaluación anual. Ello implica que cuando iniciamos la ejecución de un año, a la vez tenemos que evaluar el año anterior y programar el siguiente.

e)Enfoques Teóricos del Presupuesto:

**CUADRO N°08
ENFOQUES TEORICOS DEL PRESUPUESTO PÚBLICO, SEGÚN
DEFINICIÓN, CARACTERISTICAS Y FINALIDAD.**

ENFOQUES	DEFINICIÓN	CARACTERISTICAS	FINALIDAD
Presupuesto Tradicional	El fundamento del presupuesto tradicional es la asignación de los recursos tomando en cuenta, básicamente, la adquisición de los bienes y servicios según su naturaleza o destino, sin ofrecer la posibilidad de correlacionar tales bienes con las metas u objetivos que se pretenden alcanzar. Es sólo un instrumento financiero y de control. Por otra parte, la metodología de análisis que emplea es muy rudimentaria, fundamentándose más en la intuición que en la razón, es decir, que las acciones que realizan las diferentes instituciones no están vinculadas a un proceso consciente y racional de planificación.	Según Hernán Yacsahuache (2012), el presupuesto por programas se caracteriza: <ul style="list-style-type: none"> • Se asignan a unidades administrativas para realizar gastos según su objetivo. • Pone énfasis en el control financiero legal. • Detalla todas las adquisiciones del Gobierno. • Diluye la responsabilidad por los resultados de la gestión administrativa y acentúa la responsabilidad puramente formal. • La clasificación institucional y por objeto de gasto no se prestan para análisis de la política fiscal. 	Detalla todas las adquisiciones del Gobierno.

ENFOQUES	DEFINICIÓN	CARACTERÍSTICAS	FINALIDAD
Presupuesto por Objetivos	Son recursos que se asignan a propósitos concretos con bases justificadas. Muestra los objetivos y permite la coordinación entre los de corto y los de largo plazo; además de exigir la formulación de planes operativos anuales. Esos son planes de acción con asignación de recursos presupuestarios para lograr su cumplimiento, con el propósito de controlar las metas asignadas a cada unidad organizativa ejecutora y se verifica el costo al lograr dichas metas.	Según Hernán Yacsahuache (2012), el presupuesto por programas se caracteriza: <ul style="list-style-type: none"> • Forma parte del proceso de planificación transformando los objetivos generales de los planes, en presupuestos operativos anuales. • Señala metas de corto plazo en concordancia con los objetivos de plazos medio y largo. • Se asignan recursos para el cumplimiento de las metas de los programas. • Precisa la responsabilidad al determinar las metas que deben alcanzar. • Por las clasificaciones utilizadas económica, funcional, por programas institucionales y por objeto, permiten analizar la política fiscal. 	Según la División Fiscal de las Naciones Unidas, el Presupuesto por Objetivos tiene las siguientes características: <ul style="list-style-type: none"> • Tener en los campos del proceso administrativo todo estructurado jerárquicamente por funciones, programas de operación y de inversión. • Permitir un mayor control interno para evaluar y conocer la eficiencia de cada una de las partes, por lo que sus objetivos son específicos, de gran profundidad y análisis para racionalizar el gasto, de acuerdo con la eficiencia. • Dar más atención a lo que se realiza, que a lo que se adquiere.

ENFOQUES	DEFINICIÓN	CARACTERÍSTICAS	FINALIDAD
Presupuesto por resultados (PPR)	Es un instrumento de planificación y de gestión económico – financiero asociado a la obtención de resultados, que integra la programación, formulación, aprobación, ejecución y evaluación del presupuesto en una visión del logro de resultados de la programación presupuestaria estratégica, así como la obtención de los objetivos estratégicos prioritarios se considera también como un nuevo enfoque para elaborar el presupuesto público, en el que las interacciones y la formulación de programas estratégicos a ser financiados se diseñen, programen, ejecuten y evalúen en relación a los cambios que puedan propiciar en relación a la población objetivo...	El presupuesto por resultados tiene las siguientes características: <ul style="list-style-type: none"> - Armoniza el proceso de planeamiento con las políticas públicas y proceso presupuestario. - Descentraliza objetivos estratégicos nacionales y los articula en base a competencias y responsabilidades por cada - Programación por objetivos estratégicos. - Priorización y diseño de programas y proyectos estratégicos de coyuntura (salud, alimentación, educación). - Asignar partidas presupuestarias en función al cumplimiento de metas estratégicas. - Condiciona los recursos financieros al avance de los objetivos estratégicos planteando diseños nuevos de 	La finalidad del presupuesto por resultados se puede resumir en: <ul style="list-style-type: none"> - Fortalecer la eficacia y la equidad del gasto público, para contribuir a la mejora del desempeño del estado. -Se constituye como uno de los pilares del proceso de transformación de la gestión del gasto público y del mejoramiento de los servicios públicos, evaluando los resultados obtenidos en función de los indicadores de gestión. -Vincular el incremento del presupuesto y los gastos con el aumento de la productividad de los proyectos y actividades. -Promueve las propiedades de política pública a nivel sectorial y

	Finalmente podemos considerarlo como un proceso presupuestal que incorpore objetivos específicos, insumos, productos y resultados.	optimización y asignación de recursos. - PPR está vinculado a la toma de decisiones que consiga resultados. - La implantación del PPR supone cambios en el comportamiento de gestión presupuestaria, sobre todo en los mecanismos del proceso presupuestario y en la cultura organizacional, así como en la normativa presupuestal y en el desarrollo de los procedimientos de ejecución presupuestal	nacional. Permite reasignar el presupuesto intersectorial o al interior del pliego a partir de la medición del desempeño de sus resultados.
--	--	---	--

ENFOQUES	DEFINICIÓN	CARACTERÍSTICAS	FINALIDAD
Presupuesto Participativo	Es un presupuesto de asignación equitativa, racional, eficiente, eficaz y transparente de los recursos públicos, que fortalece las relaciones del Estado con la Sociedad Civil. Con ese objetivo se asegura la efectiva participación de ambos en el proceso de programación del presupuesto, vigilándose y fiscalizándose la gestión de los recursos públicos.	Según Juan Álvarez (2010) El presupuesto participativo tiene las siguientes características: Es participativo, pues a través de los gobiernos regionales, locales y sociedad civil programan el presupuesto. Es transparente, porque son difundidos por los medios de información. Apoya la igualdad, porque todos tienen las mismas oportunidades para intervenir y participar sin discriminación. Es tolerante, porque respeta la diversidad de opiniones. Es eficaz y eficiente, porque organiza la gestión en torno a objetivos y metas en los planes concertados. Tiene competitividad, porque tanto gobiernos como locales y regionales tienen como objetivo la gestión estratégica de la competitividad. Respeto los acuerdos tomados durante el proceso participativo. (Pág. 414)	Tiene por finalidad recoger las aspiraciones y necesidades de la sociedad para considerarlos en los presupuestos y promover su ejecución a través de programas y proyectos prioritarios, de modo que les permita alcanzar los objetivos estratégicos de desarrollo humano integral y sostenible. Asimismo optimizar el uso de los recursos a través de un adecuado control social en las acciones públicas.

FUENTE: Documentos de la Dirección Nacional del Presupuesto Público (DNPP).

ELABORACIÓN: Propia.

f) Indicadores:

CUADRO N°08
FASES DEL PRESUPUESTO PÚBLICO SEGÚN INDICADORES E
INDICES

FASES	INDICADORES	INDICES
PROGRAMACIÓN	Determinan programas estratégicos	Plan Estratégico Institucional
	Objetivos a corto plazo.	Plan Operativo Institucional
	Ingresos y demanda global de gastos con objeto de asignar créditos presupuestarios.	Rendición Trimestral de Cuentas
	Se define estructura de financiamiento.	Presupuesto Inicial de Apertura
APROBACIÓN	Se estiman los ingresos y los montos asignados son aprobados.	Montos asignados para el año fiscal.
	Presupuesto Público Nacional	
FORMULACIÓN	Se define la estructura de programas estratégicos	Presupuesto Inicial de Apertura
	Se define la estructura funcional programática	
	Se definen las metas presupuestarias.	
	Se determinan los indicadores de medición	
	Consignan cadenas de gastos y las fuentes de financiamiento.	
FASES	INDICADORES	INDICES
EJECUCIÓN Y CONTROL	Programación mensual de ingresos y gastos	Presupuesto Inicial de Apertura (PIA)
	Asignación trimestral otorgados por el MEF	
	Programación trimestral de gastos formulados por la entidad en base a la asignación trimestral.	Rendición Trimestral de Cuentas
	Calendario de compromisos.	Informe de Estado Situacional del IVP, Rendición trimestral de de Cuentas, Plan Operativo institucional.
	Control anterior y concurrente de la ejecución de gastos.	
EVALUACIÓN	Evaluación de los resultados y avance de la ejecución presupuestal.	Plan Vial Provincial Participativo y el Informe de Estado Situacional del IVP
	Evaluación de la eficacia del ingreso.	
	Evaluación de la eficacia del gasto.	
	Evaluación de la eficacia financiera.	

FUENTE: Documentos de la Dirección Nacional del Presupuesto Público (DNPP).

ELABORACIÓN: Propia.

2.2.2. MANTENIMIENTO RUTINARIO

A) DEFINICIÓN DE MANTENIMIENTO RUTINARIO.

Según el Manual Técnico de Mantenimiento Rutinario de la Red Vial No Pavimentada del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2006), "...Es el conjunto de actividades que se ejecutan permanentemente a lo largo del camino y que se realizan diariamente en los diferentes tramos de la vía..." (Pág. 16)

Según José Rafael Menéndez de la Oficina Internacional del Trabajo (2003), "...Consiste en la reparación localizada de pequeños defectos en la superficie de rodadura; en la nivelación de la misma y de las bermas; en el mantenimiento regular de los sistemas de drenaje (zanjas, cunetas, etc.), de los taludes laterales, de los bordes y otros elementos accesorios de las vías; en el control del polvo y de la vegetación; la limpieza de las zonas de descanso y de los dispositivos de señalización. Se aplica con regularidad una o más veces al año, dependiendo de las condiciones específicas de la vía..."

Quedando claro, que el Mantenimiento Rutinario de los Caminos Vecinales vienen a ser las actividades permanentes que se realizan para conservar y tener operativo la Infraestructura Vial de los Caminos Vecinales de la provincia de Puerto Inca.

a) Reglamentación y Normatividad del Mantenimiento Rutinario

Con Resolución Directoral N° 015 -2006-MTC/14. Se da por aprobar el Manual Técnico de Mantenimiento Rutinario de la Red Vial no Pavimentada de 50 folios. El mismo que tiene por objetivo proporcionar información

conceptual y normas de ejecución, como especificaciones e instrucciones técnicas para la realización de las tareas específicas para el Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Departamental No Pavimentada, mediante un sistema tercerizado a través de Microempresas.

Tiene como alcance la aplicación de la ejecución del mantenimiento rutinario de la red vial y es responsabilidad del Gobierno Regional velar por su aplicación a través de sus gerencias correspondientes; En el manual se estructura las siguientes actividades:

- Las Actividades Generales que comprende el mantenimiento rutinario.
- Los elementos de la Vía, los aspectos socio-ambientales y los aspectos operativos que requieren de atención y mantenimiento.
- Las actividades Específicas para el Mantenimiento Rutinario y Norma de Ejecución.
- Los indicadores para el mantenimiento rutinario de la red vial departamental no pavimentada.

b) Elementos de la vía y que requieren de atención y mantenimiento rutinario
El Manual Técnico de Mantenimiento Rutinario de la Red Vial No Pavimentada del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2006) considera que los principales elementos que constituyen un camino no pavimentado y que se deben permanentemente inspeccionar y mantener para conservar su buen estado, son los siguientes:

- ✓ La plataforma.
- ✓ Las obras de drenaje y subdrenaje.

- ✓ El derecho de vía.
- ✓ Las obras de arte.
- ✓ La señalización y los elementos de seguridad vial.

c) Aspectos Socio-Ambientales que requieren atención durante el mantenimiento Rutinario

Las principales medidas socio-ambientales están relacionadas con la limpieza de la vía, el manejo de basuras, la extracción de material de canteras y de zonas de préstamo, el aprovechamiento de fuentes de agua, el uso de sitios para depósito de materiales excedentes, el cuidado de las aguas, el manejo de la vegetación que incluye el roce, la poda y la siembra, y la descontaminación visual, entre otras.

d) Aspectos Operativos que requieren atención durante el mantenimiento rutinario

- La atención de las emergencias viales menores

En los caminos pueden presentarse emergencias, ocasionadas por fenómenos naturales, tales como períodos de lluvias o de sequías prolongados; deslizamientos, inundaciones y otros similares, los cuales pueden producir daños graves en los elementos de la vía o de su entorno. También, pueden presentarse daños por intervención humana con ocasión de accidentes, vandalismo, bloqueos o movimientos sociales y otras acciones que afecten los elementos físicos de la vía. En estos casos, los responsables del mantenimiento vial deben informar de su ocurrencia e intervenir en la ejecución de las

actividades y reparaciones urgentes que se requieran, de acuerdo con lo establecido contractualmente.

- El cuidado y la vigilancia de la vía

El camino debe cuidarse permanentemente, vigilando que los usuarios o los residentes de la zona no le produzcan daños, boten basuras y escombros, o invadan el derecho de vía mediante construcciones, puestos de venta, cultivos o similares. Entre las actividades del mantenimiento rutinario se considera necesario incluir la observación e inspección continua, la educación a los usuarios y a la comunidad y, sobre todo, los mecanismos legales ágiles para actuar administrativamente en los casos que se requiera.

e) Actividades para el mantenimiento rutinario de red vial no pavimentada

Para la ejecución del mantenimiento rutinario de la Red Vial Departamental No Pavimentada se han definido 33 actividades específicas.

La realización de las actividades de mantenimiento rutinario estará a cargo de microempresas especialmente conformadas, capacitadas y contratadas con tal propósito. Estas microempresas dispondrán del personal y de herramientas manuales para la realización de los trabajos.

CUADRO N° 10

ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO RUTINARIO PARA LA RED VIAL DEPARTAMENTAL			
Código	Elementos, Entorno y Operación del Camino	Actividades	
MR1	LA PLATAFORMA	Limpieza de la Plataforma	
MR2		Bacheo de Afirmados	
MR3	LAS OBRAS DE DRENAJE Y SUBDRENAJE	Limpieza de cunetas	
MR4		Reconformación manual de cunetas no revestidas	
MR5		Reparación menor de cunetas revestidas	
MR6		Limpieza de zanjas de coronación	
MR7		Reparación menor de zanjas de coronación	
MR8		Limpieza de alcantarillas	
MR9		Reparación menor de alcantarillas	
MR10		Limpieza de canales y aliviaderos	
MR11		Reparación menor de canales y aliviaderos	
MR12		Limpieza de disipadores de energía	
MR13		Reparación menor de disipadores de energía	
MR14		Mantenimiento de subdrenajes	
MR15		EL DERECHO DE VIA	Limpieza del derecho de vía
MR16			Roce de la franja del derecho de vía
MR17	Manejo de la vegetación mayor		
MR18	Desquinche manual de taludes		
MR19	Remoción de pequeños derrumbes		
MR20	LAS OBRAS DE ARTE	Apoyo para la Inspección de obras de arte	
MR21		Limpieza de puentes y pontones	
MR22		Limpieza de cauces	
MR23		Limpieza de badenes	
MR24		Limpieza de muros	
MR25	LA SEÑALIZACION Y LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD VIAL	Mantenimiento de las señales verticales	
MR26		Mantenimiento de hitos kilométricos o postes de referencia	
MR27		Mantenimiento de Guardavías	
MR28		Pintado de Cabezales de Alcantarillas, barandas, sardineles de pontones, elementos visibles de muro y otros elementos	
MR29	EL MEDIO AMBIENTE	Siembra de vegetación nativa	
MR30		Descontaminación visual	
MR31		Mitigación de impactos ambientales del mantenimiento rutinario	
MR32	OPERACIÓN VIAL	Atención de emergencias viales menores	
MR33		Cuidado y vigilancia de la vía	

FUENTE: Manual Técnico de Mantenimiento Rutinario para la Red Vial No Pavimentada (2006).

ELABORACIÓN: Propia.

f) Definición de las actividades para el mantenimiento rutinario de los caminos.

A continuación se presenta el cuadro de las definiciones de las principales actividades realizadas para el mantenimiento rutinario de los caminos de la provincia de Puerto Inca:

CUADRO N° 11
ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO RUTINARIO

LIMPIEZA DE ALCANTARILLAS	Las alcantarillas son estructuras destinadas a facilitar el paso del agua de un lado del camino al otro. Se ubican por debajo de la plataforma y su tamaño depende de la cantidad de agua que pasará a través de ellas.
LIMPIEZA DE BADEN	Los badenes o vados son estructuras que se construyen en lugares donde un curso de agua atraviesa la carretera y no es posible construir un puente. Su construcción depende de la cantidad de agua y la amplitud del cauce.
LIMPIEZA DE CALZADA	Consiste en la limpieza total de la superficie de rodadura, eliminando toda vegetación que crezca sobre la misma y eliminando toda piedra, desmonte o pequeños derrumbes (hasta 50 m ³) que se produzca, de manera que se el drenaje y facilite el libre tránsito vehicular, así como proporcione una buena visibilidad al conductor.
ROCE Y LIMPIEZA	Consiste en cortar la vegetación que crece a ambos lados de la carretera que impida la visibilidad en el camino, de manera que facilite el libre tránsito vehicular.
LIMPIEZA DE CUNETAS	Las cunetas son los elementos de drenaje que se ubican en los costados de la carretera y tienen por objeto facilitar la salida del agua que pueda estar presente en la plataforma y taludes. La cuneta debe conducir el agua hacia puntos de desfogue o alcantarillas.
BACHEO	Consiste en rellenar y compactar con material clasificado los huecos que se presentan en la superficie de rodadura, producto del deterioro y desgaste por el tránsito de vehículos y la erosión de aguas superficiales.
PEINADO DE TALUDES (DESQUINCHE)	Consiste en eliminar toda piedra o roca ubicada en la parte alta del talud que se encuentra en situación inestable, con el objeto de evitar su caída hacia las cunetas o superficies de rodadura, obstaculizando el tránsito vehicular.

LIMPIEZA DE CUNETAS DE CORONACIÓN	Consiste en la eliminación del material caído o sedimentado en las cunetas de coronación que obstruye el normal paso de las aguas provenientes generalmente de las lluvias.
MANTENIMIENTO DE MUROS SECOS	Consiste en arreglar los muros de piedra, donde las piedras estén movidas por el peso de los vehículos y/o empuje del terreno, con el objetivo de mantener la estabilidad de la plataforma.
ENCAUSAMIENTO DE PEQUEÑOS CURSOS DE AGUA	Consiste en desviar los pequeños cursos de agua hacia las estructuras de drenaje, sean estas cunetas, zanjas de coronación, alcantarillas, badenes, etc. Conservando la pendiente y sección de la quebrada de tal forma que las aguas desfoguen por éstas.
VIGILANCIA Y CONTROL	Revisar permanentemente los hechos que pueden suceder y dañar la carretera, como son derrumbes, aniegos, invasiones de obra no autorizadas, desbordes de canales, incendios y otros daños graves.

FUENTE: Manual Técnico de Mantenimiento Rutinario para la Red Vial No Pavimentada (2006).

ELABORACIÓN: Propia.

2.2.3. MARCO SITUACIONAL

MANTENIMIENTO DE VÍAS RURALES Y DEPARTAMENTALES DE PROVIAS DESCENTRALIZADO

a) PROGRAMA PROVIAS DESCENTRALIZADO

a.1. Descripción.-

PROVIAS DESCENTRALIZADO es una Unidad Ejecutora adscrita al Vice Ministerio de Transportes del MTC, que resulta de la fusión de los Proyectos PROVIAS DEPARTAMENTAL y PROVIAS NACIONAL.

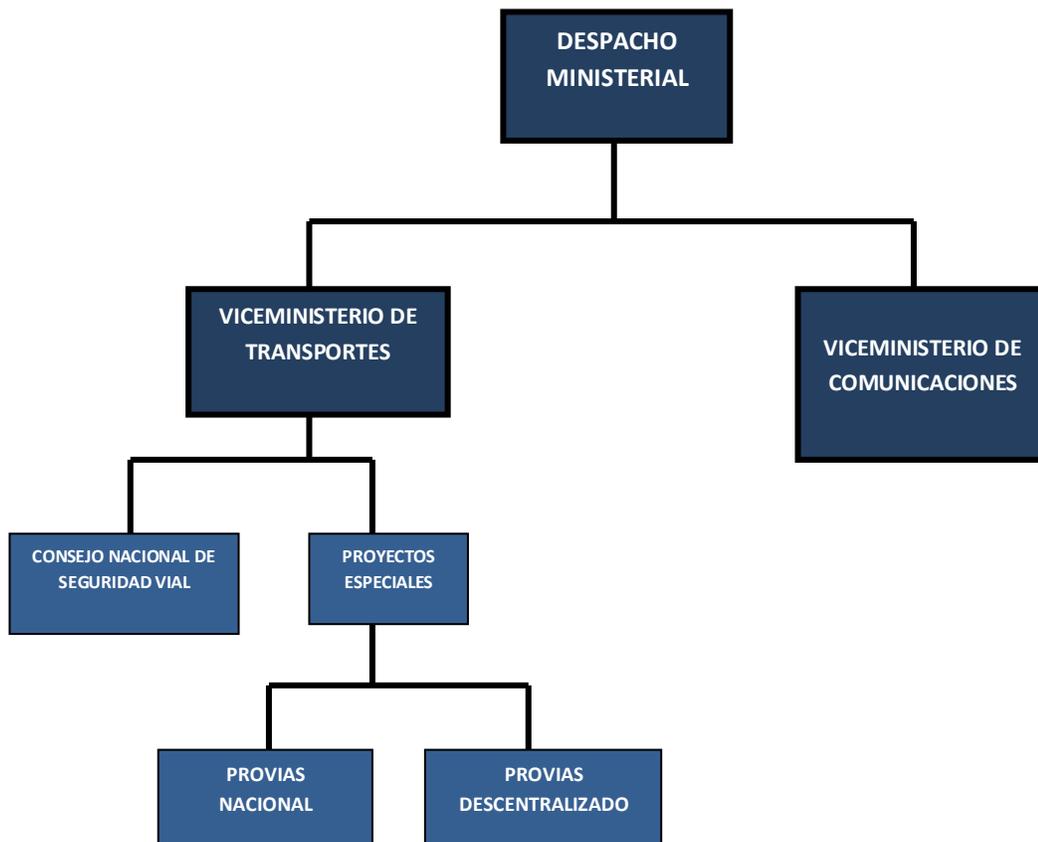
PROVIAS DESCENTRALIZADO ha venido trabajando para la descentralización de la gestión vial, estableciendo mecanismos institucionales y financieros, fortaleciendo las capacidades locales. Cabe mencionar que PROVIAS DESENTRALIZADO trabaja conjuntamente con los gobiernos locales a través de los Institutos Viales en cada provincia; pues tiene por objetivo principal independizarlos del Ministerio de

Transportes. Por lo cual, la gestión de los caminos vecinales son competencia de los gobiernos locales y la gestión de los caminos departamentales, compete a los gobiernos regionales.

A continuación se presenta el organigrama del Ministerio de Transportes y Comunicaciones donde figura PROVIAS DESCENTRALIZADO.

GRÁFICO N° 01

ORGANIGRAMA DE LA INSTITUCIÓN PROVIAS DESCENTRALIZADO



a.2. Objetivos.-

De acuerdo al MOP de Provias Descentralizado (2007), el programa tiene los siguientes objetivos:

- Objetivo General: Contribuir al desarrollo rural y a la superación de la pobreza en el país, a través de la mejora del acceso de bienes, servicios y oportunidades generadoras de ingresos, la integración de la población rural y la reducción de costos de transporte, generados por el incremento de la dotación y calidad de la provisión pública descentralizada de la infraestructura de transporte rural.

- Objetivos Específicos:
 - Viales; ampliar, mejorar y consolidar la accesibilidad, conectividad e integración de las poblaciones del medio rural a bienes, servicios públicos y privados y a oportunidades generadoras de ingresos, mejorando la infraestructura vial en el medio rural que permita incrementar, restablecer y conservar la transitabilidad de la red vecinal.
 - De desarrollo de capacidades locales; para desarrollar, mejorar y fortalecer las capacidades de los Gobiernos Locales (GL) - IVP, fortaleciendo su capacidad de gestión e institucionalidad, que les permitan, por un lado, canalizar y asegurar el financiamiento de la provisión pública de la infraestructura de transporte rural de manera sostenible sobretodo el mantenimiento rutinario, y otro, asumir con eficiencia la gestión descentralizada de transporte rural.
 - De políticas, regulación e institucionalidad; mejorar la capacidad de gestión de PROVIAS DESCENTRALIZADO, en materia de

formulación de políticas, coordinación interinstitucional y difusión del conocimiento de transporte rural.

- Transporte y desarrollo rural; promover la complementariedad, la integración y la coordinación de la dotación de infraestructura de transporte rural con la promoción de iniciativas económicas productivas y en algunas provincias, con otro tipo de inversiones de infraestructura económica de otros sectores.

a.3. Enfoques.-

Según el Manual de Operaciones del Programa de Transporte Rural Descentralizado - PTRD (2007), la institución maneja los siguientes enfoques:

- Enfoque Territorial; Considera a la provincia como un espacio socialmente construido, en cuyo seno se debe articular y movilizar los distintos recursos con que cuenta la colectividad de ese ámbito, integrando económica y socialmente los espacios rurales y urbanos, con una perspectiva multisectorial. En este proceso de descentralización la infraestructura de transporte rural buscará articularse y coordinar con otros proyectos de infraestructura económica o proyectos de producción para aprovechar las economías de escala y las externalidades positivas. En este sentido las provincias se fortalecerán en el proceso de descentralización, siempre vinculadas a los gobiernos locales.

- Enfoque descentralizado y participativo; la ejecución del programa tiene estas características. Es participativa porque reconoce que las preferencias de los pobladores del medio por los caminos son heterogéneas. Por ello se busca atender las necesidades locales, logrando un compromiso posterior con las priorizaciones adoptadas.
- Enfoque de Inclusión, ciudadanía y democracia; a través del programa se busca incorporar la participación de los sectores tradicionalmente excluidos de la sociedad, especialmente en el medio rural, siendo equidad de Género una de las estrategias centrales a seguir fortaleciendo. Si a ello sumamos la participación de las microempresas de mantenimiento vial, en los comités de mejoramiento de caminos de herradura y en la generación de proyectos productivos de la *Ventana de Desarrollo Local* tendremos como resultado el empoderamiento de la población rural; logrando para ellos un posicionamiento como agentes activos y protagonistas de su propio desarrollo, lo cual consolida su condición de ciudadanos, fortaleciendo la democracia local y regional. Esta integración se puede lograr siempre y cuando tenga el apoyo de los gobiernos locales basándose en una gestión transparente, informada y participativa, que promueva la vigilancia social y garantice la rendición de cuentas.

a.4. Presupuesto

El programa PROVIAS DESCENTRALIZADO se encuentra financiado por el monto de US \$ 150 millones, los mismos que comprenden recursos de

endeudamiento externo otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (Contrato de Préstamo N° 1810/2007) y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) (Contrato de Préstamo N° 7423-PE), con US \$ 50 millones cada uno, y el aporte del gobierno nacional de US \$ 50 millones, en calidad de contrapartida nacional establecido explícitamente en el presupuesto. El periodo de ejecución previsto es del año 2007 al año 2011, pero se vio necesario extender el periodo hasta Julio del 2013, fecha en que se prevé cumplir con los objetivos del programa.

a.5. Dinámica de Intervención

El MOP de Transporte Rural Descentralizado — PTRD (2007), señala que el programa actúa a través de los Gobiernos Locales, por medio de sus IVP's (Institutos Viales Provinciales). Para ello los gobiernos locales acceden al programa a través de un proceso participativo que incluye a los Alcaldes Distritales y el provincial, miembros del Comité de Coordinación Local, organizaciones comunales y otros miembros de la sociedad civil.

Se identifican y priorizan proyectos de inversión de caminos de manera que potencialicen la provincia, por lo cual identifican los corredores económicos que articulen mercados y zonas productivas al interior de la provincia con el resto de la región y el país.

El programa a través del componente Ventana de Desarrollo Local (VDL), dirigirá, creará y aprovechará oportunidades económicas mediante la

puesta en marcha de proyectos productivos en las áreas de influencia de los caminos rehabilitados.

El programa tiene como función potenciar acciones para consolidar los IVP's, descentralizar su gestión vial y fortalecer sus capacidades locales mediante la asistencia técnica y capacitaciones. PROVIAS DESCENTRALIZADO realiza tareas como:

- Rehabilitación de camino vecinal; dirigido a recuperar la accesibilidad física a los caminos brindando condiciones de operatividad apropiadas a los vehículos livianos y de baja capacidad que atienden a las comunidades.
- Mantenimiento Periódico de caminos vecinales; las actividades de mantenimiento periódico se realizan cada tres años. Los trabajos mejorarán cualitativamente la transitabilidad del camino y lo pondrán en buen estado.
- Mantenimiento Rutinario de caminos vecinales; son las actividades de mantenimiento a diario que se realizan en los caminos vecinales. Son realizadas por los miembros de las microempresas constituidas para tal fin.
- Mejoramiento de Caminos de Herradura; se realiza por la necesidad de movilidad en las áreas rurales es a menudo cubierta por modalidad de transporte no motorizado, aún en los caminos clasificados; la red no clasificada de caminos y senderos (no motorizados) dan servicio a una parte sustancial de las

necesidades de transporte de las comunidades rurales aisladas y de las mujeres en particular.

- Ventana de Desarrollo Local; se busca promover la identificación y materialización de proyectos productivos a nivel provincial que sean complementarios a la infraestructura vial. Fortalece las relaciones de la población rural con redes dinámicas de mercados e instituciones que puedan mediar el acceso a los recursos productivos en mercados de mayor valor y mayor extensión.

b) INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA

b.1. Creación:

El Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca, fue creado mediante Ordenanza Municipal N° 006-2006-ALC-MPPI, de fecha 04 Julio del 2006.

El Instituto está integrado por el Gobierno Provincial de Puerto Inca y por los Gobiernos Distritales de Yuyapichis, Codo del Pozuzo, Tournavista y Honoria.

El Instituto Vial Provincial tiene por objetivo mejorar las condiciones de vida de las comunidades rurales a través de la transitabilidad e integración de los Caminos Rurales de los Distritos de la provincia de PUERTO INCA y la accesibilidad a servicios sociales básicos, y a actividades generadoras de ingresos con participación financiera e institucional de la Municipalidad Provincial, Municipalidades Distritales, Organismos Cooperantes y Comunidad Organizada.

El Instituto apoya en la formación de las Microempresas Nuevas que se encargarán de la ejecución del Mantenimiento Rutinario de las carreteras a ejecutarse por PROVIAS DESCENTRALIZADO.

b.2 Funciones:

El IVPM tiene las siguientes funciones:

- Mejorar la infraestructura vial de los caminos vecinales de la Provincia de PUERTO INCA.
- Ejecutar el Mantenimiento Vial Rutinario de los Caminos Vecinales.
- Formular estudios de Pre inversión relacionada a la construcción, rehabilitación y mejoramiento de los caminos vecinales de la Provincia de PUERTO INCA.
- Gestionar ante diferentes entidades cooperantes el financiamiento de los perfiles y expedientes de construcción, rehabilitación y mejoramiento que se elaboren en esta Institución.
- Mantener en buenas condiciones de transitabilidad en toda época del año los Caminos Vecinales de la Provincia de PUERTO INCA.
- Desarrollar e Implementar una Gestión Vial Rural eficiente y eficaz, provincia de PUERTO INCA.

b.3 Ámbito de Acción y Domicilio Legal:

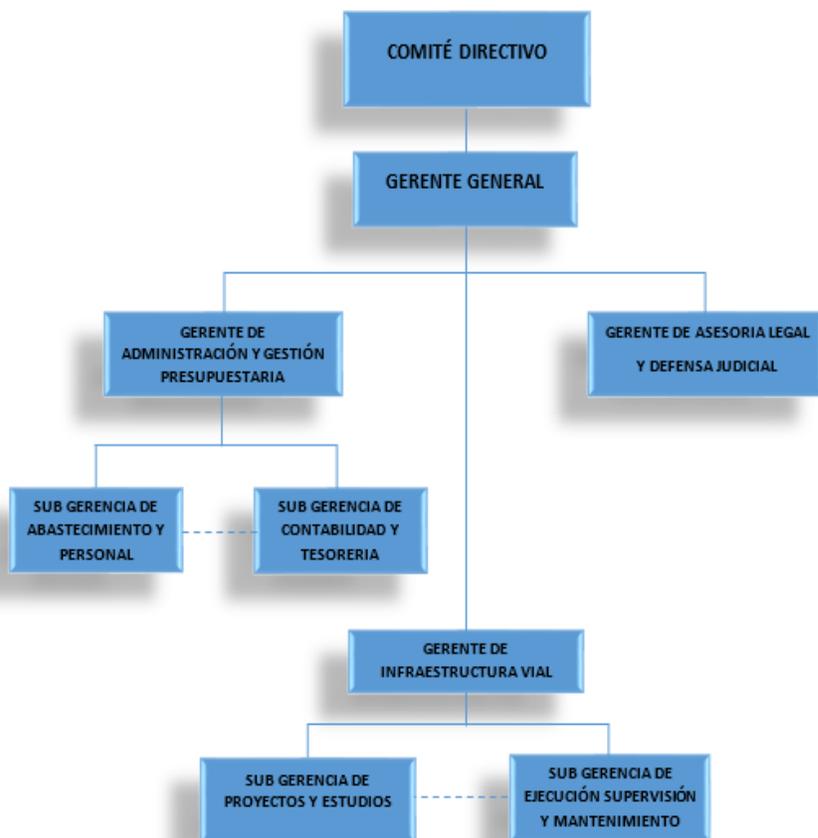
El IVPM tiene como ámbito de acción la provincia de PUERTO INCA, pudiendo extender su intervención a otros distritos y/o provincias de su entorno cuando las demandas lo ameriten. Está integrado por las siguientes municipalidades:

- Municipalidad Provincial de Puerto Inca
- Municipalidad Distrital de Yuyapichis
- Municipalidad Distrital de Honoria
- Municipalidad Distrital de Tournavista
- Municipalidad Distrital de Codo del Pozuzo

El IVPM, tiene su domicilio legal en la Ciudad de Puerto Inca, Distrito de Puerto Inca, Provincia de Puerto Inca, y desarrolla sus actividades en el territorio geográfico provincial

b.4 Organigrama del Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca:

**GRAFICO N° 02
ORGANIGRAMA DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE
PUERTO INCA**



B.5 TRANSFERENCIA FINANCIERA DEL MANTENIMIENTO VIAL

- Mediante el D.S. N° 036-2011-MTC, el Gobierno Central transfirió los recursos presupuestarios provenientes de la fuente de financiamiento “recursos ordinarios para los Gobiernos Locales” al Gobierno de Puerto Inca el Mantenimiento Vial Rutinario de 102.646 Km. De Caminos Vecinales que estaban a cargo de Provias Descentralizado.
- Desde el año 2012 a la fecha el IVPM Puerto Inca tiene a su cargo en total, la gestión del Mantenimiento Rutinario de los treinta y dos (32) tramos (354.346 Km.) que fueron transferidos de manera progresiva, los mismos que se demuestran en el cuadro N° 12 y estos fueron financiados por el Programa Provias.

**CUADRO N° 12
TRAMOS EN MANTENIMIENTO POR EL IVPM PUERTO INCA,
FINANCIADOS POR PROVIAS, DURANTE EL AÑO 2013**

N°	TRAMO	ASOCIACIONES	LONGITUD Km.
01	Unión Tres de Mayo-Pishcuya.	Asociación de Mantenimiento Vial Tres de Mayo	14,500
02	Puerto Inca – Quimpichari	Asociación de Mantenimiento Vial Puerto Inca - Quimpichari	9,800
03	Km. 13 CFBT – Caserio los Olivos – Plátano Isla	Asociación de Mantenimiento Vial Plátano Isla	7,000
04	Monterrico-Pompeyo-La Colmena	Asociación de Mantenimiento Vial Monpeco	9,500
05	Nueva Honoria-C.N Dos Unidos	Asociación de Mantenimiento Vial Nueva Honoria	27,750
06	Emp. PE 5NA (Dv San Cristobal) – Nueva York – Unión de Vista Alegre – Emp. PE 5NA (Santa Rosa de Yanayacu)	Asociación de Mantenimiento Vial Yanupeval	34,096
TOTAL			102.646

FUENTE: Documentos Oficiales del IVPM - Puerto Inca.

ELABORACIÓN: Propia.

Además se dio otro financiamiento para el servicio de mantenimiento vial rutinario de 12 caminos vecinales, dados por el Fondo para la Inclusión Económica en Zonas Rurales (FONIE) los mismos que alcanzaron para cubrir un total de 139,630 Km.(ver cuadro N° 13).

**CUADRO N° 13
TRAMOS EN MANTENIMIENTO POR EL IVPM PUERTO INCA,
FINANCIADOS POR FONIE, DURANTE EL AÑO 2013**

Nº	TRAMO	MICROEMPRESAS	LONGITUD
01	Desvío La Paz a Naranjal	Microempresa Tres de Mayo – Pishcuya S.R.L	5,330
02	Emp. Principe la Paz – Reliquias	Microempresa Tres de Mayo - Pishcuya S.R.L	8.300
03	Emp. PE – 5NA (Km. 31 Santa Rosa de Pata) Santa Rocio	Microempresa Puerto Inca – Quimpichari S.R.L	16,800
04	Emp. HU Villa Mercedes – Jericó – Nueva Jerusalén	Microempresa Puerto Inca – Quimpichari S.R.L	19,000
05	Emp. HU – 104 – Nuevo Belén – Palmeras	Microempresa Monpeco S.R.L	9,000
06	Emp.HU-104(km14)-Tierra Roja-Nuevo Amanecer-Sheborea	Microempresa Yanupeval S.R.L	16,200
07	Emp.HU-104(km27)-Indoamérica	Microempresa Monpeco S.R.L	10.100
08	Emp.PE-5N-Nueva Esperanza Puerto Sira	Microempresa Yanupeval S.R.L	21,000
09	Pumayacu-Puerto Sira	Microempresa Puerto Inca – Quimpichari S.R.L	11,000
10	Puerto Inca-Pumayacu	Microempresa Puerto Inca – Quimpichari S.R.L	11,400
11	Emp.PE-5N-Galicia-Alto Galicia	Microempresa Tres de Mayo	7.000
12	Buena Vista-Caserío Pintuyacu	Microempresa Puerto Inca – Quimpichari	4.500
TOTAL			139,630

FUENTE: Documentos Oficiales del IVPM- Puerto Inca.

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 14**TRAMOS EN MANTENIMIENTO POR EL IVPM PUERTO INCA,
FINANCIADOS POR FONIE, DURANTE EL AÑO 2014**

N°	TRAMO	MICROEMPRESAS	LONGITUD
01	Nueva Unión - San Antonio de Honoria- Nuevo Eden	Asociación Nueva Honoria – CN Dos Unidos	11,000
02	Emp. HU – 104 – Andrés Avelino Cáceres	Microempresa Monpeco S.R.L	7.000
03	La Paz – Monte Horeb	Microempresa Yanupeval S.R.L	15,800
04	Emp. PE – 5NA (Km. 47) – Nuevo Infomar	Microempresa Monpeco S.R.L	9,200
05	Emp. PE – 5N (Puerto Sungaro) – 28 de Julio	Microempresa Plátano Isla S.R.L	10,220
06	Dv. Km. 2.5 (CV. Puerto Inca – Quimpichari) – San Pablo	Microempresa Puerto Inca - Quimpichari S.R.L	10,000
07	Dv. Km. 3.1 (C.V Km. 13 CFBT – Plátano Isla) – Los Olivos	Microempresa Plátano Isla S.R.L	7.000
08	Nuevo Trujillo - Chavín	Microempresa Plátano Isla S.R.L	8,430
09	Desvío Cerro Sira	Microempresa Puerto Inca – Quimpichari S.R.L	7,420
10	Desvío Pumayacu Alto	Microempresa Puerto Inca – Quimpichari S.R.L	5,000
11	Puerto Sira – Buena Vista	Microempresa Tres de Mayo – Pishcuya	6.000
12	Puerto Sira - San Pablo de Sinai	Microempresa Tres de Mayo – Pishcuya S.R.L	5.000
13	Tournavista – Leoncio Prado	Microempresa Monpeco S.R.L	2.000
14	Puerto Sira – San José de Limón	Microempresa Plátano Isla S.R.L	3.000
TOTAL			107,070

FUENTE: Documentos Oficiales del IVPM- Puerto Inca.

ELABORACIÓN: Propia.

c) PROVINCIA DE PUERTO INCA**c.1. Ubicación**

La Provincia de Puerto Inca es una de las once que conforman el Departamento de Huánuco. Se encuentra a una altitud de 330 msnm, latitud 09° 22'39", longitud 76° 58'24".

c.2. Límites y superficie

Limita por el norte y por el este con el Departamento de Ucayali; por el sur con el Departamento de Pasco; y por el oeste con la Provincia de Pachitea y la Provincia de Leoncio Prado

Además presenta una extensión de 9 913,94 km² y se divide en 5 distritos, los cuales son: Puerto Inca, Codo del Pozuzo, Honoria, Tournavista y Yuyapichis.

c.3. Población

La provincia de Puerto Inca en el 2015 tiene una población estimada de 31 429 habitantes aproximadamente, con una densidad poblacional 3.23 hab./km².

c.4. Actividades económicas

Las actividades económicas productivas de la provincia Puerto Inca predomina la actividad primaria (agricultura, ganadería, caza y silvicultura), seguido de las actividades terciaria (comercio al por mayor y menor) y secundaria (manufacturera y construcción), siendo este último el de menor significancia.

El comercio de productos al por mayor y menor.

El nivel de integración e interrelación económica, son débiles debido al bajo nivel de accesibilidad ya que las áreas productivas no han sido conectadas al sistema vial por factores geográficos como: tierras frágiles con tendencias inundables en épocas de lluvias, ríos y las formaciones rocosas por el lado de la provincia de Puerto Inca, estos factores no han permitido una integración vial al departamento de Huánuco

La comercialización agropecuaria, orientan su producción a las ciudades de Pucallpa, Huánuco y Lima sin embargo se destina más 50% para el autoconsumo; los principales productos agropecuarios comercializados son: maíz amarillo duro, arroz cascara, plátanos, yuca, frijol grano seco, algodón áspero entre otros productos y el ganado vacuno en pie existiendo acopiadores locales que se encargan de transportar a los mercados mencionados; en lo que se refiere al abastecimiento de abarrotes para el ámbito provienen de las ciudades de Pucallpa y Oxapampa.

El ingreso medio en la provincia de Puerto Inca no está de acuerdo con el salario mínimo legal que oscila entre 300 y 600.00 nuevos soles mensuales por familia razón por la cual están considerados como población en extrema pobreza, por ese motivo se considera como una de las poblaciones con menores oportunidades a integrarse social y económicamente.

c.5. Clima

El clima es Cálido húmedo. Su temperatura media anual es de 25°C, aproximadamente. El calor generalmente es persistente durante las 24 horas.

c.6 Pobreza

En este contexto, la provincia de Puerto Inca, se encuentra en el estrato 1, nominado como EXTREMA POBREZA, con un 0.5422 de Índice de Desarrollo Humano, donde el estrato va de 1 a 5 de más pobre y menos pobre respectivamente según la clasificación del INEI en el Censo Población y Vivienda del 2007.

La provincia de Puerto Inca se caracterizan por la notoria deficiencia en los servicios básicos, como agua (73%), desagüe (44%), electricidad (88%), con elevados índices de desnutrición (24%) y grandes problemas de inserción en el desarrollo económico del departamento, por su aislamiento geográfico y falta de vías de articulación.

2.3. DEFINICION DE TERMINOS BASICOS

Actividad

Categoría presupuestaria básica que reúne acciones que concurren en la operatividad y mantenimiento de los servicios públicos o administrativos existentes. Representa la producción de los bienes y servicios que la entidad pública lleva a cabo de acuerdo con sus competencias, dentro de los procesos y tecnologías vigentes. Es permanente y continua en el tiempo. Responde a objetivos que pueden ser medidos cualitativa o cuantitativamente, a través de sus Componentes y Metas.

Año Fiscal

Período en que se ejecuta el Presupuesto del Sector Público y que coincide con el año calendario, es decir, se inicia el primero de enero y finaliza el treinta y uno de diciembre.

Anulación presupuestaria

Supresión total o parcial de los créditos presupuestarios de Actividades o Proyectos.

Aprobación del presupuesto

Acto por el cual se fija legalmente el total del crédito presupuestario, que comprende el límite máximo de gasto a ejecutarse en el año fiscal. En el caso de los Pliegos del Gobierno Nacional, los créditos presupuestarios se establecen en la Ley Anual de Presupuesto del Sector Público, los mismos que para su ejecución requieren de su formalización a través de la aprobación del Presupuesto Institucional de Apertura. En el caso de los Gobiernos Regionales y Locales, los créditos presupuestarios son establecidos en sus respectivos Presupuestos Institucionales de Apertura considerando los montos que les aprueba la Ley Anual de Presupuesto del Sector Público. En el caso de las Empresas y Organismos Públicos Descentralizados de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, los créditos presupuestarios son establecidos mediante Decreto Supremo.

Avance financiero

Estado que permite conocer la evolución de la ejecución presupuestal de los ingresos y gastos a un período determinado.

Avance físico

Estado que permite conocer el grado de cumplimiento de las Metas Presupuestarias aprobadas en los Presupuestos Institucionales de las entidades, a un período determinado.

CAPITULO III.

MARCO METODOLOGICO

3.1. Tipo de investigación

El tipo de investigación a la cual se adecuo fue el tipo aplicado, debido a que se trató de explicar la influencia que tiene la ejecución del presupuesto del Instituto Vial, en la intervención del mantenimiento rutinario de los caminos vecinales del Instituto Vial Provincial de Puerto Inca: 2012-2015.

3.2. Nivel de Investigación

El nivel de investigación al que se logró llegar fue el descriptivo - Relacional, es descriptivo porque se describirá cada variable en forma independiente con sus respectivas características, para luego tratar de relacionar o verificar que tanta influencia tiene la variable del presupuesto en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales del Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca: 2012-2015.

3.3. Diseño de la investigación

El diseño que se utilizó en la presente investigación fue el **NO EXPERIMENTAL** porque no se tuvo variables de control y solamente verificamos, que tanta influencia tiene la ejecución del presupuesto, en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales del Instituto Vial Provincial de Puerto Inca: 2012-2015.

3.4. Métodos:

Los métodos que se utilizaron en la presente investigación fueron:

- a. **DEDUCTIVO.** El mismo que nos permitió revisar los diversos enfoques teóricos sobre el presupuesto público, dado que a la fecha ha ido evolucionando con el avance de la tecnología; como técnica se utilizó la revisión documental en las páginas webs de las instituciones que participan en la elaboración del presupuesto público peruano y como instrumento se usaron las fichas bibliográficas, Hemerográficas y de resumen.
- b. **INDUCTIVO.** Se inició de hechos, sucesos o eventos individuales de la ejecución presupuestal para lograr ciertas inferencias o inducciones de las variables tanto independiente como dependiente, permitiéndonos hacer generalizaciones para interpretar la realidad en estudio. Como técnica se utilizó la estadística descriptiva con sus diversos ítems, ya que tendrá como instrumento la encuesta (cuestionario).
- c. **ANALISIS.** El que nos permitió descomponer la variable independiente y dependiente en sus dimensiones e indicadores para ser analizadas sus características básicas de cada una de ellas por periodos tanto de la ejecución presupuestal y la pobreza de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco. Como técnica se utilizó la estadística descriptiva con sus cuadros y gráficos respectivos. Y su instrumento serán los cuadros comparativos.
- d. **SINTESIS.** Después del análisis, de las variables en estudio se tendrá que utilizar el método de síntesis, con la finalidad de llegar a conclusiones integrales de las variables en estudio. Para lo cual se utilizara la técnica del resumen y como instrumento se utilizara las fichas de resumen.

3.5. UNIVERSO/POBLACION Y MUESTRA

Universo: Estuvo conformado por los años en estudio, desde el año 2012 hasta el año 2015.

Población: Para la presente investigación se tuvo 02 poblaciones:

N_1 = Conformado por las autoridades provinciales y distritales, más el personal que labora en el Instituto Vial Provincial Municipal, los mismos que hacen un total de 21 personas.

N_2 = Conformado por las Mypes establecidas para la ejecución del servicio que se requiera, el mismo que viene a ser 06 Mypes por 06 miembros los que hacen un total de 36 personas.

3.5.1 Selección de la muestra

n_1 = Como la población de autoridades es pequeña entonces la muestra es igual de 21 personas.

n_2 = Del mismo modo como es pequeña la población N° 02 entonces la muestra será conformado por las 36 personas

3.6. TECNICA DE RECOLECCION Y TRATAMIENTO DE DATOS

Fuentes, técnicas e instrumentos de recolección de datos

A). Fuentes secundarias

Se tomaron en cuenta las páginas webs del Ministerio de Economía y Finanzas, con la finalidad de verificar los montos presupuestales asignados al Instituto Vial desde el año 2012 al 2015, para luego ser

estudiados en forma individual. Como técnicas se utilizara la estadística con sus tablas unidimensionales y bidimensionales.

B). Fuentes Primarias.

Para lo cual se recabo información directamente a las autoridades provinciales y distritales, más al personal que labora en el Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca, Además se contara con la participación de los miembros activos de las Mypes establecidas para la ejecución del servicio que se requiera. Como técnica se utilizara la encuesta y como instrumento se usara el cuestionario con preguntas cerradas, debido a la facilidad de su tabulación.

3.7. Procesamiento y presentación de datos

Después de implementar los instrumentos diseñados en nuestra investigación se aplicaran en forma directa a los beneficiarios, estos se procesaran con la ayuda del software SPSS-Versión 18, para luego ser trasladados a los cuadros estadísticos y gráficos respectivos, los mismos que serán analizados y nos permitirán a conclusiones básicas del estudio.

CAPITULO IV: RESULTADOS

4.1. Análisis e interpretación de resultados de la variable independiente.

**CUADRO N°15
PRESUPUESTO INICIAL 2012, SEGÚN FASES DEL INSTITUTO VIAL
PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA**

PROGRAMACIÓN	* MOF		
	* ROF - Res N° 006-2011/IVP-PI/CD.		
	Gerente General		
	Unidad de Administración		
	Unidad de Operaciones		
	* POI - Cuadro de Necesidades Directiva		
FORMULACIÓN	* PAP (Presupuesto Analítico de Personal)	S/. 146,165.33	
	* Adquisición de Bienes y Servicios (MVR)	S/. 441,877.73	
	* Otros Gastos (Derechos Administrativos)	S/. 100.00	
	* Adquisición de Activos no Financieros	S/. 99,182.67	
	TOTAL	S/. 687,325.73	
APROBACIÓN	* Sustentación del Presupuesto Institucional ante el CEP (Comité Especial Permanente)	S/. 161,913.52	S/. 169,913.52
	* Financiamiento Municipalidades Distritales	S/. 8,000.00	
EJECUCIÓN	* Acondicionamiento y Equipamiento	S/. 46,723.26	
	* Ejecución de trámites documentarios para formalizar jurídicamente el registro del IVPM-PI.	S/. 14,350.30	
	* Ejecución en el soporte para la transitabilidad de C.V.	S/. 17,956.55	
	* Ejecución y elaboración de informes de estado actual y emergencia vial.	S/. 2,561.00	
	* Pago de Remuneraciones y cargas sociales	S/. 88,322.41	
EVALUACIÓN	* PIM	S/. 169,913.52	
	* resultados y costos logrados al finalizar el presente año	EFICIENTE	
	* Logros de objetivos planteados en la ejecución del MVR	EFICIENTE	
	* metas a nivel de presupuesto, evaluando el año anterior con el actual.	EFICIENTE	
	* Evaluación de la capacidad institucional (recursos humanos, tecnología, organización) fue capaz de lograr la producción de bienes y servicios para el logro de metas proyectadas	EFICIENTE	
	Saldo Balance	-	

RESUMEN	<ul style="list-style-type: none"> • La elaboración del PIA como apertura del Presupuesto para este año se consideró que se tendría un Ingreso y gastos de 687,325.73 Nuevos Soles, pero al finalizar el año nos damos cuenta que el desarrollo de las actividades resultaron en un PIM con un monto menor de S/. 169,913.52 debido a que se daba inicio a la autonomía del IVP-PI para el presente año; los ingresos referente al financiamiento percibido por las municipalidades distritales y principalmente por la Provincial, gastos administrativos fueron asumidos en (salida a campo en zonas de emergencia, informes de evaluación del estado de los caminos, etc.) • DESARROLLO VIAL: Se cumplió con el mantenimiento rutinario de 61.90 Km. De caminos vecinales transferidos los cuales son financiados por el MEF, cuyo financiamiento es al 100% • DESARROLLO INSTITUCIONAL: Se ha logrado la apertura de la cuenta corriente para el IVP Puerto Inca, registro en la SUNAT, equipamiento con una motocicleta Honda XL 200 y un GPS Garmin Oregon, Cámara Fotográfica y el compromiso de las Municipalidades Distritales y Provincial para el financiamiento al IVPM para el año 2013.
----------------	--

FUENTE: Unidad de Administración del IVPM-Puerto Inca.

ELABORACION: Propia.

De acuerdo al cuadro N°15 podemos indicar que el presupuesto para el año 2012 fue de S/. 169,913.52 de los cuales se gastaron Acondicionamiento y Equipamiento la suma de S/. 46,723.26; como en * Ejecución de trámites documentarios para formalizar jurídicamente el registro del IVPM-PI. la suma de S/. 14,350.30; en Ejecución del soporte para la transitabilidad de C.V. S/. 17,956.55; en Ejecución y elaboración de informes de estado actual y emergencia vial. S/. 2,561.00 y Pago de Remuneraciones y cargas sociales la suma de S/. 88,322.41.

CUADRO N°16
PRESUPUESTO INICIAL 2013, SEGÚN FASES DEL INSTITUTO VIAL
PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA

PROGRAMACIÓN	* MOF		
	* ROF - Res N° 002-2013/IVP-PI/CD.		
	Gerente General		
	Unidad de Administración		
	Unidad de Operaciones		
	* POI - Cuadro de Necesidades Directiva		
FORMULACIÓN	* PAP (Presupuesto Analítico de Personal)	S/. 163,765.33	
	* Adquisición de Bienes y Servicios (MVR)	S/. 530,345.47	
	* Otros Gastos (Derechos Administrativos)	S/. 100.00	
	* Adquisición de Activos no Financieros	S/. 186,407.67	
	TOTAL	S/. 880,618.47	
APROBACIÓN	* Sustentación del Presupuesto Institucional ante el CEP (Comité Especial Permanente)	S/. 956,278.07	S/. 972,278.07
	* Financiamiento Municipalidades Distritales	S/. 16,000.00	
EJECUCIÓN	* Ejecución en actividades de MVR	S/. 757,884.62	S/. 842,094.02
	* Ejecución en la Inspección y Supervisión de trabajos de MVR. (10%)	S/. 84,209.40	
	* Ejecución en la Elaboración Expedientes Técnicos	S/. -	
	* Ejecución y elaboración de informes de seguimiento y avances (Emergencias) de C.V	S/. 12,752.00	
	* Pago de Remuneraciones y cargas sociales	S/. 117,432.05	
EVALUACIÓN	* PIM	S/. 972,278.07	S/. 130,184.05
	*resultados y costos logrados al finalizar el presente año	EFICIENTE	
	*Logros de objetivos planteados en la ejecución del MVR	EFICIENTE	
	*metas a nivel de presupuesto, evaluando el año anterior con el actual.	EFICIENTE	
	*Evaluación de la capacidad institucional (recursos humanos, tecnología, organización) fue capaz de lograr la producción de bienes y servicios para el logro de metas proyectadas para los años futuros.	EFICIENTE	
	Saldo Balance	-	
RESUMEN	<ul style="list-style-type: none"> GESTIÓN VIAL: Se cumplió con el mantenimiento rutinario de 242.276 Km. De caminos vecinales transferidos los cuales 102.646 Km. Son financiados por el MEF y 139.630 Km. son financiados por FONIE. DESARROLLO INSTITUCIONAL: Se ha logrado la instalación de un ambiente amplio para el IVPM, se obtuvo la donación de una camioneta Hilux 4x4 para el uso exclusivo del IVPM en los trabajos de estudios y supervisión de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca. 		

FUENTE: Unidad de Administración del IVPM-Puerto Inca.

ELABORACION: Propia.

Para el año 2013 el presupuesto asignado fue de S/. 972,278.07 de los cuales, el presupuesto fue distribuido de la siguiente forma: Para la Ejecución en actividades de MVR S/. 757,884.62; para la Ejecución en la Inspección y Supervisión de trabajos de MVR. S/. 84,209.40, no se utilizó ningún presupuesto para la Ejecución en la Elaboración Expedientes Técnicos; para la Ejecución y elaboración de informes de seguimiento y avances (Emergencias) de C.V. S/. 12,752.00 y para el Pago de Remuneraciones y cargas sociales S/. 117,432.05. (Ver cuadro N° 16).

CUADRO N°17
PRESUPUESTO INICIAL 2014, SEGÚN FASES DEL INSTITUTO VIAL
PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA

PROGRAMACIÓN	* MOF		
	* ROF - Res N° 006-2014/IVP-PI/CD.		
	Gerente General		
	Unidad de Administración		
	Unidad de Operaciones		
	* POI - Cuadro de Necesidades Directiva		
FORMULACIÓN	* PAP (Presupuesto Analítico de Personal)	S/. 157,836.00	
	* Adquisición de Bienes y Servicios (MVR)	S/. 1,286,584.50	
	* Otros Gastos (Derechos Administrativos)	S/. 100.00	
	* Adquisición de Activos no Financieros	S/. 1,120.00	
	TOTAL	S/. 1,445,640.50	
APROBACIÓN	* Sustentación del Presupuesto Institucional ante el CEP (Comité Especial Permanente)	S/. 1,091,860.54	S/. 1,111,860.54
	* Financiamiento Municipalidades Distritales	S/. 20,000.00	
EJECUCIÓN	* Ejecución en actividades de MVR	S/. 810,418.77	S/. 900,465.30
	* Ejecución en la Inspección y Supervisión de trabajos de MVR. (10%)	S/. 90,046.53	
	* Ejecución en la Elaboración Expedientes Técnicos	S/. -	
	* Ejecución y elaboración de informes de seguimiento y avances (Emergencias) de C.V.	S/. 14,242.00	
	* Pago de Remuneraciones y cargas sociales	S/. 197,153.24	

EVALUACIÓN	* PIM	S/. 1,111,860.54	S/. 211,395.24
	*resultados y costos logrados al finalizar el presente año	EFICIENTE	
	*Logros de objetivos planteados en la ejecución del MVR	EFICIENTE	
	*metas a nivel de presupuesto, evaluando el año anterior con el actual.	EFICIENTE	
	*Evaluación de la capacidad institucional (recursos humanos, tecnología, organización) fue capaz de lograr la producción de bienes y servicios para el logro de metas proyectadas para los años futuros.	EFICIENTE	
	Saldo Balance	-	
RESUMEN	<ul style="list-style-type: none"> • GESTIÓN VIAL: Aprobación y financiamiento a través de Provias Descentralizado con el MVR de 06 caminos vecinales, con un monto total de financiamiento de S/. 308,589.00 Nuevos Soles por un plazo de 5 meses 23 días, que nos permitieron dar el MVR a 102+646 Km, además a ello se logró la ampliación hasta fin de año, con un monto que asciende a: S/. 142,697.31 Nuevos Soles de financiamiento en el 2014. Haciendo un total de: S/. 451,286.31 Nuevos Soles. • Aprobación y financiamiento a través de Fonie (II grupo) para el MVR de 14 caminos vecinales en los Distritos de Tournavista, Honoria y Puerto Inca, haciendo una cantidad de 107+07 Kms con un monto total de financiamiento de S/. 333,437.00 Nuevos Soles, trabajos que fueron ejecutados; siendo para el 2014 un total de 20 caminos vecinales. • Se ha gestionado a FONIPREL, propuestas para el cofinanciamiento de los Estudios de Pre Inversión: "MEJORAMIENTO DE LOS CAMINOS VECINALES: EMP. HU-104(KM 17)-AGUA DULCE, EMP. HU - 104 (NUEVA INDEPENDENCIA)) - ASOCIACION DE PRODUCTORES 15 DE AGOSTO - SAN ANTONIO; en el Distrito de Honoria y EMP. HU – 104 (KM50) - SECTOR AGROSILVO PASTORIL (R7-R9), en el Distrito de Tournavista, Provincia Puerto Inca-Huánuco", con un costo de Inversión de S/. 239,079.00 Nuevos Soles. Se ha gestionado a FONIE, propuestas para el financiamiento de Estudios de Pre Inversión a nivel perfil, que a continuación se detalla: <ul style="list-style-type: none"> ○ Construcción del Camino Vecinal EMP. R-06 (CC.NN. NARANJAL) - INDEPENDIENTE - BELLO HORIZONTE - ALIANZA DE BAÑOS - LAS PALMAS - EMP. R-20 (C.P. PUERTO SIRA), en el Distrito de Puerto Inca, Provincia Puerto Inca - Huánuco", con un costo de Inversión de S/. 377,821.00 Nuevos Soles. ○ MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL CAMINO VECINAL TRAMO: EMP. HU-104 (UNIÓN CARBAJAL)-HUÁNUQUEÑOS, en el Distrito de Tournavista, Provincia de Puerto Inca - Huánuco", con un costo de Inversión de S/. 63,758.00 Nuevos Soles. 		

FUENTE: Unidad de Administración del IVPM-Puerto Inca.

ELABORACION: Propia.

Para el año 2014 el presupuesto asignado fue de S/. 1`111,860.54 de los cuales se transfirió durante todo el año la suma total de S/. 900,465.30 para

actividades de mantenimiento vial rutinario, mientras que la transferencia por parte de la Municipalidad Provincial y las Distritales fueron por un monto de S/. 211,395.24. El presupuesto fue distribuido de la siguiente forma: Para la Ejecución en actividades de MVR. S/. 810,418.77 para la Ejecución en la Inspección y Supervisión de trabajos de MVR. S/. 90,046.53, no se utilizó ningún presupuesto para la Ejecución en la Elaboración Expedientes Técnicos; para la Ejecución y elaboración de informes de seguimiento y avances (Emergencias) de C.V. S/. 14,242.00 y para el Pago de Remuneraciones y cargas sociales S/. 197,153.24.

(Ver cuadro N° 17).

CUADRO N°18
PRESUPUESTO INICIAL 2015, SEGÚN FASES DEL INSTITUTO VIAL
PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA

PROGRAMACIÓN	* MOF		
	* ROF - Res N° 005-2015/IVP-PI/CD.		
	Gerente General		
	Unidad de Administración		
	Unidad de Operaciones		
	* POI - Cuadro de Necesidades Directiva		
FORMULACIÓN	* PAP (Presupuesto Analítico de Personal)	S/. 177,362.67	
	* Adquisición de Bienes y Servicios (MVR)	S/. 1,308,180.33	
	* Otros Gastos (Derechos Administrativos)	S/. 200.00	
	* Adquisición de Activos no Financieros	S/. 10,850.00	
	TOTAL	S/. 1,496,593.00	
APROBACIÓN	* Sustentación del Presupuesto Institucional ante el CEP (Comité Especial Permanente)	S/. 200,000.00	
	* Financiamiento Municipalidades Distritales	S/. 80,000.00	S/. 280,000.00
EJECUCIÓN	* Ejecución en actividades de MVR	S/. 232,963.20	
	* Ejecución en la Inspección y Supervisión de trabajos de MVR. (10%)	S/. 25,884.80	S/. 258,848.00
	* Ejecución en la Elaboración Expedientes Técnicos	S/. -	
	* Ejecución y elaboración de informes de seguimiento y avances (Emergencias) de C.V.	S/. 11,546.25	
	* Pago de Remuneraciones y cargas sociales	S/. 186,951.12	

EVALUACIÓN	* PIM	S/. 280,000.00
	*resultados y costos logrados al finalizar el presente año	-
	*Logros de objetivos planteados en la ejecución del MVR	-
	*metas a nivel de presupuesto, evaluando el año anterior con el actual.	-
	*Evaluación de la capacidad institucional (recursos humanos, tecnología, organización) fue capaz de lograr la producción de bienes y servicios para el logro de metas proyectadas para los años futuros.	-
	Saldo Balance	-

FUENTE: Unidad de Administración del IVPM-Puerto Inca.

ELABORACION: Propia.

El presupuesto para el año del 2015 es de S/. 280,000.00. De los cuales el 71% o S/. 200,000.00 corresponde a la Sustentación del Presupuesto Institucional ante el CEP (Comité Especial Permanente) y el resto al Financiamiento de Municipalidades Distritales. Hasta la fecha ya se ejecutó S/. 258,848.00 en la ejecución de actividades de mantenimiento rutinario, lo que es bastante significativo para el periodo que falta del presente año. (Ver cuadro N° 18).

CUADRO N°19
RESUMEN DE LA FASE DE PROGRAMACIÓN DEL PRESUPUESTO DEL
INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA:
2012-2015.

FASES DEL PRESUPUESTO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO ANUAL			
		PRESUPUESTO 2012	PRESUPUESTO 2013	PRESUPUESTO 2014	PRESUPUESTO 2015
PROGRAMACIÓN	* MOF				
	* ROF - Res N° 006-2011/IVP-PI/CD.	* ROF - Res N° 004-2012/IVP-PI/CD.	* ROF - Res N° 008-2013/IVP-PI/CD.	* ROF - Res N° 006-2014/IVP-PI/CD.	* ROF - Res N° 003-2015/IVP-PI/CD.
	Gerente General				
	Unidad de				

	Administración	Administración	Administración	Administración	Administración
	Unidad de Operaciones				
	* POI - Cuadro de Necesidades Directiva				

FUENTE: Cuadros Numero 14-17

ELABORACION: Propia

El cuadro N° 18 nos muestra que en la fase de programación, el que se inicia en el mes de agosto del año anterior al ejercicio presupuestal, se emite una resolución de inicio, encargándose a la unidad de Administración para su elaboración, donde se revisan los objetivos estratégicos del PEI. Alineados al POI: el gerente general coordina con la unidad de Administración, la unidad de Operaciones y como resultado se elabora el cuadro de necesidades emitiéndose una directiva para el ejercicio del presupuesto del año fiscal siguiente.

CUADRO N° 20
RESUMEN DE LA FASE DE FORMULACIÓN DEL PRESUPUESTO DEL
INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA: 2012-
2015.

FASES DEL PRESUPUESTO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO ANUAL			
		PRESUPUESTO 2012	PRESUPUESTO 2013	PRESUPUESTO 2014	PRESUPUESTO 2015
FORMULACIÓN	* PAP (Presupuesto Analítico de Personal)	S/. 146,165.33	S/. 163,765.33	S/. 157,836.00	S/. 177,362.67
	* Adquisición de Bienes y Servicios (MVR)	S/. 441,877.73	S/. 530,345.47	S/. 1,286,584.50	S/. 1,308,180.33
	* Otros Gastos (Derechos Administrativos)	S/. 100.00	S/. 100.00	S/. 100.00	S/. 200.00
	* Adquisición de Activos no Financieros	S/. 99,182.67	S/. 186,407.67	S/. 1,120.00	S/. 10,850.00

FUENTE: Cuadros Numero 14-17

ELABORACION: Propia

En la fase de formulación, el cuadro de necesidades elaborado anteriormente entran a un costeo y para ello se utilizan el PAP (Presupuesto Analítico del Personal) el mismo que ha ido creciendo desde cuando se inicia el 2012 hasta el 2015 dado que el personal administrativo que labora fue en aumento dos personas a siete trabajadores que existen en la actualidad; el rubro de adquisiciones de bienes y servicios paso de S/. 441,877.73 a S/. 1`308,180.33 debido a que se iniciaron los servicios de mantenimiento rutinario de los caminos vecinales en estudio. El rubro de adquisición de activos no financieros fue creciendo desde el 2012 hasta 2015 según el cuadro N° 20.

**CUADRO N°21
RESUMEN DE LA FASE DE APROBACIÓN DEL PRESUPUESTO DEL
INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA:
2012-2015.**

FASES DEL PRESUPUESTO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO ANUAL			
		PRESUPUESTO 2012	PRESUPUESTO 2013	PRESUPUESTO 2014	PRESUPUESTO 2015
APROBACIÓN	* Sustentación del Presupuesto Institucional ante el CEP (Comité Especial Permanente)	S/. 161,913.52	S/. 956,278.07	S/. 1,091,860.54	S/. 200,000.00
	* Financiamiento Municipalidades Distritales	S/. 8,000.00	S/. 16,000.00	S/. 20,000.00	S/. 80,000.00
	TOTAL	S/. 169,913.52	S/. 972,278.07	S/. 1,111,860.54	S/. 280,000.00

FUENTE: Cuadros Numero 14-17

ELABORACION: Propia

De acuerdo al cuadro N° 21 podemos indicar que la aprobación de los presupuestos desde el 2012 que fue de S/. 169,913.52 hasta el 2014 que fue de S/. 1,111,860.54 creció debido a que se realizaron servicios de

mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de Puerto Inca, mientras que para el año 2015 solamente se logró tener la suma de S/. 280,000.00 a pesar que se programaron mayores montos. Del total de los presupuestos el mayor porcentaje fue dado por el municipio Provincial mientras que los Municipios distritales tuvieron un aporte mínimo.

CUADRO N°22
RESUMEN DE LA FASE DE EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DEL
INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA: 2012-
2015.

FASES DEL PRESUPUESTO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO ANUAL			
		PRESUPUESTO 2012	PRESUPUESTO 2013	PRESUPUESTO 2014	PRESUPUESTO 2015
EJECUCIÓN	*Acondicionamiento y Equipamiento	S/. 46,723.26			
	* Ejecución de trámites documentarios para formalizar jurídicamente el registro del IVPM-PI.	S/. 14,350.30			
	1 Ejecución en actividades de MVR.	-	S/. 757,884.62	S/. 810,418.77	S/. 232,963.20
	2 Ejecución en la Inspección y Supervisión de trabajos de MVR.	-	S/. 84,209.40	S/. 90,046.53	S/. 25,884.80
	3 Ejecución en la soporte para la transitabilidad de C.V.	S/. 17,956.55	S/. -	S/. -	S/. -
	4 Ejecución y elaboración de informes de seguimiento y avances (Emergencias) de C.V.	S/. 2,561.00	S/. 12,752.00	S/. 14,242.00	S/. 11,546.25
	5 Pago de Remuneraciones y cargas sociales	S/. 88,322.41	S/. 117,432.05	S/. 197,153.24	S/. 186,951.12
	SUB TOTAL (*) SUMA DE (1) Y (2)		S/. 842,094.02	S/. 900,465.30	S/. 258,848.00
TOTAL		S/. 169,913.52	S/. 972,278.07	S/. 1,111,860.54	S/. 716,193.37

FUENTE: CUADROS NUMERO 14-17

ELABORACION: PROPIA

De acuerdo al cuadro N°22 solo el año 2012 se tuvo como gastos el rubro de Acondicionamiento y equipamiento, aunados al rubro de ejecución de trámites documentarios para formalizar jurídicamente el registro del Instituto Vial Provincial de Puerto Inca; mientras que para los otros rubros el presupuesto fue creciendo en forma paulatina, solo para el año 2015 el presupuesto decrece y hasta la fecha solo se realiza seis tramos como servicio de mantenimiento rutinario para la provincia de Puerto Inca.

CUADRO N°23
RESUMEN DE LA FASE DE EVALUACIÓN DEL PRESUPUESTO DEL
INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA:
2012-2015.

FASES DEL PRESUPUESTO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO ANUAL			
		PRESUPUESTO 2012	PRESUPUESTO 2013	PRESUPUESTO 2014	PRESUPUESTO 2015
EVALUACIÓN	* PIM	S/. 169,913.52	S/. 972,278.07	S/. 1,111,860.54	S/. 280,000.00
	*resultados y costos logrados al finalizar el presente año	EFICIENTE	EFICIENTE	POCO EFICIENTE	
	*Logros de objetivos planteados en la ejecución del MVR	EFICIENTE	EFICIENTE	POCO EFICIENTE	
	*metas a nivel de presupuesto, evaluando el año anterior con el actual.	EFICIENTE	EFICIENTE	POCO EFICIENTE	
	*Evaluación de la capacidad institucional (recursos humanos, tecnología, organización) fue capaz de lograr la producción de bienes y servicios para el logro de metas proyectadas para los años futuros.	EFICIENTE	EFICIENTE	POCO EFICIENTE	
	Saldo Balance	-	-	-	-

FUENTE: Cuadros Numero 14-17

ELABORACION: Propia

El cuadro N° 23 nos muestra el resumen de la evaluación hecha a los presupuestos desde el año 2012 hasta el año 2015, los mismos que mostraron eficiencia, pero solo hasta el año 2014, posteriormente se tienen poca eficiencia, según la evaluación hecha.

4.2. Análisis e interpretación de resultados de la variable dependiente.

CUADRO N°24
ASIGNACION PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y
MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL
MUNICIPAL DE PUERTO INCA
PROVIAS I (ABRIL-SETIEMBRE) 2013 MVR

Tramo	Longitud Km.	Microempresa / Asociación	Monto
Unión Tres de Mayo-Pishcuya	14.500	Tres de Mayo - Pishcuya S.R.L	42,823.00
Puerto Inca-Quimpichari,	9.800	Puerto Inca - Quimpichari S.R.L	28,973.00
KM13 CFBT-Caserío Los Olivos y Plátano Isla	7.000	Plátano Isla S.R.L	20,635.00
Monterrico-Pompeyo-La Colmena	9.500	Monpeco S.R.L	27,726.00
Nueva Honoria-C.N Dos Unidos	27.750	Nueva Honoria - C.N. Dos Unidos	80,130.02
Emp. PE 5NA (Dv. San Cristobal)- Nueva York - Unión de Vista Alegre- Emp. PE 5NA (Santa Rosa de Yanayacu)	34.096	Yanupeval S.R.L	108,303.00
TOTAL	102.646	TOTAL	308,590.02

FUENTE: Unidad de Administración del IVPM-Puerto Inca.

ELABORACION: Propia

De acuerdo al cuadro N° 24 en los meses de **ABRIL-SETIEMBRE del 2013** se puede observar que la Microempresa que más dinero recibió fue Yanupeval S.R.L con un monto de S/. 108,303.00 para ejecutar el tramo de EMP. PE 5NA (DV SAN CRISTOBAL)-NUEVA YORK - UNIÓN DE VISTA ALEGRE-

EMP PE 5NA (SANTA ROSA DE YANAYACU) por una longitud de 34.096 Km.; seguido de la microempresa de Nueva Honoria - C.N. Dos Unidos por un monto de S/. 80,130.02 para ejecutar el tramo de Nueva Honoria-C.N Dos Unidos con una longitud de 27.750 Km. La microempresa que menos monto recibió fue Monpeco S.R.L por un monto de S/. 28,973.00 para ejecutar el tramo del KM13 CFBT-Caserío Los Olivos y Plátano Isla por una longitud de 7.000 Km.

**CUADRO N°25
ASIGNACION PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y
MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL
MUNICIPAL DE PUERTO INCA
PROVIAS (OCTUBRE-NOVIEMBRE) 2013 AMPLIACIÓN MVR**

Tramo	Longitud	Microempresa / Asociación	Monto
Unión Tres de Mayo-Pishcuya	14.500	Tres de Mayo - Pishcuya S.R.L	14,829.00
Puerto Inca-Quimpichari,	9.800	Puerto Inca - Quimpichari S.R.L	10,033.00
KM13 CFBT-Caserío Los Olivos y Plátano Isla	7.000	Plátano Isla S.R.L	7,146.00
Monterrico-Pompeyo-La Colmena	9.500	Monpeco S.R.L	9,602.00
Nueva Honoria-C.N Dos Unidos	27.750	Nueva Honoria - C.N. Dos Unidos	27,748.00
Emp. PE 5NA (DV San Cristobal)- Nueva York - Unión de Vista Alegre- Emp. PE 5NA (Santa Rosa de Yanayacu)	34.096	Yanupeval S.R.L	37,506.00
TOTAL	102.646	TOTAL	106,864.00

FUENTE: Unidad de Administración del IVPM-Puerto Inca.

ELABORACION: Propia

De acuerdo al cuadro N° 25 en los meses de **OCTUBRE A NOVIEMBRE del 2013** se puede observar que la Microempresa que más dinero recibió fue

Yanupeval S.R.L con un monto de S/. 37,506.00 para ejecutar el tramo de EMP. PE 5NA (DV SAN CRISTOBAL)-NUEVA YORK - UNIÓN DE VISTA ALEGRE- EMP PE 5NA (SANTA ROSA DE YANAYACU) por una longitud de 34.096 Km.; seguido de la microempresa de Nueva Honoria - C.N. Dos Unidos por un monto de S/. 27,748.00 para ejecutar el tramo de Nueva Honoria-C.N Dos Unidos con una longitud de 27.750 Km. Las microempresas que menos monto recibieron son: Monpeco S.R.L por un monto de S/. 9,602.00 en el tramo Monterrico - Pompeyo - La Colmena; y Plátano Isla S.R.L por un monto de S/. 7,146.00 para ejecutar el tramo del KM13 CFBT- Caserío Los Olivos y Plátano Isla por una longitud de 7.000 Km.

CUADRO N°26
ASIGNACION PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y
MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL DE
PUERTO INCA PROVIAS FONIE I (Setiembre-Febrero) 2013 MVR

Tramo	Longitud Km.	Microempresa / Asociación	Monto
Desvío La Paz a Naranjal	5.330	Tres de Mayo - Pishcuya S.R.L	16,183.00
Emp. Príncipe la Paz-Reliquias	8.300	Tres de Mayo - Pishcuya S.R.L	25,199.00
Emp. PE-5N (km31 Santa Rosa de Pata) Santa Rocío	16.800	Plátano Isla S.R.L	51,408.00
Emp.HU Villa Mercedes-Jericó-Nueva Jerusalén	19.000	Plátano Isla S.R.L	57,571.00
Emp HU-104-Nuevo Belén-Palmeras	9.000	Monpeco S.R.L	27,433.00
Emp.HU-104(km14)-Tierra Roja-Nuevo Amanecer-Sheborea	16.200	Yanupeval S.R.L	49,573.00
Emp.HU-104(km27)-Indoamérica	10.100	Monpeco S.R.L	30,785.00
Emp.PE-5N-Nueva Esperanza Puerto Sira	21.000	Yanupeval S.R.L	64,513.00
Pumayacu-Puerto Sira	11.000	Puerto Inca - Quimpichari S.R.L	33,793.00
Puerto Inca-Pumayacu	11.400	Puerto Inca - Quimpichari S.R.L	35,022.00

Emp.PE-5N-Galicia-Alto Galicia	7.000	Tres de Mayo - Pishcuya S.R.L	21,336.00
Buena Vista-Caserío Pintuyacu	4.500	Puerto Inca - Quimpichari S.R.L	13,824.00
TOTAL	139.630	TOTAL	426,640.00

FUENTE: Unidad de Administración del IVPM-Puerto Inca.

ELABORACION: Propia

CUADRO N°27
ASIGNACION PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y
MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL DE
PUERTO INCA FONIE II (Marzo-Agosto) 2014 MVR

Tramo	Longitud	Microempresa / Asociación	Monto
Nueva Unión – San Antonio de Honoria- Nuevo Edén	11.000	Nueva Honoria - C.N. Dos Unidos	34,320.00
Emp. HU – 104- Andrés Avelino Caceres	7.000	Monpeco S.R.L	21,756.00
La Paz-Monte Horeb	15.800	Yanupeval S.R.L	49,296.00
Emp.PE-5N (Km 47)-Nuevo Infomar	9.200	Monpeco S.R.L	28,704.00
Emp.PE-5N (Puerto Sungaro)-28 de Julio	10.220	Plátano Isla S.R.L	31,826.00
Dv Km 2.5 (CV Puerto Inca- Quimpichari)-San Pablo	10.000	Puerto Inca - Quimpichari S.R.L	31,140.00
Dv. Km 3.1 (CV km. 13 CFBT- Plátano Isla)-Los Olivos	7.000	Plátano Isla S.R.L	21,672.00
Nuevo Trujillo-Chavin	8.430	Plátano Isla S.R.L	26,100.00
Desvío Cerro Sira	7.420	Puerto Inca - Quimpichari S.R.L	23,151.00
Desvío Pumayacu Alto	5.000	Puerto Inca - Quimpichari S.R.L	15,540.00
Puerto Sira- Buena Vista	6.000	Tres de Mayo - Pishcuya S.R.L	18,756.00
Puerto Sira-San Pablo de Sinai	5.000	Tres de Mayo - Pishcuya S.R.L	15,600.00
Tournavista -Leoncio Prado	2.000	Monpeco S.R.L	6,216.00
Puerto Sira-San José de Limón	3.000	Puerto Inca - Quimpichari S.R.L	9,360.00
TOTAL	107.07	TOTAL	333,437.00

FUENTE: Unidad de Administración del IVPM-Puerto Inca.

ELABORACION: Propia

En el año 2014 Provias financió el MVR durante los meses de Marzo a Agosto, donde la microempresa Yanupeval S.R.L recibió la suma de S/. 108,302.00 por la ejecutando del tramo de Emp. PE 5NA Dv. Pueblo Nuevo-Dv. Isleria Pozuzo-Nueva Esperanza- Agua Blanca por una longitud de 34.096 Km; seguido de la microempresa Nueva Honoria - C.N. Dos Unidos que recibió la suma de S/. 80,130.00 por una longitud de 27.750 Km.; así mismo Fonie durante ese año (2014) financia para un plazo similar el MVR, la cual ejecuto la microempresa de Yanupeval S.R.L el tramo de La Paz-Monte Horeb con una longitud de 15.800 Km. Recibió la suma de S/. 49,296.00 (Ver cuadros N° 27 y 28).

CUADRO N°28
ASIGNACION PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y
MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL DE
PUERTO INCA
PROVIAS II (Marzo-Agosto) 2014 MVR

Tramo	Longitud	Microempresa / Asociación	Monto
Unión Tres de Mayo-Pishcuya	14.500	Tres de Mayo - Pishcuya S.R.L	42,823.00
Puerto Inca-Quimpichari,	9.800	Puerto Inca - Quimpichari S.R.L	28,973.00
KM13 CFBT-Caserío Los Olivos y Plátano Isla	7.000	Plátano Isla S.R.L	20,635.00
Monterrico-Pompeyo-La Colmena	9.500	Monpeco S.R.L	27,726.00
Nueva Honoria-C.N Dos Unidos	27.750	Nueva Honoria - C.N. Dos Unidos	80,130.00
Emp. PE 5NA Dv. Pueblo Nuevo-Dv. Isleria Pozuzo-Nueva Esperanza- Agua Blanca	34.096	Yanupeval S.R.L	108,302.00
TOTAL	102.646	TOTAL	308,589.00

FUENTE: Unidad de Administración del IVPM-Puerto Inca.

ELABORACION: Propia

De acuerdo con los cuadros N° 28 y 29 podemos indicar que las empresas que más se beneficiaron fueron Yanupeval S.R.L por un monto de 108,302.00 por el tramo de Emp. PE 5NA Dv. Pueblo Nuevo- Dv. Isleria Pozuzo-Nueva Esperanza- Agua Blanca y una longitud de 34.096 Km.; seguido de la microempresa Nueva Honoria - C.N. Dos Unidos por un monto de 80,130.00 por el tramo de Nueva Honoria-C.N Dos Unidos y una longitud de 27.750 Km.

CUADRO N°29
ASIGNACION PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y
MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL
MUNICIPAL DE PUERTO INCA
PROVIAS (Octubre-Diciembre) 2014 Ley N° 30191 MVR

Tramo	Longitud	Microempresa / Asociación	Monto
Unión Tres de Mayo-Pishcuya	14.500	Tres de Mayo - Pishcuya S.R.L	21,334.44
Puerto Inca-Quimpichari,	9.800	Puerto Inca - Quimpichari S.R.L	14,434.36
KM13 CFBT-Caserío Los Olivos y Plátano Isla	7.000	Plátano Isla S.R.L	10,280.36
Monterrico-Pompeyo-La Colmena	9.500	Monpeco S.R.L	13,813.85
Nueva Honoria-C.N Dos Unidos	27.750	Nueva Honoria - C.N. Dos Unidos	35,223.51
Emp. PE 5NA Dv. Pueblo Nuevo- Dv. Isleria Pozuzo-Nueva Esperanza- Agua Blanca	34.096	Yanupeval S.R.L	47,610.79
TOTAL	102.646	TOTAL	142,697.31

FUENTE: Unidad de Administración del IVPM-Puerto Inca.

ELABORACION: Propia

CUADRO N°30
ASIGNACION PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y
MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL DE
PUERTO INCA PROVIAS (Diciembre) 2014 Señalización

Tramo	Longitud	Microempresa / Asociación	Monto
Unión Tres de Mayo-Pishcuya	14.500	Tres de Mayo - Pishcuya S.R.L	17,512.00
Puerto Inca-Quimpichari,	9.800	Puerto Inca - Quimpichari S.R.L	11,666.50
KM13 CFBT-Caserío Los Olivos y Plátano Isla	7.000	Plátano Isla S.R.L	8,429.66
Monterrico-Pompeyo-La Colmena	9.500	Monpeco S.R.L	11,223.00
Nueva Honoria-C.N Dos Unidos	27.750	Tres de Mayo - Pishcuya S.R.L	33,016.83
Emp. PE 5NA Dv. Pueblo Nuevo-Dv. Isleria Pozuzo-Nueva Esperanza- Agua Blanca	34.096	Yanupeval S.R.L	33,894.00
TOTAL	102.646	TOTAL	115,741.99

FUENTE: Unidad de Administración del IVPM-Puerto Inca.

ELABORACION: Propia

CUADRO N°31
ASIGNACION PRESUPUESTAL, SEGÚN TRAMO, LONGITUD Y
MICROEMPRESA QUE EJECUTA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL DE
PUERTO INCA PROVIAS (Julio - Octubre) 2015 MVR

Tramo	Longitud	Microempresa / Asociación	Monto
Unión Tres de Mayo-Pishcuya	14.500	Neo Negocia S.R.L	24,301.00
Puerto Inca-Quimpichari,	9.800	Operaciones Logísticas Valur S.A.C	35,921.00
KM13 CFBT-Caserío Los Olivos y Plátano Isla	7.000	Neo Negocia S.R.L	17,310.00
Monterrico-Pompeyo-La Colmena	9.500	Operaciones Logísticas Valur S.A.C	23,257.00
Nueva Honoria-C.N Dos Unidos	27.750	Neo Negocia S.R.L	67,212.00
Emp. PE 5NA Dv. Pueblo Nuevo-Dv. Isleria Pozuzo-Nueva Esperanza- Agua Blanca	34.096	Neo Negocia S.R.L	90,847.00
TOTAL	102.646	TOTAL	258,848.00

FUENTE: Unidad de Administración del IVPM-Puerto Inca.

ELABORACION: Propia

Mientras que para el 2015 las microempresas que vienen beneficiándose son de acuerdo al cuadro N° 31, la microempresa de Neo Negocia S.R.L con un monto de 90,847.00 por el tramo de Emp. PE 5NA Dv. Pueblo Nuevo- Dv. Isleria Pozuzo-Nueva Esperanza- Agua Blanca y una longitud de 34.096 Km.; y la misma microempresa viene siendo receptor de la suma de 67,212.00 por el tramo de Nueva Honoria-C.N Dos Unidos con una longitud de 27.750 Km.

CUADRO N°32
RESUMEN DE LONGITUDES (Km.) Y COSTOS EJECUTADOS DEL
INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA, SEGÚN
MESES Y AÑOS: 2012-2015

AÑO	MESES	LONGITUD (Km.)	COSTO
2012		0.0	
2013	Abril - Setiembre	102.646	308,590.02
	Octubre - Noviembre	102.646	106,864.00
	Set - Feb (2014)	139.63	426,640.00
	SUB TOTAL	344.922	842,094.02
2014	Marzo - Agosto	107.07	333,437.00
	Marzo - Agosto	102.646	308,589.00
	Octubre - Diciembre	102.646	142,697.31
	Diciembre	102.646	115,741.99
	SUB TOTAL	415.008	900,465.30
2015	Julio - Octubre	102.646	258,848.00
TOTAL		862.576	2'001,407.32

FUENTE: Cuadros 23-30.

ELABORACION: Propia.

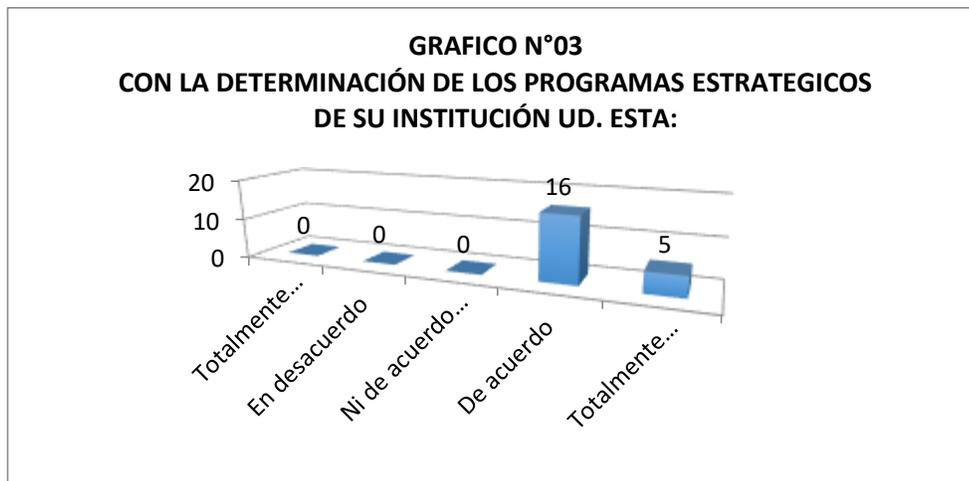
**A) OPINION DEL PERSONAL QUE LABORA EN EL INSTITUTO VIAL
PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA - HUANUCO**

**CUADRO N°33
CON LA DETERMINACIÓN DE LOS PROGRAMAS
ESTRATÉGICOS DE SU INSTITUCIÓN UD. ESTA:**

RESPUESTAS	Ni	Hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0	0	0
4. De acuerdo	16	0.76	16	0.76
5. Totalmente de acuerdo	5	0.24	21	1.00
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

Del total de encuestados, 16 personas o el 76% respondieron estar de acuerdo con la determinación de los programas estratégicos de su institución; mientras que solo 5 personas o 24% indicaron que está totalmente de acuerdo. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se

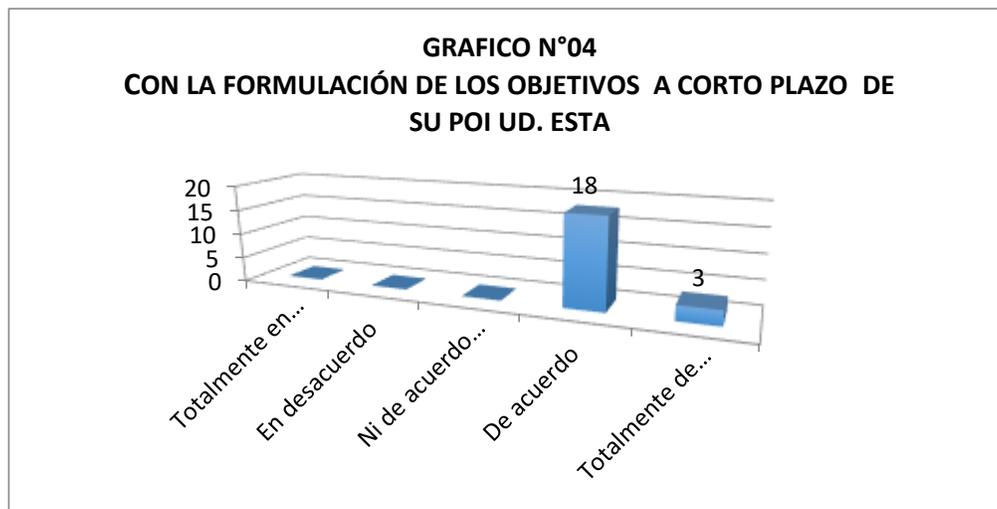
concluye que la mayoría opina estar de acuerdo y totalmente de acuerdo.
(Ver cuadro N° 33 y Grafico N°03).

CUADRO N°34
CON LA FORMULACIÓN DE LOS OBJETIVOS A
CORTO PLAZO DE SU POI. UD. ESTA.

RESPUESTAS	Ni	Hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0	0	0
4. De acuerdo	18	0.86	18	0.86
5. Totalmente de acuerdo	3	0.14	21	1.00
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

Del 100% de encuestados, 18 personas o el 86% respondieron estar de acuerdo con la formulación de los objetivos a corto plazo de su POI; mientras

que solo 3 personas o 14% indico que está totalmente de acuerdo. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que la mayoría opina estar de acuerdo y totalmente de acuerdo. (Ver cuadro N° 34 y Grafico N°04).

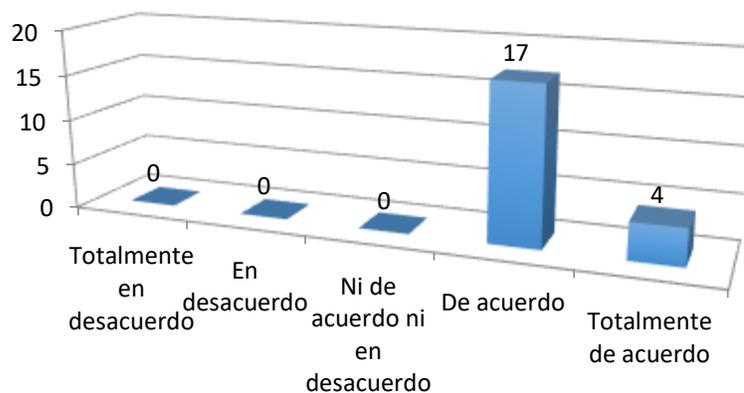
**CUADRO N°35
CON LA DETERMINACIÓN DE LOS INGRESOS Y
LA DEMANDA GLOBAL DE LOS GASTOS DE SU INSTITUCIÓN UD.
ESTA.**

RESPUESTAS	ni	hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0	0	0
4. De acuerdo	17	0.81	17	0.81
5. Totalmente de acuerdo	4	0.19	21	1.00
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

**GRAFICO N°05
CON LA DETERMINACIÓN DE LOS INGRESOS Y LA DEMANDA
GLOBAL DE LOS GASTOS DE SU INSTITUCIÓN UD. ESTA:**



Análisis e interpretación

De los encuestados, 17 personas o el 81% respondieron estar de acuerdo con la determinación de los ingresos y la demanda global de los gastos de su institución; mientras que solo 4 personas o 19% indicó que está totalmente de acuerdo. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que la mayoría opina estar de acuerdo y totalmente de acuerdo. (Ver cuadro N° 35 y Grafico N°05).

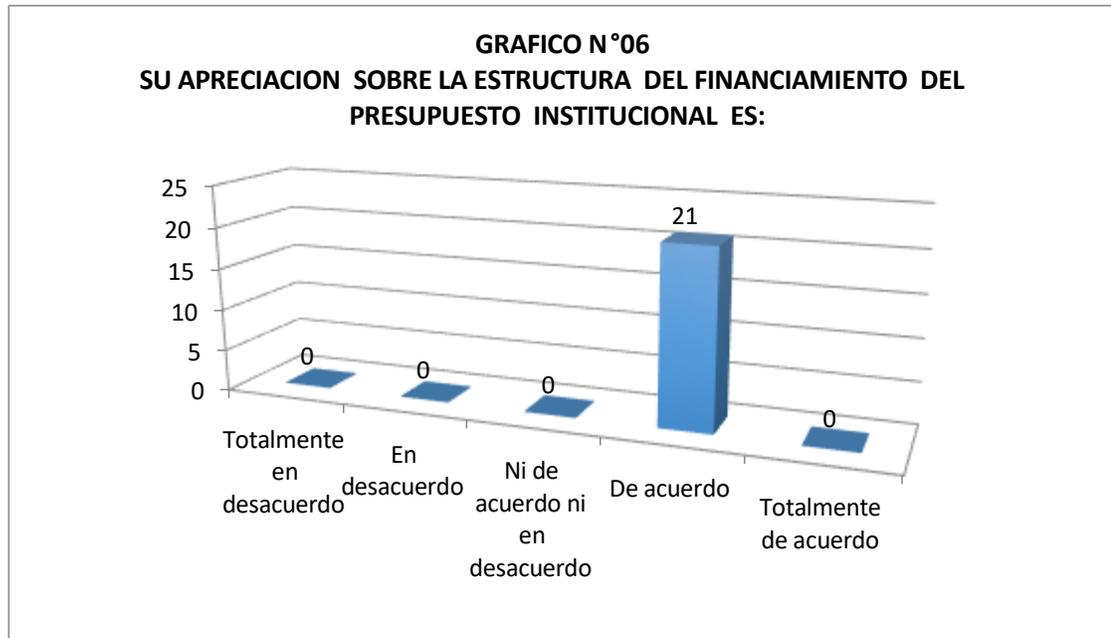
CUADRO N°36

SU APRECIACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA DEL FINANCIAMIENTO DEL PRESUPUESTO INSTITUCIONAL ES.

RESPUESTAS:	ni	Hi	Ni	Hi
1. Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0	0	0
4. De acuerdo	21	1.00	21	1.00
5. Totalmente de acuerdo	0	0.00	21	0.00
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

De la muestra de encuestados, 21 personas o el 100% respondieron estar de acuerdo con su apreciación sobre la estructura del financiamiento del presupuesto institucional. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que la mayoría opina estar de acuerdo. (Ver cuadro N° 36 y Grafico N° 06).

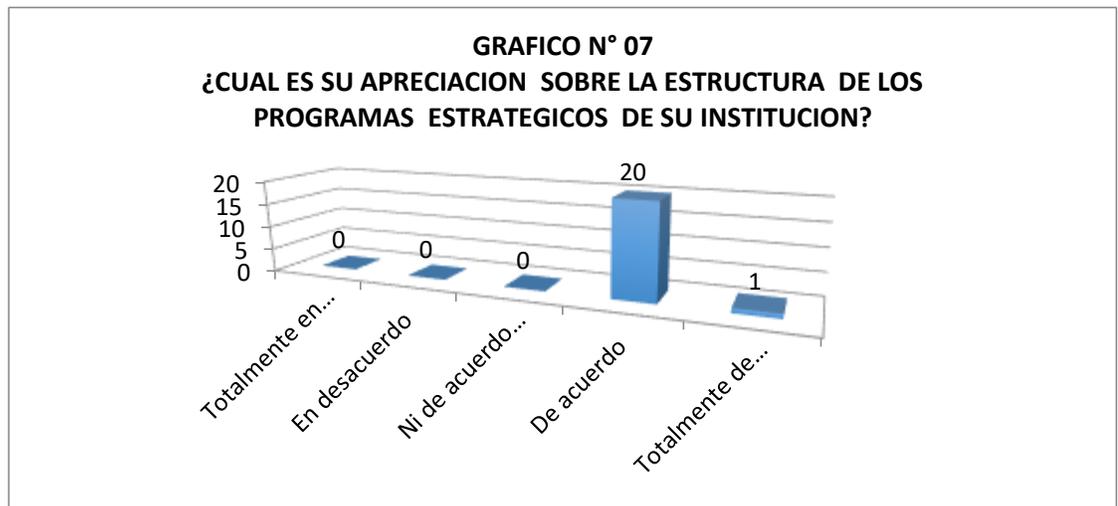
CUADRO N° 37

¿CUÁL ES SU APRECIACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA DE LOS PROGRAMAS ESTRATÉGICOS DE SU INSTITUCIÓN?

PREGUNTAS	ni	Hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0	0	0
4. De acuerdo	20	0.95	20	0.95
5. Totalmente de acuerdo	1	0.05	21	1.00
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

Del total de encuestados, 20 personas o el 95% respondieron estar de acuerdo con la apreciación sobre la estructura de los programas estratégicos de su institución; mientras que solo 1 persona o el 5% indicó que está totalmente de acuerdo. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que la mayoría opina estar de acuerdo y totalmente de acuerdo. (Ver cuadro N° 37 y Grafico N° 07).

CUADRO N° 38
¿QUÉ APRECIACIÓN TIENE SOBRE LA ESTRUCTURA FUNCIONAL PROGRAMÁTICA DE SU INSTITUCIÓN?

RESPUESTAS	ni	Hi	Ni	Hi
1. Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0	0	0
4. De acuerdo	21	1.00	21	1.00
5. Totalmente de acuerdo	0	0.00	21	1
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

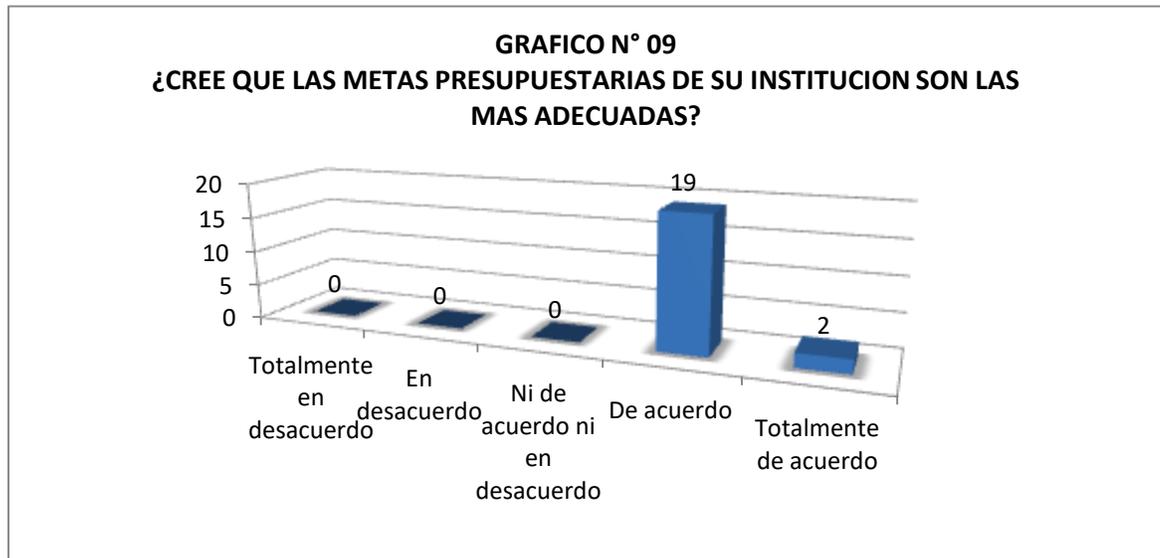
Del total de la muestra; 21 personas o el 100% respondieron estar de acuerdo con la apreciación sobre la estructura funcional programática de su institución. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que la mayoría opina estar de acuerdo. (Ver cuadro N° 38 y Grafico N° 08).

CUADRO N° 39
¿CREE QUE LAS METAS PRESUPUESTARIAS DE SU INSTITUCIÓN SON LAS MAS ADECUADAS?

RESPUESTAS	Ni	hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0	0	0
4. De acuerdo	19	0.90	19	0.90
5. Totalmente de acuerdo	2	0.10	21	1
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

Del 100% de encuestados, 19 personas o el 90% respondieron estar de acuerdo con las metas presupuestarias de su institución y son las más adecuadas; mientras que solo 2 personas o 10% indicaron que están totalmente de acuerdo. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que la mayoría opina estar de acuerdo y totalmente de acuerdo. (Ver cuadro N° 39 y Grafico N° 09).

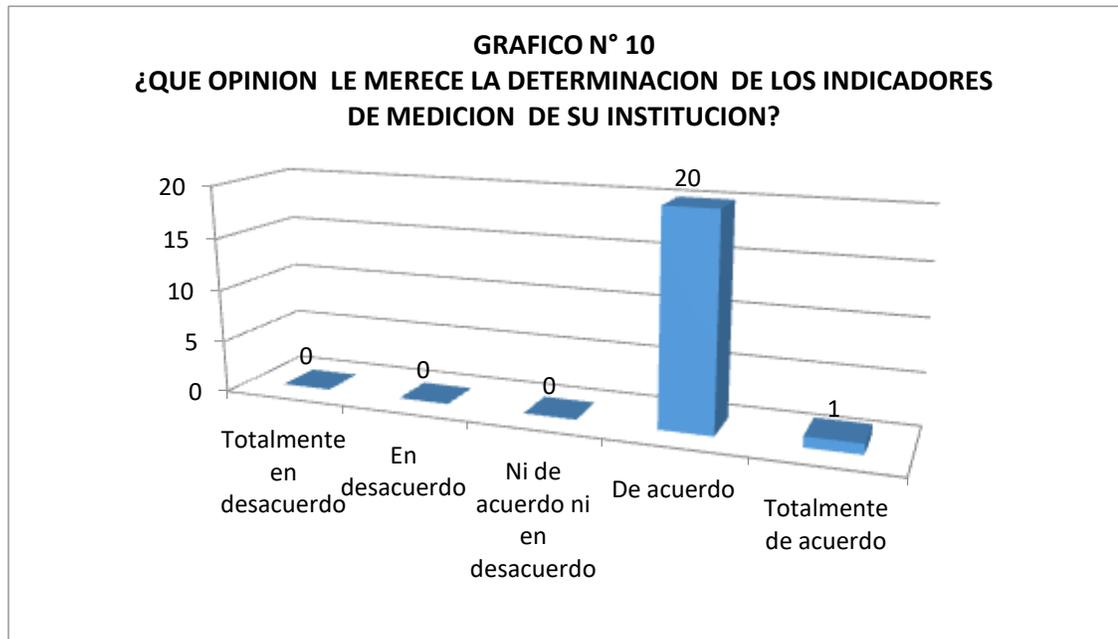
CUADRO N° 40
¿QUÉ OPINIÓN LE MERECE LA DETERMINACIÓN DE LOS INDICADORES DE MEDICIÓN DE SU INSTITUCIÓN?

PREGUNTAS	Ni	hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0	0	0
4. De acuerdo	20	0.95	20	0.95

5. Totalmente de acuerdo	1	0.05	21	1
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

Del total de la muestra encuestada; 20 personas o el 95% respondieron estar de acuerdo con la determinación de los indicadores de medición de su institución; mientras que solo 1 persona o 05% indico que está totalmente de acuerdo. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que la mayoría opina estar de acuerdo y totalmente de acuerdo. (Ver cuadro N° 40 y Grafico N° 10).

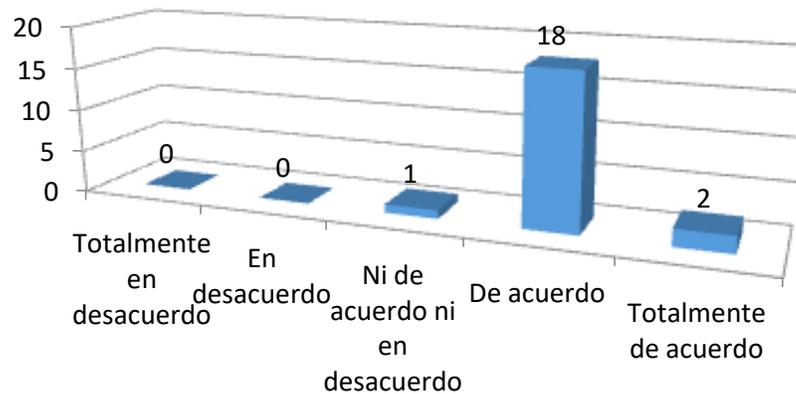
CUADRO N° 41
LA CADENA DE LOS GASTOS Y FUENTES DE FINANCIAMIENTO DE SU INSTITUCION PARA Ud. ES

PREGUNTAS	ni	hi	Ni	Hi
1. Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	0.04	1	0.04
4. De acuerdo	18	0.86	19	0.90
5. Totalmente de acuerdo	2	0.10	21	1
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

GRAFICO N° 11
LA CADENA DE LOS GASTOS Y FUENTES DE FINANCIAMIENTO DE SU INSTITUCION PARA Ud. ES



Análisis e interpretación

De los encuestados; 1 persona o el 4% respondió estar ni de acuerdo ni en desacuerdo con la cadena de los gastos y fuentes de financiamiento de su institución; mientras que 18 personas o el 86% indicó que está de acuerdo y 2 personas o 10% están totalmente de acuerdo. Las otras respuestas no

fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que 4% indico estar ni de acuerdo ni en desacuerdo y la mayoría opina estar de acuerdo y totalmente de acuerdo. (Ver cuadro N° 41 y Grafico N°11).

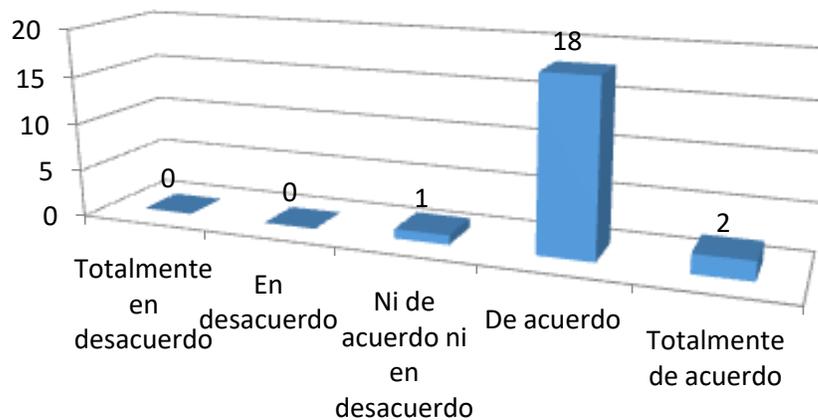
CUADRO N° 42
CON LA ESTIMACION DE LOS MONTOS DE INGRESOS Y GASTOS
ASIGNADOS PARA EL PRESENTE AÑO FISCAL, Ud. ESTA:

PREGUNTAS	Ni	hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	0.04	1	0.04
4. De acuerdo	18	0.86	19	0.90
5. Totalmente de acuerdo	2	0.10	21	1
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

GRAFICO N° 12
CON LA ESTIMACION DE LOS MONTOS DE INGRESOS Y GASTOS
ASIGNADOS PARA EL PRESENTE AÑO FISCAL, Ud ESTA:



Análisis e interpretación

Del total de encuestados, 1 persona o el 4% respondieron estar ni de acuerdo ni en desacuerdo con la cadena de los gastos y fuentes de financiamiento de su institución; mientras que 18 personas o 86% indicaron que está de acuerdo y 2 personas o 10% están totalmente de acuerdo. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que 4% indicaron estar ni de acuerdo ni en desacuerdo y la mayoría opina estar de acuerdo y totalmente de acuerdo. (Ver cuadro N° 42 y Grafico N° 12).

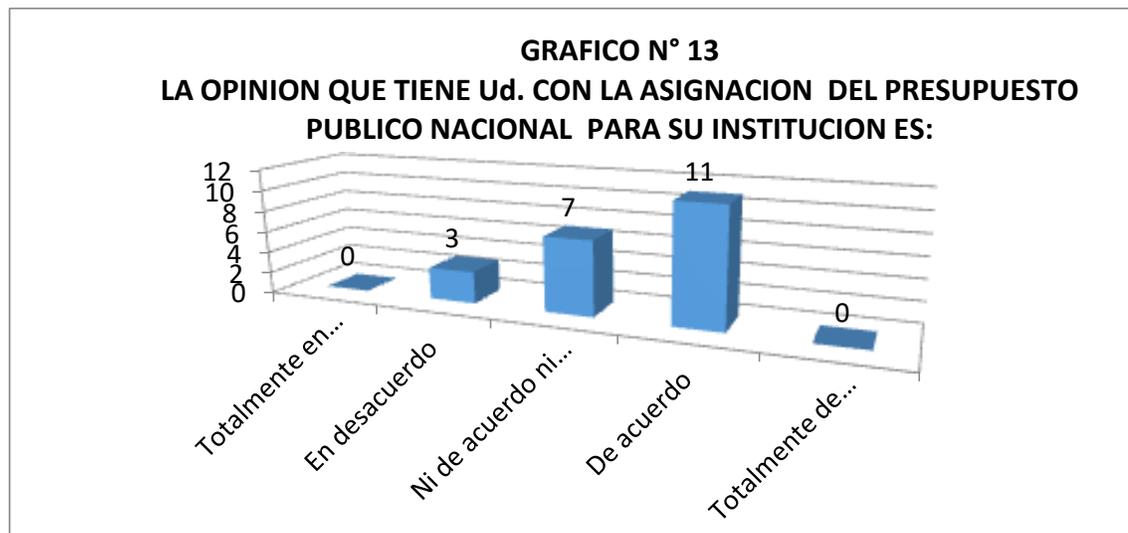
CUADRO N° 43

LA OPINION QUE TIENE Ud. CON LA ASIGNACION DEL PRESUPUESTO PÚBLICO NACIONAL PARA SU INSTITUCION ES:

PREGUNTAS	ni	Hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	3	0.14	3	0.14
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	7	0.33	10	0.47
4. De acuerdo	11	0.53	21	1.00
5. Totalmente de acuerdo	0	0.00	21	1
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

De la muestra encuestada, 3 personas o el 14% respondieron estar en desacuerdo con la asignación del presupuesto público nacional para su institución; mientras que 7 personas o 33% indicaron que están ni de acuerdo ni en desacuerdo, 11 personas o 53% están totalmente de acuerdo. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que un 14% indicó estar en desacuerdo, 33% ni de acuerdo ni en desacuerdo y la mayoría opina estar de acuerdo. (Ver cuadro N° 43 y Grafico N° 13).

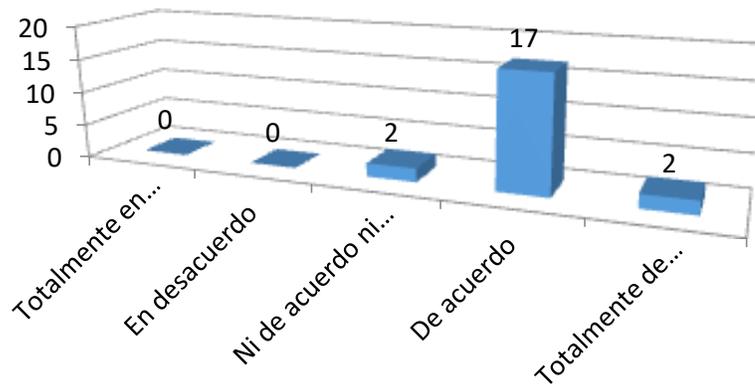
CUADRO N° 44
LA ESTIMACION DE LA PROGRAMACION MENSUAL DE LOS
INGRESOS Y GASTOS PARA Ud. ES:

PREGUNTAS	ni	hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	2	0.10	2	0.10
4. De acuerdo	17	0.80	19	0.90
5. Totalmente de acuerdo	2	0.10	21	1
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

GRAFICO N° 14
LA ESTIMACION DE LA PROGRAMACION MENSUAL DE LOS INGRESOS
Y GASTOS PARA Ud. ES:



Análisis e interpretación

De la muestra encuestada, 2 personas o el 10% respondieron estar ni de acuerdo ni en desacuerdo en la estimación de la programación mensual de los ingresos y gastos; mientras que 17 personas o 80% indicaron que está de

acuerdo y 2 personas o 10% están totalmente de acuerdo. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que 10% indico estar ni de acuerdo ni en desacuerdo y la mayoría opina estar de acuerdo y totalmente de acuerdo. (Ver cuadro N° 44 y Grafico N°14).

CUADRO N° 45

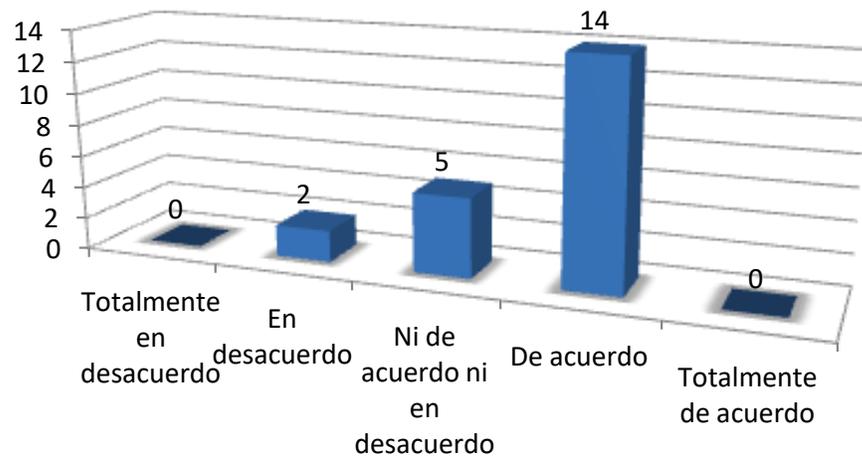
CON LA ASIGNACION TRIMESTRAL OTORGADOS POR EL MEF PARA SU INSTITUCION, SU OPINION ES:

PREGUNTAS	ni	Hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	2	0.10	2	0.10
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	0.24	7	0.34
4. De acuerdo	14	0.66	21	1.00
5. Totalmente de acuerdo	0	0	21	1.00
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

GRAFICO N° 15
CON LA ASIGNACION TRIMESTRAL OTORGADOS POR EL MEF PARA SU
INSTITUCION , SU OPINION ES:



Análisis e interpretación

Del total de encuestados, 2 personas o el 10% respondieron estar en desacuerdo con la asignación trimestral otorgados por el MEF para su institución; mientras que 5 personas o 24% indicaron que está ni de acuerdo ni en desacuerdo y 14 personas o 66% están de acuerdo. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que el 10% está en desacuerdo, 24% ni de acuerdo ni en desacuerdo y la mayoría opina estar de acuerdo. (Ver cuadro N° 45 y Grafico N° 15).

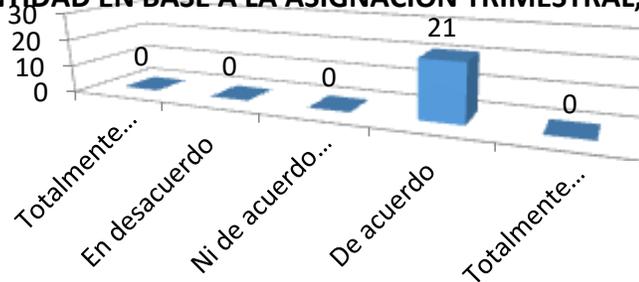
CUADRO N° 46
CON LA PROGRAMACION TRIMESTRAL DE GASTOS FORMULADOS
POR LA ENTIDAD EN BASE A LA ASIGNACION TRIMESTRAL, SU
OPINION ES:

PREGUNTAS	ni	Hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0	0	0
4. De acuerdo	21	1	21	1
5. Totalmente de acuerdo	0	0	21	1.00
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

GRAFICO N° 16
CON LA PROGRAMACION TRIMESTRAL DE GASTOS FORMULADOS POR
LA ENTIDAD EN BASE A LA ASIGNACION TRIMESTRAL, SU OPINION ES:



Análisis e interpretación

De la muestra encuestada, 21 personas o el 100% respondieron estar de acuerdo con la programación trimestral de gastos formulados por la entidad en base a la asignación trimestral, Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que el 100% indico estar de acuerdo. (Ver cuadro N° 46 y Grafico N°16).

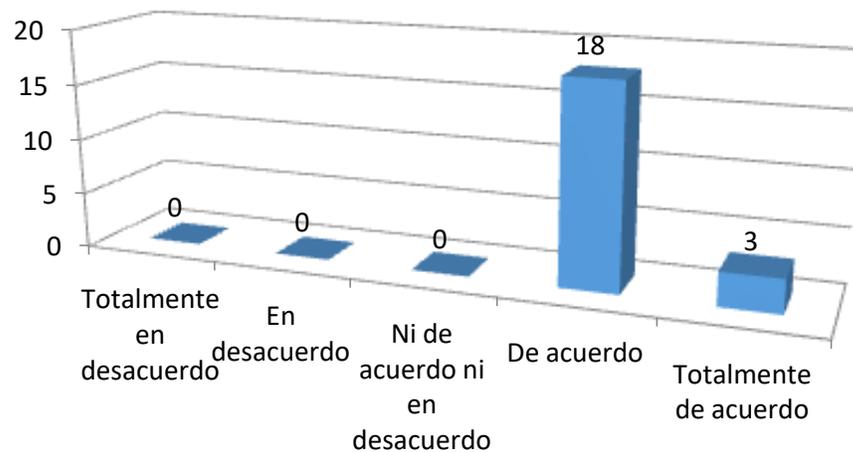
**CUADRO N° 47
CON RESPECTO AL CALENDARIO DE COMPROMISO DE SU
INSTITUCIÓN, SU OPINION ES:**

PREGUNTAS	Ni	hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0	0	0
4. De acuerdo	18	0.86	18	0.86
5. Totalmente de acuerdo	3	0.14	21	1.00
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

**GRAFICO N° 17
CON RESPECTO AL CALENDARIO DE COMPROMISO DE SU INSTITUCION
, SU OPINION ES :**



Análisis e interpretación

De los encuestados, 18 personas o el 86% respondieron estar de acuerdo con respecto al calendario de compromiso de su institución, mientras que 3

personas o 14% indico que está totalmente de acuerdo. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que 86% indico estar de acuerdo y el 14% totalmente de acuerdo. (Ver cuadro N° 47 y Grafico N° 17).

CUADRO N°48

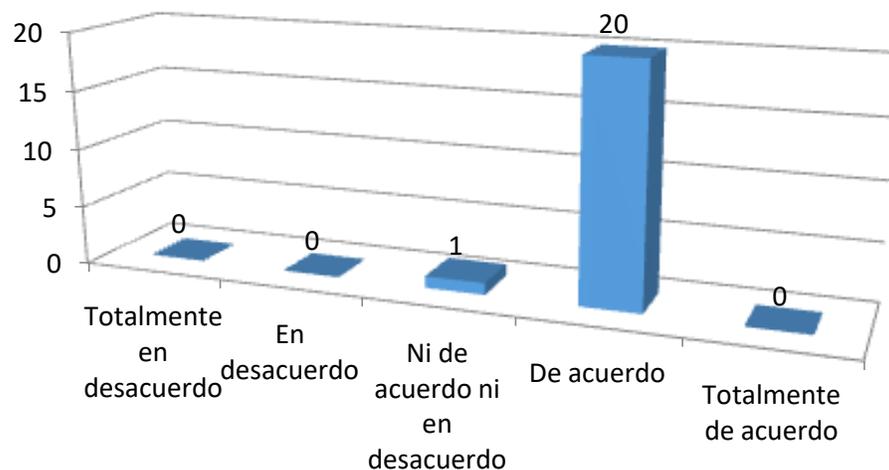
CREE QUE EL CONTROL ANTERIOR Y CONCURRENTENTE DE LA EJECUCION DE GASTOS ES:

PREGUNTAS	ni	hi	Ni	Hi
1. Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	0.05	1	0.05
4. De acuerdo	20	0.95	21	1.00
5. Totalmente de acuerdo	0	0.00	21	1.00
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

GRAFICO N° 18 CREE QUE EL CONTROL ANTERIOR Y CONCURRENTENTE DE LA EJECUCIÓN DE GASTOS ES:



Análisis e interpretación

Del total de encuestados, 1 persona o el 5% respondieron estar ni de acuerdo ni en desacuerdo en el control anterior y concurrente de la ejecución de gastos, mientras que 20 personas o el 95% indico que está de acuerdo. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que 5% indico estar ni de acuerdo ni en desacuerdo y el 95% de acuerdo (Ver cuadro N° 48 y Grafico N° 18).

CUADRO N° 49

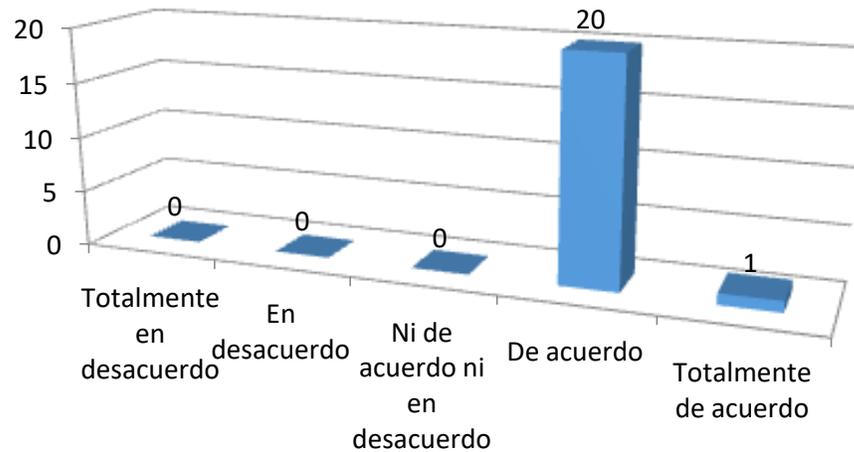
LA EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS Y EL AVANCE DE LA EJECUCIÓN PRESUPUESTAL, PARA Ud. ES:

PREGUNTAS	Ni	Hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo		0	0	0.05
4. De acuerdo	20	0.95	20	0.95
5. Totalmente de acuerdo	1	0.05	21	1.00
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

GRAFICO N° 19
LA EVALUACION DE LOS RESULTADOS Y EL AVANCE DE LA EJECUCION
PRESUPUESTAL , PARA Ud. ES:



Análisis e interpretación

Del total de la muestra encuestada, 20 personas o el 95% respondieron estar de acuerdo con la evaluación de los resultados y avance de la ejecución presupuestal, mientras que 1 persona o 5% indicó que está totalmente de acuerdo. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que la mayoría indicó estar de acuerdo y totalmente de acuerdo, (Ver cuadro N° 49 y Grafico N° 19).

CUADRO N°50

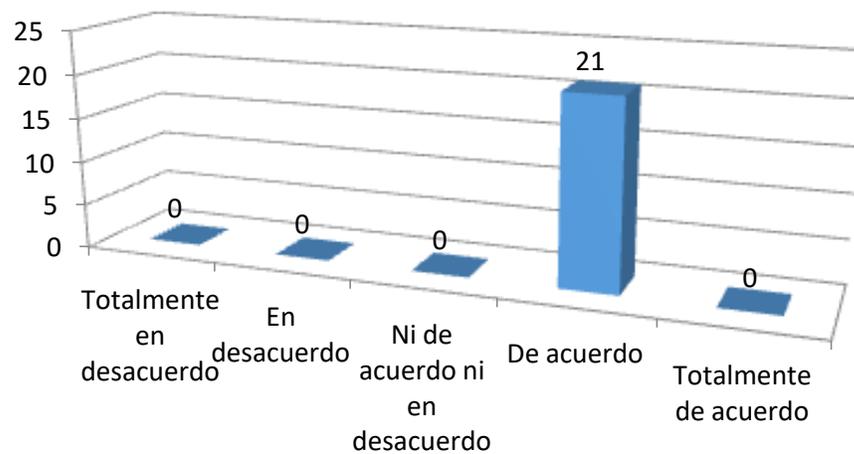
LA EVALUACIÓN DE LA EFICACIA DEL INGRESO QUE REALIZA SU INSTITUCION PARA Ud. ES:

PREGUNTAS	ni	Hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0	0	0.05
4. De acuerdo	21	1	21	1.00
5. Totalmente de acuerdo	0	0	21	1.00
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

GRAFICO N° 20
LA EVALUACION DE LA EFICACIA DEL INGRESO QUE REALIZA SU INSTITUCION PARA Ud. ES:

**Análisis e interpretación**

Del total de encuestados, 21 personas o el 100% respondieron estar de acuerdo con la evaluación de la eficacia del ingreso que realiza su

institución. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que la mayoría indicó estar de acuerdo, (Ver cuadro N° 50 y Grafico N° 20).

CUADRO N°51

LA EVALUACION DE LA EFICACIA DEL GASTO QUE REALIZA SU INSTITUCION PARA Ud. ES:

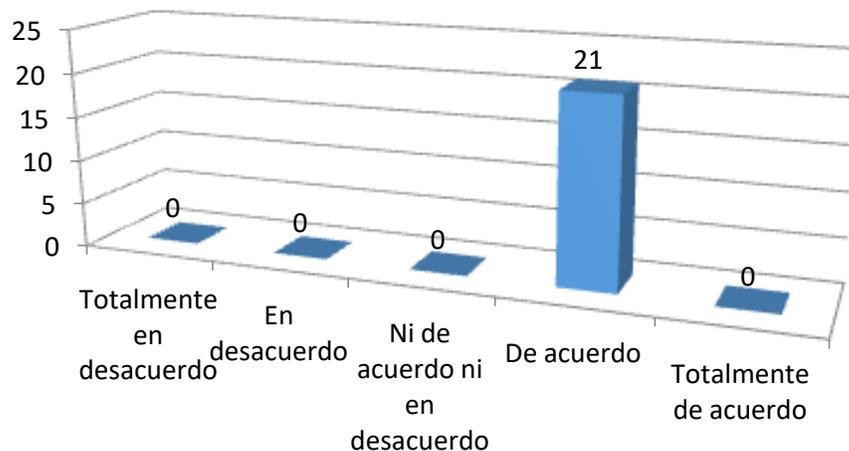
PREGUNTAS	ni	Hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0	0	0.05
4. De acuerdo	21	1	21	1.00
5. Totalmente de acuerdo	0	0	21	1.00
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

GRAFICO N° 21

LA EVALUACION DE LA EFICACIA DEL GASTO QUE REALIZA SU INSTITUCION PARA Ud. ES:



Análisis e interpretación

Del 100% de encuestados, 21 personas o el 100% respondieron estar de acuerdo con la evaluación de la eficacia del gasto que realiza su institución. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que la mayoría indico estar de acuerdo (Ver cuadro N° 51 y Grafico N° 21)

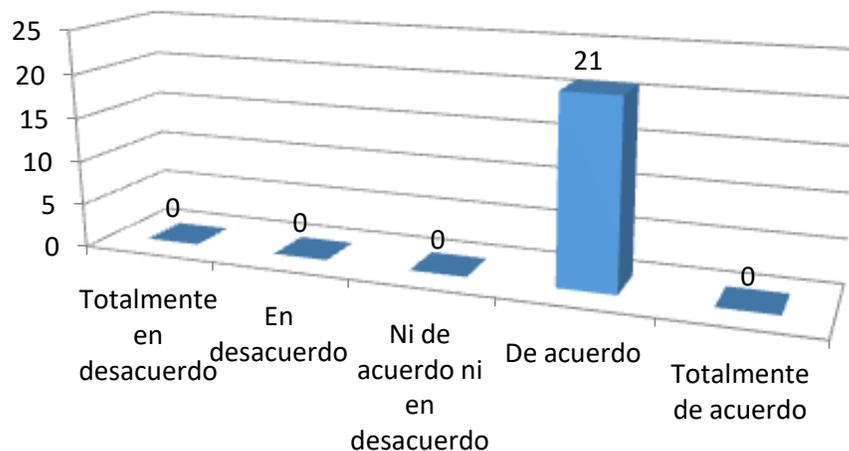
CUADRO N°52
LA EVALUACION DE LA EFICACIA FINANCIERA
QUE REALIZA SU INSTITUCION PARA Ud. ES:

PREGUNTAS	ni	Hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	0	0	0	0
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0	0	0.05
4. De acuerdo	21	1	21	1.00
5. Totalmente de acuerdo	0	0	21	1.00
Total	21	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

GRAFICO N° 22
LA EVALUACION DE LA EFICACIA FINANCIERA
QUE REALIZA SU INSTITUCION PARA Ud. ES:



Análisis e interpretación

De la muestra seleccionada; 21 personas o el 100% respondieron estar de acuerdo con la evaluación de la eficacia financiera que realiza su institución. Las otras respuestas no fueron tomadas en cuenta. De lo que se concluye que el 100% indicó estar de acuerdo; (Ver cuadro N° 52 y Grafico N° 22).

B) OPINION DE LAS MYPES ESTABLECIDAS PARA LA EJECUCION DEL SERVICIO EN EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA - HUÁNUCO

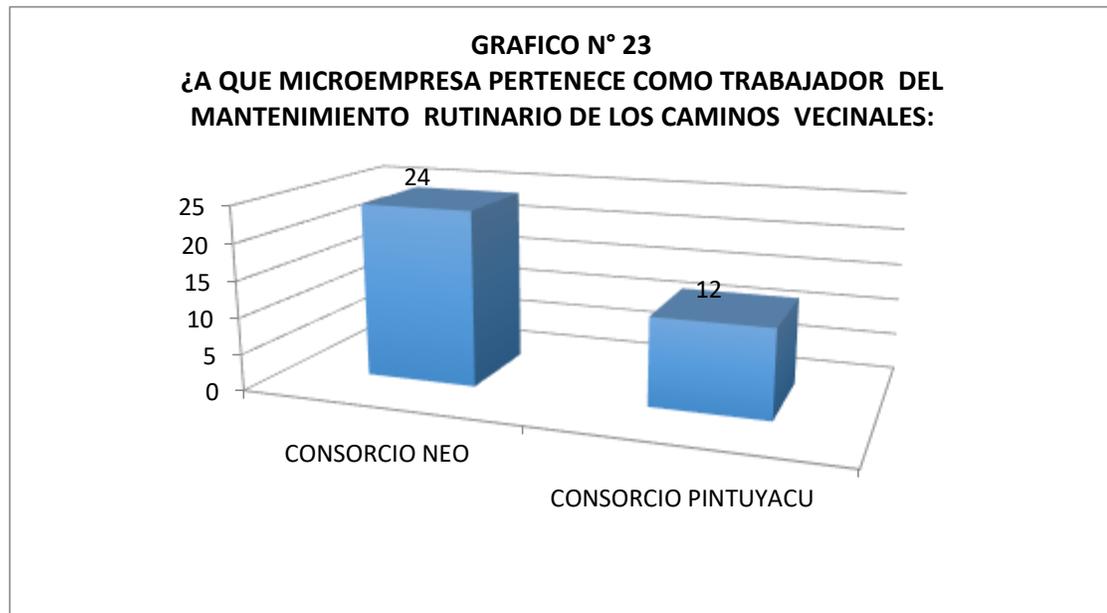
CUADRO N°53

¿A QUE MICROEMPRESA PERTENECE COMO TRABAJADOR DEL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LOS CAMINOS VECINALES:

PREGUNTAS	Ni	Hi	Ni	Hi
2. CONSORCIO NEO	24	0.67	24	0.67
4. CONSORCIO PINTUYACU	12	0.33	36	1.00
Total	36	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

Del total de encuestados, 24 trabajadores o el 67% respondieron pertenecer al CONSORCIO NEO y 12 o 33% en CONSORCIO PINTUYACU,

de lo que se puede deducir que la mayoría de trabajadores, pertenecen al CONSORCIO NEO (Ver cuadro N°53 y grafico N° 23).

CUADRO N° 54

¿QUE MONTO DE PAGO RECIBE AL MES:

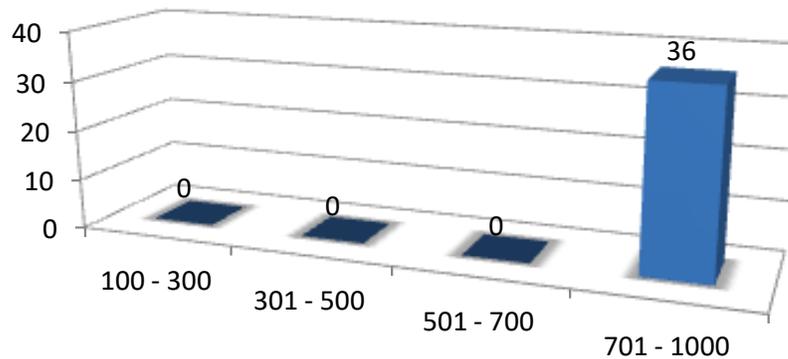
RESPUESTAS	ni	Hi	Ni	Hi
1. S/. 100.00 - S/. 300.00	0	0	0	0
2. S/. 301.00 - S/. 500.00	0	0	0	0
3. S/. 501.00 - S/. 700.00	0	0	0	0
4. S/. 701.00 – S/. 1000.00	36	1	36	1.00
Total	36	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

GRAFICO N° 24

¿QUE MONTO DE PAGO RECIBE AL MES:



Análisis e interpretación

Del total de la muestra encuestada, el 36 o 100%; recibe como pago durante el mes laborado, un monto de S/. 701.00 - S/. 1000.00.

Deduciéndose que el 100% recibe un sueldo mensual entre S/. 701.00 - S/. 1000.00. (Ver cuadro N° 54 y grafico N° 24).

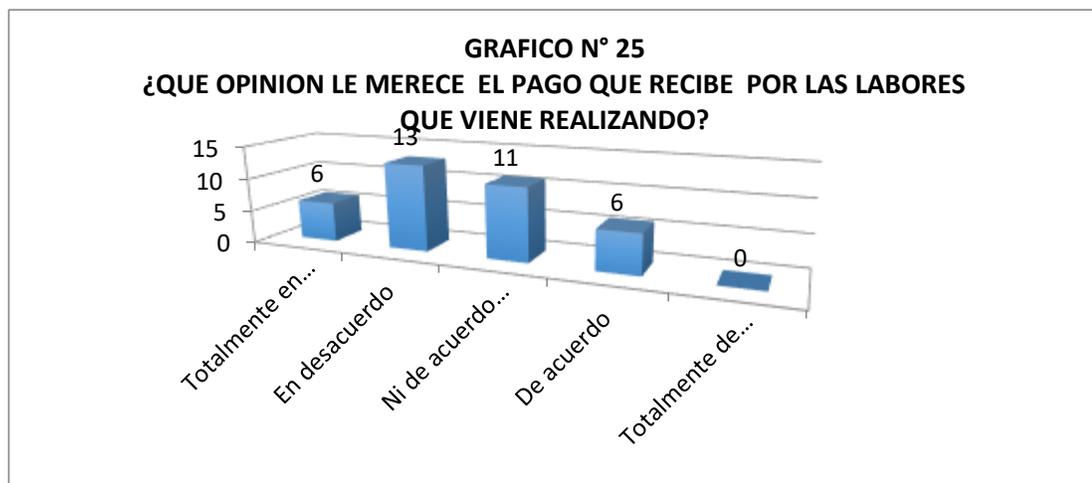
CUADRO N°55

¿QUE OPINION LE MERECE EL PAGO QUE RECIBE POR LAS LABORES QUE VIENE REALIZANDO?

PREGUNTAS	Ni	Hi	Ni	Hi
1. Totalmente en desacuerdo	06	0.17	06	0.17
2. En desacuerdo	13	0.36	19	0.53
3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	11	0.30	30	0.83
4. De acuerdo	06	0.17	36	1.00
5. Totalmente de acuerdo	0	0	36	1.00
Total	36	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

Del total de encuestados, 6 personas o el 17% de trabajadores de las microempresas están totalmente en desacuerdo, 13 o el 36% en desacuerdo,

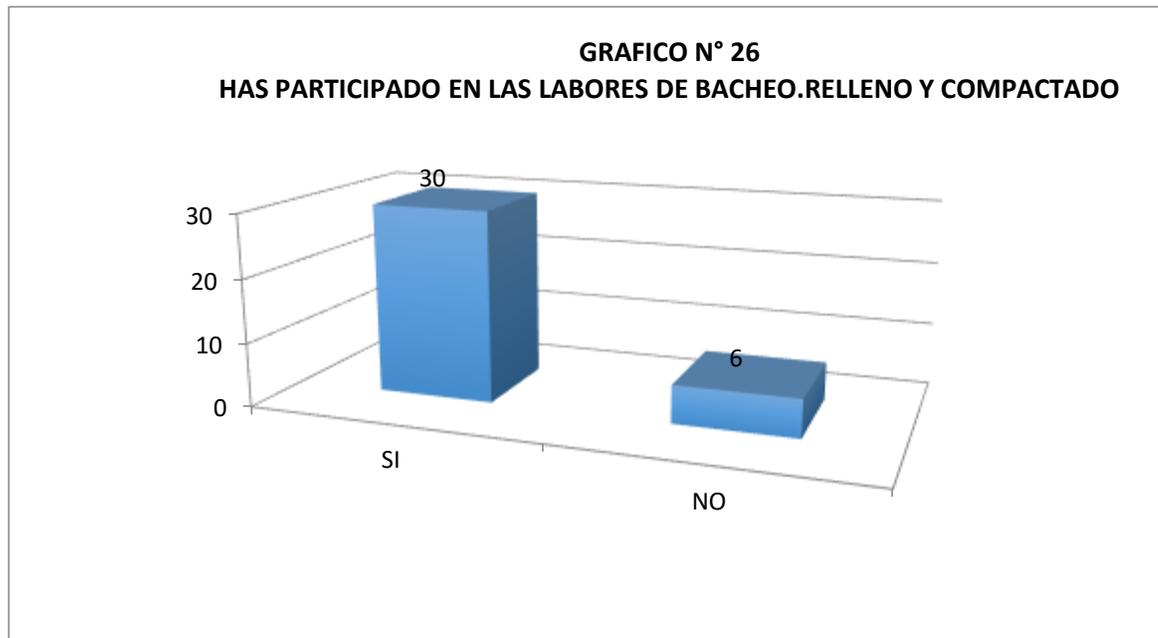
11 o el 30% ni de acuerdo ni en desacuerdo, 6 o el 17% de acuerdo con el pago que recibe por las labores que vienen realizando. Concluyéndose que el 66% de trabajadores están en desacuerdo y ni de acuerdo, ni de desacuerdo. (Ver cuadro N°55 y grafico N°25).

**CUADRO N°56
HAS PARTICIPADO EN LAS LABORES DE BACHEO.RELLENO Y
COMPACTADO**

RESPUESTA	Ni	hi	Ni	Hi
Si	30	0.83	30	0.83
No	6	0.17	36	1
Total	36	1		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

Del total de trabajadores encuestados; 30 personas o el 83% afirmaron positivamente, mientras que solo 6 personas o el 17% respondieron

negativamente, frente a la pregunta Si has participado en las labores de bacheo. Relleno y compactado. Deduciéndose que la mayoría ha participado en las labores de bacheo. Relleno y compactado (Ver cuadro N° 56 y grafico N° 26).

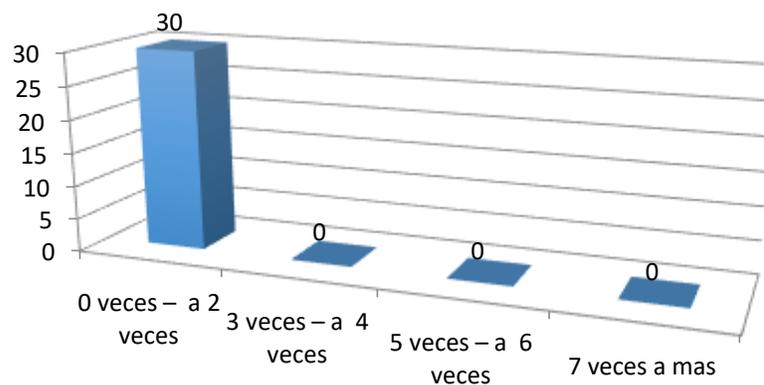
CUADRO N° 57
FRECUENCIA DE PARTICIPACION EN LAS LABORES DE
BACHEO.RELLENO Y COMPACTADO

RESPUESTA	ni	Hi	Ni	Hi
0 veces – a 2 veces	30	1	30	1
3 veces – a 4 veces	0	0		
5 veces – a 6 veces	0	0		
7 veces a mas	0	0		
Total	30	1		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACIÓN: Propia.

GRAFICO N° 27
FRECUENCIA DE PARTICIPACION EN LAS LABORES DE BACHEO.RELLENO Y
COMPACTADO



Análisis e interpretación

De los 30 trabajadores que respondieron afirmativamente; 30 personas o el 100% afirmo que tiene una frecuencia de participación entre 0 a 2 veces en las labores de bacheo. Relleno y compactado. Deduciéndose que la mayoría ha participado en las labores de bacheo. Relleno y compactado (Ver cuadro N° 57 y grafico N° 27).

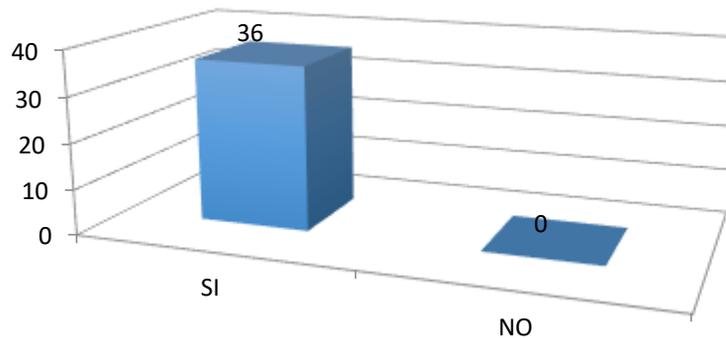
CUADRO N°58
HAS PARTICIPADO EN LABORES DE LIMPIEZA (DE ALCANTARILLAS, DE BADEN, DE CALZADA, ROCE Y LIMPIEZA DE CUENTAS

RESPUESTA	ni	Hi	Ni	Hi
Si	36	1	36	1
No	0	0		
Total	36	1		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.

GRAFICO N°28
HAS PARTICIPADO EN LABORES DE LIMPIEZA (DE ALCANTARILLAS, DE BADEN DE CALZADA, ROCE Y LIMPIEZA DE CUENTAS)



Análisis e interpretación

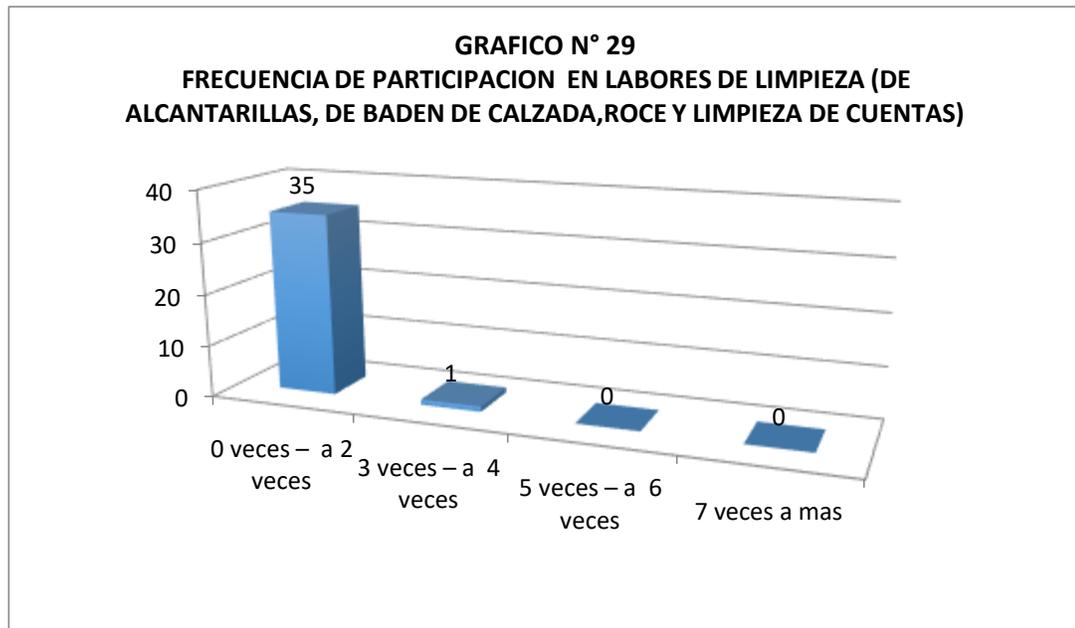
Del total de trabajadores encuestados; 36 personas o el 100% afirmo has participado en labores de limpieza (de alcantarillas, de badén de calzada, roce y limpieza de cuentas) Deduciéndose que la mayoría ha participado en las labores limpieza (de alcantarillas, de badén de calzada, roce y limpieza de cuentas) (Ver cuadro N°58 y grafico N°28).

CUADRO N° 59
FRECUENCIA DE PARTICIPACION EN LABORES DE LIMPIEZA (DE
ALCANTARILLAS, DE BADEN, DE CALZADA, ROCE Y LIMPIEZA DE
CUENTAS)

RESPUESTA	Ni	Hi	Ni	Hi
0 veces – a 2 veces	35	0.97	35	0.97
3 veces – a 4 veces	1	0.03	36	1
5 veces – a 6 veces	0	0		
7 veces a mas	0	0		
Total	36	1		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

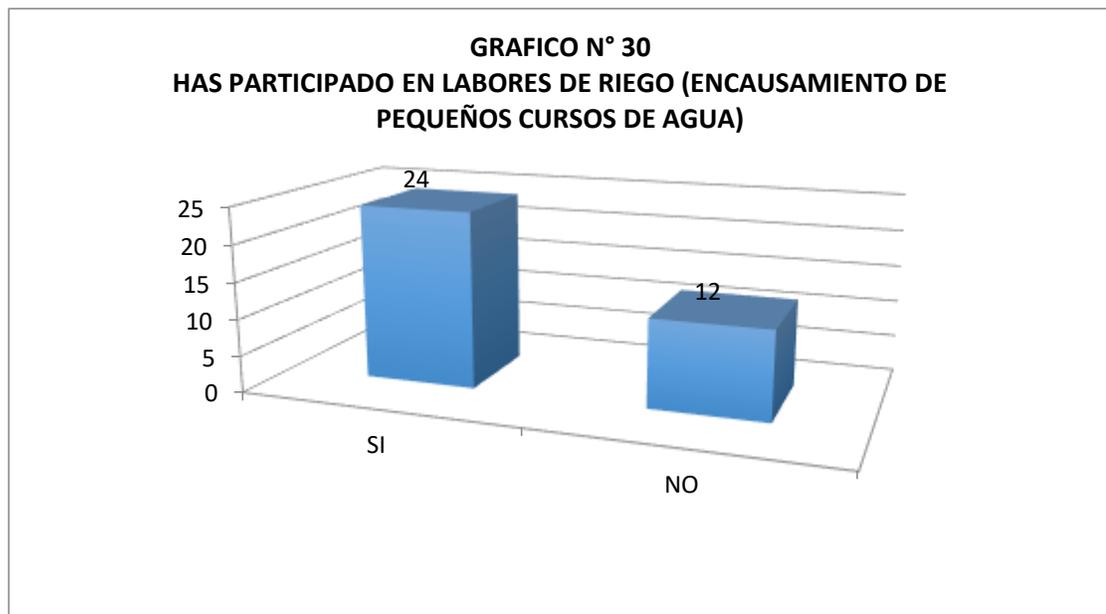
De los 36 trabajadores que respondieron afirmativamente; 35 personas o el 97% afirmo que tiene una frecuencia de participación entre 0 a 2 veces, y solo un trabajador o el 3% afirmo haber participado en las labores de limpieza (de alcantarillas, de badén de calzada, roce y limpieza de cuentas. Deduciéndose que la mayoría ha participado en las labores de limpieza (de alcantarillas, de badén de calzada, roce y limpieza de cuentas (Ver cuadro N° 59 y grafico N° 29).

CUADRO N°60
HAS PARTICIPADO EN LABORES DE RIEGO (ENCAUSAMIENTO DE PEQUEÑOS CURSOS DE AGUA)

RESPUESTA	ni	Hi	Ni	Hi
Si	24	0.67	24	0.67
No	12	0.33	36	1
Total	36	1		

FUENTE: ENCUESTA

ELABORACION: PROPIA



Análisis e interpretación

Del total de trabajadores encuestados; 24 personas o el 67% afirmo haber participado en labores de riesgo (encausamiento de pequeños cursos de agua), mientras que 13 personas o el 33% respondieron negativamente.

Deduciéndose que la mayoría ha participado en las labores de riesgo

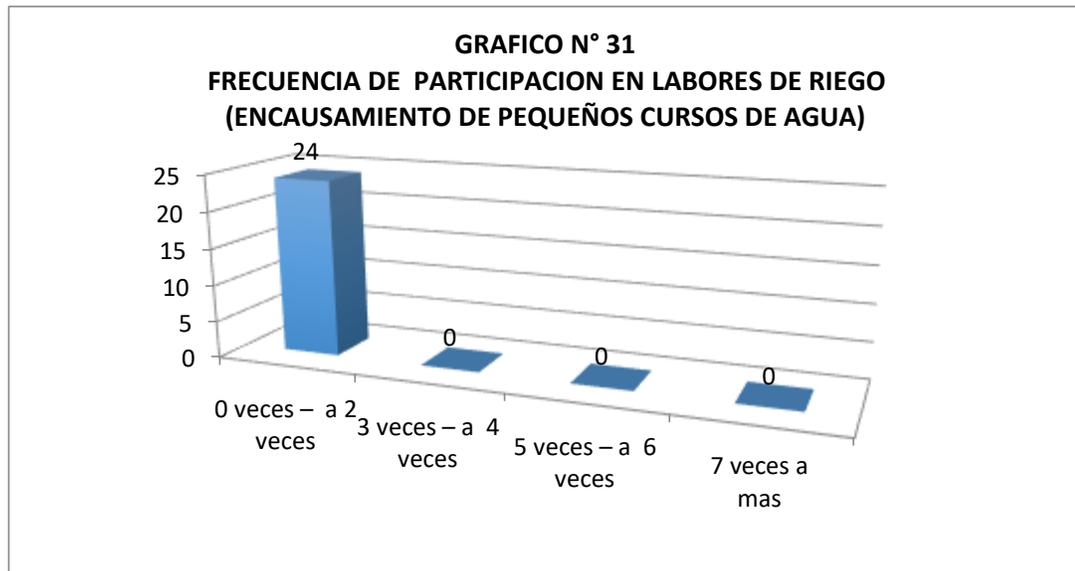
(encausamiento de pequeños cursos de agua),) (Ver cuadro N°60 y grafico N°30).

CUADRO N° 61
FRECUENCIA DE PARTICIPACION EN LABORES DE RIEGO
(ENCAUSAMIENTO DE PEQUEÑOS CURSOS DE AGUA)

RESPUESTA	ni	Hi	Ni	Hi
0 veces – a 2 veces	24	1	24	1
3 veces – a 4 veces	0	0		
5 veces – a 6 veces	0	0		
7 veces a mas	0	0		
Total	24	1		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

De los 24 trabajadores que respondieron afirmativamente; el total afirmo que tiene una frecuencia de participación entre 0 a 2 veces, en las labores de riego (encausamiento de pequeños cursos de agua). Deduciéndose que la

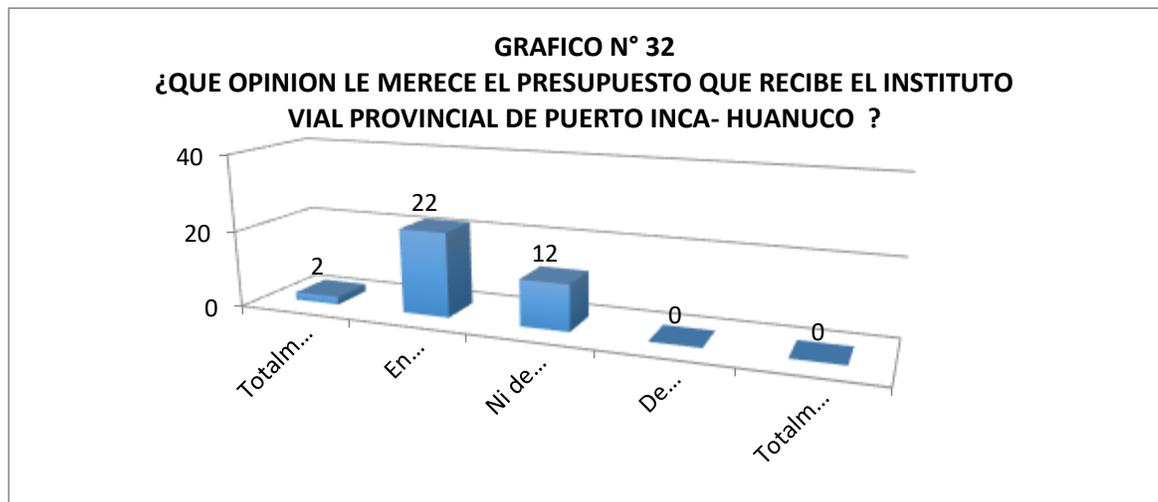
mayoría ha participado en las labores de riego (encausamiento de pequeños cursos de agua) (Ver cuadro N° 61 y grafico N° 31).

CUADRO N° 62
¿QUE OPINION LE MERECE EL PRESUPUESTO QUE RECIBE EL
INSTITUTO VIAL PROVINCIAL DE PUERTO INCA- HUANUCO?

PREGUNTAS	ni	Hi	Ni	Hi
1.Totalmente en desacuerdo	02	0.06	02	0.06
2. En desacuerdo	22	0.61	24	0.66
3.Ni de acuerdo ni en desacuerdo	12	0.33	36	0.99
4. De acuerdo	0	0	36	1.00
5. Totalmente de acuerdo	0	0	36	
Total	36	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

Del total de encuestados, 22 personas o el 61% de trabajadores de las microempresas están en desacuerdo, mientras que 12 o el 33% están ni de

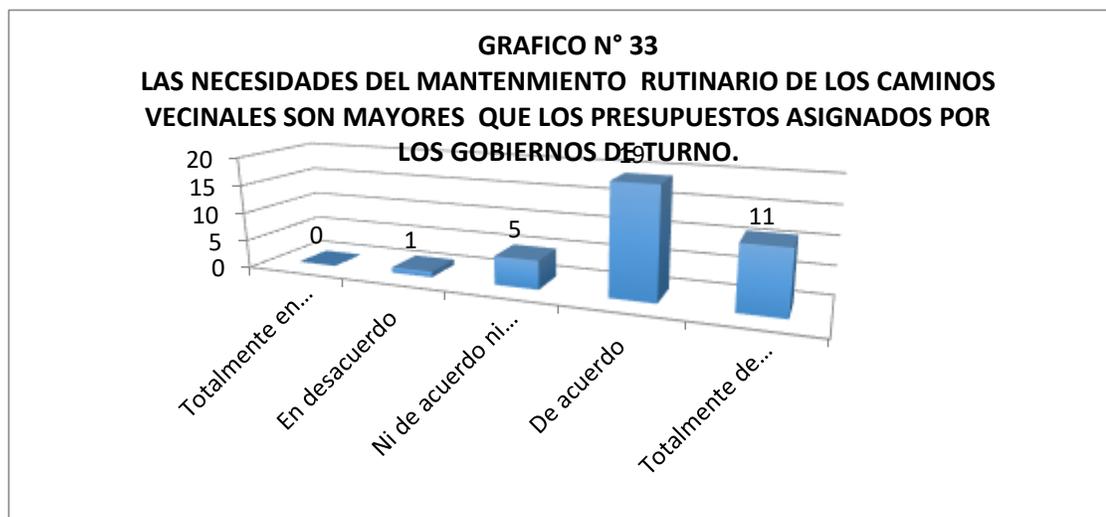
acuerdo ni en de desacuerdo, con el presupuesto que recibe el instituto vial presupuestal de Puerto Inca - Huánuco. Concluyéndose que la mayoría de trabajadores están en desacuerdo (Ver cuadro N° 62 y grafico N° 32).

CUADRO N°63
LAS NECESIDADES DEL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LOS
CAMINOS VECINALES SON MAYORES QUE LOS PRESUPUESTOS
ASIGNADOS POR LOS GOBIERNOS DE TURNO.

PREGUNTAS	ni	hi	Ni	Hi
1. Totalmente en desacuerdo	0	0	0	0
2. En desacuerdo	1	0.03	1	0.03
3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	0.14	6	0.17
4. De acuerdo	19	0.53	25	0.7
5. Totalmente de acuerdo	11	0.30	36	1
Total	36	1.00		

FUENTE: Encuesta.

ELABORACION: Propia.



Análisis e interpretación

Del total de encuestados, 19 personas o el 53% de trabajadores de las microempresas están de acuerdo, 11 o el 30% están totalmente de acuerdo, 5 personas o el 14% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, y solamente 1 persona o el 3% están en desacuerdo . Concluyéndose que el 66% de trabajadores están en desacuerdo y ni de acuerdo, ni de desacuerdo con las necesidades del mantenimiento rutinario de los caminos vecinales son mayores que los presupuestos asignados por los gobiernos de turno. (Ver cuadro N°63 y grafico N°33).

4.3. Contrastación de las hipótesis secundarias.

Hipótesis Específicas

Las hipótesis específicas que guiaron nuestra investigación fueron:

He₁= La Formulación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal influye directamente en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.

Para poder demostrar esta hipótesis específica se puede mencionar que la fase de programación, el mismo que se inicia en el mes de Julio de un año anterior del presupuesto para el periodo fiscal siguiente; de acuerdo al cuadro N° 18, tanto el MOF como el ROF nos indican los gastos

corrientes, los mismos que servirán para el pago de remuneraciones y de las cargas sociales del personal que labora en el Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca. Así mismo se elabora el Plan Operativo Institucional (POI) del año fiscal siguiente, donde la participación del personal es de acuerdo a lo que se pudo verificar en el cuadro N° 32, 33, 34 y 35; y la opinión de estos es favorable dado que están de acuerdo con las labores que realizan. Es en esta fase donde se programan las actividades de Mantenimiento Vial Rutinario con sus respectivos tramos, longitudes y posibles costos a ser tomados en cuenta. Por lo que la presente hipótesis es **verdadera** dado que la fase de programación influye directamente en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales.

He₂= La Programación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal, influye directamente en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.

En la segunda fase del presupuesto público del Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca, se logra costear el presupuesto analítico del personal (PAP), la adquisición de bienes y servicios para el mantenimiento vial rutinario, otros gastos directos de administración y la adquisición de activos no financieros que de acuerdo al cuadro N° 19 estas cuentas han ido incrementándose a través de los años de estudio, además los cuadros N° 36, 37, 38, 39 y 40 muestran la participación del

personal administrativo que ha venido laborando en el Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca, que a la vez indica estar de acuerdo y totalmente de acuerdo, salvo en el cuadro N° 40 y grafico N° 12, indica un pequeño porcentaje que no está de acuerdo con la dotación de los recursos ordinarios y los recursos directamente recaudado; a medida que estos rubros han ido incrementándose en la fase de formulación, la cantidad de los caminos vecinales a ser ejecutados se incrementaron en tramos, longitudes y montos a ser utilizados. Por lo que afirmamos que la hipótesis planteada es **verdadera**.

He₃= La Aprobación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal, influye directamente en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.

Para poder demostrar la siguiente Hipótesis recurrimos al cuadro N° 20 donde se muestra la sustentación del presupuesto institucional ante el Comité Especial Permanente (CEP) conformado por los alcaldes Distritales y Provinciales de Puerto Inca, y el aporte como financiamiento de las municipalidades distritales, cabe indicar que los montos en mayor porcentaje son aportados por la municipalidad provincial de Puerto Inca, los mismos que han ido variando en función al tiempo, a pesar que para el año 2015 este presupuesto es irrisorio debido incompatibilidad de criterios en la ejecución presupuestal del año 2014, además el cuadro N° 41 y 42, nos muestran que los trabajadores están de acuerdo con la

aprobación del presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca. De acuerdo al cuadro N° 31 el año fiscal presupuestario del 2013 y 2014 fueron los años donde se asignaron mayores presupuestos para el mantenimiento vial rutinario de caminos vecinales, mientras que en el año 2012 (año de conformación del IVPM-PI) y el año fiscal 2015 fueron los años donde no se ejecutaron ningún servicio de mantenimiento; por lo que el presupuesto aprobado influye directamente en la ejecución de actividades de mantenimiento vial rutinario. Y por lo tanto la hipótesis propuesta es **verdadera**.

He₄= La Ejecución del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal influye directamente en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.

Para poder demostrar esta hipótesis recurrimos al cuadro N° 21, el mismo que nos muestra la ejecución del presupuesto durante los años fiscales en estudio; mostrándonos que la ejecución en actividades de mantenimiento vial rutinario fue a partir del año 2013 debido a que el año fiscal 2012 se implementó el Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca. Además de acuerdo a los cuadros del N° 52 - 62 nos muestran las Microempresas que se han beneficiado con las labores de mantenimiento de los caminos vecinales, con sus respectivos tramos, longitudes y montos presupuestales para los pagos de remuneraciones del personal de campo, así mismo los cuadros N° 44 - 47 nos muestra la opinión favorable del personal administrativo que labora en el IVPM-PI frente a la

ejecución presupuestal de cada año fiscal en estudio. El cuadro N° 31 nos indica la ejecución presupuestal en el mantenimiento de los caminos vecinales durante el año fiscal 2013 y 2014 con eficiencia frente al presupuesto asignado. Por lo que se concluye que la hipótesis específica N° 04 sobre la ejecución presupuestal, es **verdadera**.

He₅= La Evaluación del Presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal influye directamente en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco: 2012 - 2015.

Para la demostración de la siguiente hipótesis recurrimos al cuadro N° 22 el que nos muestra la evaluación final de los presupuestos ejecutados durante los años fiscales en estudio, donde se destaca la eficiencia durante los años fiscales 2012 y 2013, mientras que en el año fiscal 2014 la evaluación da como resultado poca eficiencia, debido al uso de los fondos en la reparación y adquisición de equipos deteriorados, el mismo que se viene esclareciendo en el presente año y a consecuencia de ello para el año fiscal 2015 la asignación presupuestal tuvo una caída de un porcentaje considerable; mientras que de acuerdo al cuadro N° 48, 49, 50 y 51 el personal que labora en el IVPM-PI está completamente de acuerdo. La evaluación de la ejecución presupuestal nos muestra el cuadro N° 31, que cuando se utilizaron mayores recursos económicos se pudo trabajar mayores tramos y longitudes, donde los Microempresarios

fueron los beneficiarios. Por lo expuesto anteriormente afirmamos que la hipótesis específica N° 05 es **verdadera**.

Hipótesis general:

“La mayor intervención en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales fue posible al incremento del presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca: 2012 - 2015; siendo este insuficiente para cubrir las necesidades solicitadas”

La demostración de las hipótesis específicas con resultados verdaderos nos permite indicar que en los años fiscales donde hubo alta asignación presupuestal se ejecutaron actividades de mantenimiento vial rutinario por el Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca. Es así que durante los años 2013 y 2014 fueron los años donde mayores tramos y longitudes en km. Se lograron ejecutar porque se les asignó mayores presupuestos, mientras que en el año 2012 no se ejecutó ningún servicio de mantenimiento debido a que ese año se instaló el IVPM-PI. Y el año fiscal 2015 las actividades cayeron un reducido grupo de caminos vecinales, dejándose de ejecutar el mantenimiento rutinario en otros tramos que vienen siendo solicitados por la población en general, debido a la evaluación que se tuvo el año 2014. Por lo que la hipótesis general queda debidamente demostrada y es verdadera.

CONCLUSIONES

- La fase de programación del presupuesto público del Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca ha permitido formular el plan estratégico y los planes operativos institucionales de cada año fiscal, alineándose ambos instrumentos de gestión a través de sus objetivos operativos institucionales, donde la participación del personal administrativo que labora en el IVPM-PI ha sido preponderante y eficaz, dado que son constantemente capacitados.
- El presupuesto analítico del personal, la adquisición de bienes y servicios y la adquisición de activos no financieros son los rubros que tienen mayores montos presupuestales en la formulación del presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca, destacándose la conformidad del personal administrativo que labora.
- El comité especial permanente (CEP) conformada por los alcaldes distritales y provincial de Puerto Inca, fueron los que decidieron la dotación presupuestal para los años fiscales en estudio, mostrándose conforme con la sustentación del representante del IVPM-PI se logra la aprobación de los presupuestos de los años fiscales (2012-2015), el mismo que se puede verificar en el cuadro N° 19, donde los años 2013 y 2014 fueron los años donde se formularon los mayores presupuestos.
- La ejecución de actividades de mantenimiento vial rutinario, y la ejecución de la inspección y/o supervisión de estos trabajos fueron los

que predominaron durante los años fiscales presupuestales estudiados, seguido del pago de remuneraciones y cargas sociales que variaron desde el año 2012 que fue de S/. 88,322.41 hasta el año 2014 que fue de S/ 197,153.24, demostrándonos el crecimiento vegetativo del personal administrativo que viene laborando en dicha institución, y el mayor número de trabajos de mantenimiento ejecutados.

- Las evaluaciones hechas a los presupuestos de los años fiscales desde el 2012 al 2015 nos muestran la eficiencia que tuvo el Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca al ejecutar el servicio de mantenimiento vial rutinario en los caminos vecinales, generándose un dilema en la evaluación del año 2014 para la dotación del presupuesto del año fiscal 2015.
- Se logró conformar 6 Micro empresas encargadas de brindar el servicio de mantenimiento vial rutinario de caminos vecinales, generando empleo para un aproximado de 50 trabajadores (mano de obra no calificada), quienes percibieron un sueldo entre S/. 700.00 y S/. 1,000.00, de estos el mayor porcentaje ha participado en labores de roce, limpieza de cuneta, bacheo, relleno y compactado y limpieza de alcantarillas, a la vez mostraron estar en desacuerdo con los montos presupuestales asignados, dado que existen mayores pedidos de mantenimiento rutinario de otros tramos.

A partir de las encuestas dirigidas al personal que ejecuta trabajos de mantenimiento rutinario se puede mencionar que:

- Del personal a cargo del mantenimiento rutinario podemos aducir que el mayor número de trabajadores se encuentra en desacuerdo acerca del pago que perciben mensualmente por ejecutar labores de mantenimiento, esto se debe a que en la Provincia de Puerto Inca, muchas de las actividades productivas que se desarrollan, tales como la agricultura, la ganadería y pesca; generan mayores ingresos a comparación de ejecutar el servicio de mantenimiento en los caminos vecinales, ya que como se menciona en las encuestas el salario por realizar esa labor es de S/. 750.00 Nuevos Soles. Como muchos sabemos el costo vital es distinto para cada provincia de nuestro país. En la ciudad de Huánuco (Provincia) los costos en términos generales los servicios, la alimentación, el transporte, el alojamiento y la ropa son más baratos a comparación de la Provincia de Puerto Inca, esto se debe a los costos de transporte (flete) ya sea terrestre o fluvial, adhieren costos y por lo tanto precios en la mayoría de productos, así mismo los productos que se generan en la zona (Provincia de Puerto Inca) como son frutas o carne roja, por lo general son llevados a las ciudades próximas como Pucallpa o van directamente a la capital, debido a que los productores reciben mejores ofertas económicas en dichos mercados. Es por todo esto que los moradores de las comunidades y distritos no observan un efecto positivo en sus

ingresos con la generación de empleo por parte de la ejecución del servicio de mantenimiento rutinario a lo largo de sus caminos vecinales.

- El servicio de mantenimiento que se desarrolla en la Provincia de Puerto Inca en convenio con entidades como Fonie o Provias, permiten generar empleos temporales que no generan gran impacto en la población ya que el propósito en sí, es el de permitir la transitabilidad y fluidez vehicular del mayor número de caminos vecinales, por tales motivos podemos concluir que el nivel de satisfacción de las personas que ejecutan el servicio de mantenimiento es mínimo; pero la aceptación por las actividades de mantenimiento en toda la provincia es satisfactoria por sus usuarios.
- Cada periodo en el cual se programa realizar el mantenimiento rutinario en cualquiera de los 5 Distritos de la Provincia de Puerto Inca, se condiciona a los representantes de cada Micro empresa (cuyos requisitos se encuentran determinados y justificados en los TDR de las bases) en contratar personal de cada Distrito y acceso respectivo, en el cual se desarrollara el servicio de mantenimiento rutinario, es de esta manera como se logra incluir e insertar a un segmento de personas que se encuentran temporalmente sin empleo y sobre todo que pertenezcan a los accesos que serán mantenidos por el plazo presupuestado.

- A lo largo de los últimos cuatro años, con la ejecución del mantenimiento rutinario existieron diversas formas de beneficios (directos e indirectos) los cuales no mantuvieron un impacto socioeconómico palpable, de tal manera algunas veces se dio el caso en el cual el representante de una micro empresa ganadora era la misma persona que ejecutaba los servicios de mantenimiento rutinario, es decir la misma persona era el Contratista y personal obrero, de esta manera se trataba de mejorar o compensar gastos incurridos como micro empresa, ya sea en su creación como microempresa, gastos administrativos (sueldos, contador, impuestos, etc.) gastos operativos (herramientas, materiales, accesorios de seguridad, etc.). esta eventualidad se generó en solo dos microempresas, durante el año 2014.

RECOMENDACIONES

- Que en la fase de programación y formulación de los presupuestos para los siguientes años fiscales se incluyan nuevos tramos que actualmente no son atendidos por el Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca.
- El comité especial permanente constituido por los alcaldes distritales y provincial deben tener como prioridad la necesidad de mantener la transitabilidad y fluidez de los caminos vecinales de su jurisdicción.
- El representante del Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca debe ser capaz de negociar ante los alcaldes la problemática de los caminos vecinales, para así cuando haga la sustentación del presupuesto para el siguiente año fiscal tenga mayor aceptación y mayor presupuesto.
- Solicitar a las entidades pertinentes la capacitación oportuna del personal administrativo del IVPM-PI y a las Microempresas que brindan el servicio de mantenimiento vial rutinario de los caminos vecinales, a fin de optimizar los presupuestos asignados.

BIBLIOGRAFIA

1. Edilberto Peña y Jorge Trujillo (2012) Consultado en la página web: <http://www.asip.org.ar/es/content/cuatro-tesis-de-control-constitucional-del-presupuesto-en-colombia>
2. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2008); informe anual de del Ministerio de Carreteras y recuperado de la página web: http://www.mtc.gob.pe/portal/CARRTERAS_FINAL.pdf
3. Provías Descentralizado (2011), Informe Ejecutivo de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación, PRO-VIAS DESCENTRALIZADO.
4. Semana Económica (2012), Revista publicada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Recuperado de la página web: <http://gestion.pe/noticia/389322/mtc-ejecuto-954-su-presupuesto-anual>
5. Enrique Vásquez Huamán (2006); Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, en su publicación Programas Sociales ¿De Lucha Contra la Pobreza?:
6. Álvaro Monge, Enrique Vásquez y Diego Winkelried (2009) Del Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, en su publicación: ¿Es el gasto público en Programas Sociales regresivo para el Perú?
7. Augusto Vela (2002) En la tesis “La Gestión Presupuestaria en la Región de Educación Bajo Mayo - Tarapoto.
8. Tony Saavedra (2001); en su tesis “Proceso de la planificación y presupuesto en la dirección Regional de Salud de Ucayali periodo 1985 - 1997.
9. Edwin Pariona (2000); en su trabajo de tesis “Formulación, aprobación, ejecución, control y evaluación del presupuesto de la Sub Región Purus - CTAR Ucayali 1997 - 1999.
10. Diccionario Etimológico de la Real Academia Española (2012),

ANEXOS

ENCUESTA PARA LAS MYPES ESTABLECIDAS PARA LA EJECUCIÓN DEL SERVICIO EN EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA - HUÁNUCO

La presente encuesta tiene como objetivo: “Analizar la influencia del presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco”, para lo cual su participación en las diferentes actividades del mantenimiento rutinario de los caminos vecinales es básico.

Marque con una “X” la respuesta que crea ser correcta:

1. ¿A qué Microempresa pertenece como trabajador del mantenimiento rutinario de los caminos vecinales?

A.....

B.....

C.....

2. ¿Qué monto de pago percibe al mes?

S/. 100.00 – S/. 300.00

S/. 301.00 – S/. 500.00

S/. 501.00 – S/. 700.00

S/. 701.00 – S/. 1000.00

3. ¿Qué opinión le merece el pago que recibe por las labores que viene realizando?

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

Ni de acuerdo ni en desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

4. Ha participado en las labores de bacheo (relleno y compactado):

SI

NO

Con que frecuencia:

0 veces – a 2 veces

3 veces – a 4 veces

5 veces – a 6 veces

7 veces ---a más

5. Ha participado en las labores de limpieza (de alcantarillas, de badén, de calzada, roce y limpieza, de cunetas):

SI

NO

Con que frecuencia:

0 veces –a 2 veces

3 veces – a 4 veces

5 veces –a 6 veces

7 veces ---a más

6. Ha participado en las labores de riego (encausamiento de pequeños cursos de agua):

SI

NO

Con que frecuencia:

0 veces –a 2 veces

3 veces – a 4 veces

5 veces – a 6 veces

7 veces ---a más

7. ¿Qué opinión le merece el presupuesto que recibe el Instituto Vial Provincial Municipal de Puerto Inca - Huánuco?

Totalmente en desacuerdo	<input type="checkbox"/>
En desacuerdo	<input type="checkbox"/>
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	<input type="checkbox"/>
De acuerdo	<input type="checkbox"/>
Totalmente de acuerdo	<input type="checkbox"/>

8. Sobre la opinión: "Las necesidades del mantenimiento rutinario de los caminos vecinales son mayores que los presupuestos asignados por los gobiernos de turno"

Totalmente en desacuerdo	<input type="checkbox"/>
En desacuerdo	<input type="checkbox"/>
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	<input type="checkbox"/>
De acuerdo	<input type="checkbox"/>
Totalmente de acuerdo	<input type="checkbox"/>

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACION!

**ENCUESTA PARA EL PERSONAL QUE LABORA EN EL
INSTITUTO VIAL PROVINCIAL MUNICIPAL DE PUERTO INCA
- HUANUCO**

La presente encuesta tiene como objetivo: “Analizar la influencia del presupuesto del Instituto Vial Provincial Municipal en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la Provincia de Puerto Inca - Huánuco”, para lo cual su participación en las diferentes etapas de la elaboración del presupuesto ha sido crucial.

Marque con una “X” la respuesta que crea ser correcta:

1. Totalmente en desacuerdo
2. En desacuerdo
3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo
4. De acuerdo
5. Totalmente de acuerdo

COD	PREGUNTAS:	RESPUESTAS				
		1	2	3	4	5
.						
PF	1. Con la determinación de los programas estratégicos de su Institución Ud. esta.					
	2. Con la formulación de los Objetivos a corto plazo de su POI. Ud. esta.					
	3. Con la determinación de los ingresos y la demanda global de los gastos de su Institución Ud. esta.					
	4. Su apreciación sobre la estructura del financiamiento del presupuesto Institucional es.					
PP	5. ¿Cuál es su apreciación sobre la estructura de los programas estratégicos de su Institución?					
	6. ¿Qué apreciación tiene sobre la estructura funcional programática de su Institución?					

	7. ¿Cree que las metas presupuestarias de su Institución son las mas adecuadas?					
	8. ¿Qué opinión le merece la determinación de los indicadores de medición de su Institución?					
	9. La cadena de los gastos y las fuentes de financiamiento de su Institución para ud.es.					
PA	10. Con la estimación de los montos de ingresos y gastos asignados para el presente año fiscal, Ud. esta					
	11. La opinión que tiene UD. con la asignación del presupuesto Público Nacional para su Institución es.					
PE ₁	12. La estimación de la programación mensual de los ingresos y los gastos para UD. es.					
	13. Con la asignación trimestral otorgados por el MEF. Para su Institución, su opinión, es.					
	14. Con la programación trimestral de gastos formulados por la entidad en base a la asignación trimestral, su opinión es.					
	15. Con respecto al calendario de compromisos de su Institución, su opinión es.					
	16. Cree que el control anterior y concurrente de la ejecución de gastos es.					
PE ₂	17. La evaluación de los resultados y avance de la ejecución presupuestal, para Ud. es.					
	18. La evaluación de la eficacia del ingreso que realiza su institución para Ud. es.					
	19. La evaluación de la eficacia del gasto que realiza su institución para Ud. es.					
	20. La evaluación de la eficacia financiera que realiza su institución para Ud. es.					

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!