

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
CARRERA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS



**EL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL Y SU RELACIÓN CON LA GESTIÓN
DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES DE
PROVÍAS NACIONAL, UNIDAD ZONAL HUÁNUCO- 2019**

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: ECONOMÍA Y NEGOCIOS
TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE CONTADOR PÚBLICO

TESISTA:

LLANOS PALOMINO, LUIS ANGEL

ASESOR:

DR. TARAZONA CERVANTES, LUIS

HUÁNUCO- PERÚ

2023

DEDICATORIA

A mis padres Julia Palomino Gonzales y
Angel Francisco Llanos Morales que me
acompañaron en este camino y me dio su
apoyo de alcanzar mi profesión

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Nacional Hermilio Valdizan, mi
alma mater, a la Facultas de Ciencias Contables y
Financieras, a mis maestros que me brindaron su
conocimiento para ser un profesional competente
y que sirva al país

RESUMEN

El presente trabajo tuvo como objetivo general asociar el plan operativo institucional con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019; la investigación se llevó a cabo en la Oficina zonal de Provias Huánuco, es de nivel correlacional, porque se buscó medir el grado de relación o asociación entre las variables, de tipo aplicada debido a que se utilizó teorías y directivas ya existentes, de diseño no experimental porque no se intervino o manipulo ninguna variable, donde la población estuvo conformada por 20 trabajadores administrativos y técnico quienes vienen laborando en la institución, se empleó una muestra poblacional, para la recolección de datos se utilizó el cuestionario, aplicado mediante la técnica de la encuesta, se hizo la prueba de hipótesis respectiva con los resultados obtenidos en las tablas, llegando a validar y demostrar que el Plan Operativo Institucional se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación. Si observamos los resultados obtenidos de la prueba de hipótesis resalta con precisión que el valor de significancia asintótica bilateral (Valor crítico observado) $0,003 < 0,05$ rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa, es decir: El Plan Operativo Institucional se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías Nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019.

Palabras clave: Plan Operativo, Institucional, Gestión, Conservación, Mantenimiento, Vías Nacionales.

ABSTRACT

The general objective of this work was to associate the institutional operational plan with the management of maintenance and conservation of the national roads of Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019; The research was carried out in the Provías Huánuco Zonal Office, it is of a correlational level, because it sought to measure the degree of relationship or association between the variables, of an applied type because already existing theories and directives were used, of a non-design experimental because no variable was intervened or manipulated, where the population was made up of 20 administrative and technical workers who have been working in the institution, a population sample was used, for data collection, the questionnaire was used, through the technique of In the survey, this hypothesis was contrasted with the results obtained in the tables, validating and demonstrating that the Institutional Operational Plan is significantly related to maintenance and conservation management. If we focus the interpretation of the results of the hypothesis test, we clearly notice in the significance value (observed critical value) $0.003 < 0.05$, we reject the null hypothesis and accept the alternative hypothesis, that is: The Institutional Operational Plan is significantly related to the management of maintenance and conservation of the National roads of PROVIAS National Huánuco Zonal Unit - 2019.

Keywords: Operational Plan, Institutional, Management, Conservation, Maintenance, National Roads.

ÍNDICE

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
RESUMEN	iv
ABSTRACT	v
INTRODUCCIÓN	ix

CAPÍTULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	11
1.1 Fundamentación del problema de investigación	11
1.2 Formulación del problema de investigación general y específicos	14
1.2.1 Problema general	14
1.2.2 Problemas específicos	14
1.3 Formulación de objetivos generales y específicos	14
1.3.1 Objetivo general	14
1.3.2 Objetivos específicos	14
1.4 Justificación	15
1.5 Limitaciones	16
1.6 Formulación de hipótesis generales y específicas	17
1.6.1 Hipótesis general	17
1.6.2 Hipótesis específicas	17
1.7 Variables	17
1.7.1 Variable independiente	17
1.7.2 Variable dependiente	17
1.8 Definición teórica y operacionalización de variables	17
1.8.1 Definición teórica de variables	17
El Plan Operativo Institucional.	18
Gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales.	18
1.8.2. Operacionalización de variables	19

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO	20
---------------	----

2.1 Antecedentes	20
Antecedentes Internacionales	20
Antecedentes Nacionales	21
2.2 Bases teóricas	23
El Plan Operativo Institucional	23
Gestión de Mantenimiento y Conservación de las Vías Nacionales	28
2.3 Bases conceptuales	38
2.4 Bases epistemológicas, filosóficas y/o antropológicas	42
CAPÍTULO III	
METODOLOGÍA	
3.1 Ámbito	43
3.2 Población	43
3.3 Muestra	44
3.4 Nivel y tipo de estudio	44
3.4.1 Nivel de estudio	44
3.4.2 Tipo de estudio	44
3.5 Diseño de investigación	44
3.6 Métodos, técnicas e instrumentos	45
3.6.1 Métodos	45
3.6.2 Técnicas	46
3.6.3 Instrumentos	46
3.7 Validación y confiabilidad del instrumento.	47
3.7.1 Validación del instrumento.	47
3.7.2 Confiabilidad del Instrumento.	47
3.8 Procedimiento	48
3.9 Tabulación y análisis de datos estadísticos	48
3.10 Consideraciones éticas	48
CAPÍTULO IV	
RESULTADO	
4.1 Análisis descriptivo	49
4.2 Análisis inferencial y contrastación de hipótesis	85

	CAPITULO V	
	DISCUSIÓN	93
CONCLUSIONES		97
RECOMENDACIONES		99
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS		101
ANEXOS		105
ANEXO 1. MATRIZ DE CONSISTENCIA		106
ANEXO 2: CONSENTIMIENTO INFORMADO		108
ANEXO 3: INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS		109
ANEXO 4: VALIDACION DEL INSTRUMENTO		113
NOTA BIOGRAFICA		
ACTA DE SUSTENTACION		
CONSTANCIA DE CONFORMIDAD EN SIMILITUD		
AUTORIZACION DE PUBLICACION DIGITAL		

INTRODUCCIÓN

Este estudio de investigación está orientado a verificar la existencia de asociación entre el Plan Operativo Institucional (POI) y la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales.

El Plan Operativo Institucional (POI) considerado como un instrumento de gestión obligatorio que contiene la programación de actividades a ser ejecutadas en el período anual, orientadas a lograr los objetivos y metas institucionales, así como a contribuir con el cumplimiento de los lineamientos de política y actividades estratégicas del Plan Estratégico Institucional, y permite la ejecución de los recursos presupuestarios asignados en el Presupuesto Inicial de Apertura con criterios de eficiencia, calidad de gasto y transparencia.

Para que la conservación de las vías nacionales se realice de manera eficiente debe de guiarse por un plan que se adecue a la necesidad de las diferentes vías que hay en la región, por ello el plan operativo debe contener las actividades adecuadas en base a lo que se requiere en la red vial, puesto que si no compromete la transitabilidad y la comunicación de los pueblos.

La investigación de esta problemática sobre EL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL Y SU RELACION CON LA GESTIÓN DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VÍAS NACIONALES DE PROVÍAS NACIONAL, UNIDAD ZONAL HUANUCO, está referenciada en el año 2019. El planteamiento metodológico de la presente investigación se ha desarrollado en cinco capítulos:

En el capítulo I, Problema de Investigación, se puede apreciar la fundamentación, justificación, limitaciones, el problema, objetivos e hipótesis, las variables y su operacionalización, así como su definición.

En el capítulo II, Marco Teórico, se presenta antecedentes del estudio, bases teóricas, bases conceptuales y bases epistemológicas.

El capítulo III, Metodología, se presenta el ámbito, población, muestra, nivel, diseño, técnicas, validación, procedimiento, plan de tabulación y análisis de datos.

En el Capítulo IV, Resultados, se presenta el análisis descriptivo, análisis inferencial y contrastación de hipótesis.

En el Capítulo IV Discusión, se presenta la discusión de resultados y el respectivo aporte del investigador.

Así también se presentan las conclusiones y sugerencias como producto del análisis de los datos procesados.

Es oportuno señalar, que los resultados obtenidos en la investigación realizada, revelan la concordancia de las conclusiones con los objetivos planteados.

CAPÍTULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Fundamentación del problema de investigación

“Provías Nacional es un proyecto especial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, creado mediante Decreto Supremo N° 033-2002-MTC del 12 de Julio de 2002” (Provías Nacional [PVN], 2019, p. 06), Esta entidad asumió todos los derechos y obligaciones del “Programa Rehabilitación de Transportes del Proyecto Especial Rehabilitación Infraestructura de Transportes” (PRT-PERT) y del ex SINMAC (Sistema Nacional de Mantenimiento de Carreteras), cuenta con autonomía técnica, administrativa y financiera.

Provías Nacional está encargado de construir, mejorar, rehabilitar y mantener en óptimo estado de conservación la Red Vial Nacional, controlando la aplicación de las normas de peaje y derecho de vía, propiciando permanentemente la participación del sector privado en la ejecución y mantenimiento de carreteras, utilizando fuentes de financiamiento interno y externo, todo esto con el objetivo de brindar a los usuarios un medio de transporte seguro y eficiente, de acuerdo a las políticas y estrategias sectoriales para contribuir a la competitividad e integración económica y social del país. (PVN, 2019, p. 06)

Para el logro de los objetivos estratégicos de la institución es necesario desarrollar, lo mejor posible, las acciones estratégicas planteadas por la oficina de Pro Vías, y estas se concretan a partir de los bienes y servicios que se entregan a la ciudadanía, usuarios/beneficiarios, además de otras acciones que conlleve a mejorar el desempeño del personal y por lo tanto de la institución.

Según, PVN (2019) “los documentos de gestión de Provias Nacional (PVN), se modificaron el 29 de octubre de 2018 por Resolución Ministerial N° 841-2018-MTC/01.02, documento con el que aprueba el Manual de Operaciones –MOP” (p. 14). Que entre otros modifica las responsabilidades vigentes del plan operativo

institucional (POI) por “actividad operativa”, debido a la implementación de la citada resolución.

El POI como un instrumento de gestión presenta la programación de actividades a ser desarrolladas durante el ejercicio o período de un año, dirigidas a alcanzar con los objetivos y metas de la institución, así como a contribuir con lo propuesto (objetivos y lineamientos) en el Plan Estratégico Institucional (PEI), así también promueve la correcta relación de ejecución de los recursos presupuestarios asignados en el Presupuesto Inicial de Apertura (PIA) con eficiencia, calidad en el gasto y transparencia.

El POI contiene las actividades principales a realizar para las actividades de mantenimiento y el presupuesto para su realización, este presupuesto proviene de los recursos asignados por el ministerio de economía y finanzas (MEF) al ministerio de transportes y telecomunicaciones, de los recursos ordinarios asignados en la ley de presupuesto, de la recaudación obtenida por los peajes como recaudación directa y de las donaciones que puede recibir de otras instituciones, este presupuesto es administrado de manera descentralizado por las oficina zonales o departamentales en todo el país; Se asigna en base a la longitud del tramo correspondiente a la vía a la que se le hará el mantenimiento.

La problemática es que este presupuesto no siempre cubre todas las necesidades propias de los trabajos de mantenimiento, donde se requiere la mano de obra de operadores de maquinaria pesada, personal obrero, adquisición de repuestos para la maquinaria, combustible y demás lo cual genera que los trabajos de mantenimiento puedan verse interrumpidos, lo cual afecta a la población que necesita de las vías en buen estado para desplazarse y transportar la mercadería que venden a otras regiones, además de que una mala gestión por parte de los que ejecutan el presupuesto puede ralentizar los trabajos al no gestionar la cobertura presupuestal de los bienes y servicios a necesitar.

Otro punto a tener en cuenta es que con el presupuesto que se cuenta para el mantenimiento se realizan acciones que solucionan la problemática de las vías de

manera temporal, pero que con la llegada de la temporada de lluvias arruina el trabajo como es el caso del enrocado de los márgenes de los ríos y quebradas, gastándose recursos deficientemente, debiéndose realizar acciones, actividades o proyectos con mayor horizonte de vida útil y resista los efectos del clima.

Respecto a las emergencias viales, se buscó la atención inmediata de la contingencia, mas no se contempla una solución a largo plazo que permita evitar futuras emergencias, en el caso de nuestro departamento sabemos que los derrumbes y pérdidas de plataforma son comunes por el hecho de que nuestra región posee un nivel de lluvias abundante en el invierno, lo cual amerita que se instalen mallas y que se pongan muros de contención para evitar desbordes del rio, pero estas medidas no se contemplan en el presupuesto, así que solo se centran en la atención inmediata y no en una solución permanente.

Todo lo antes descrito evidencia un problema, específicamente relacionado con el OEI.02 según, PVN (2019) “Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país” (p. 11).

Tabla 1

Articulación Objetivo Estratégico Institucional y Acción Estratégica

OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	INDICADOR	Meta Al 2019	ACCION ESTRATÉGICA INSTITUCIONAL	INDICADOR	Meta 2019	PROGRAMA PRESUPUESTAL: PRODUCTO
OEI.02 Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.	Porcentaje de variación del índice medio vehicular en la Red Vial Nacional producto de las intervenciones del Sector.	123.1%	AEI.02.01 Red Vial Nacional en buen estado	Porcentaje de la red vial nacional pavimentada.	84	3000131. CAMINO NACIONAL CON MANTENIMIENTO VIAL
				Porcentaje de la red vial nacional pavimentada en buen estado.	85	
				Porcentaje de puentes modulares o definitivos mejorados según programación al 2021 en la RVN.	52	

Nota: (PVN, 2019) “Resolución Ministerial N° 1086-2018 MTC/01”

1.2 Formulación del problema de investigación general y específicos

1.2.1 Problema general

¿Cómo el plan operativo institucional se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019?

1.2.2 Problemas específicos

- 1) ¿Cómo la gestión de infraestructura se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019?
- 2) ¿De qué forma el presupuesto institucional de apertura se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019?
- 3) ¿De qué manera los planes programas y acciones multisectoriales se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019?

1.3 Formulación de objetivos generales y específicos

1.3.1 Objetivo general

Asociar el plan operativo institucional con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías Nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019.

1.3.2 Objetivos específicos

- 1) Definir cómo la gestión de infraestructura se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.

- 2) Describir de qué forma el presupuesto institucional de apertura se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.
- 3) Estimar de qué manera los planes programas y acciones multisectoriales se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.

1.4 Justificación

La razón por la cual se justifica la presente investigación es:

El plan Operativo Institucional del instituto vial nacional Huánuco toma interés como documento de gestión de corto y mediano plazo necesario e importante para el cumplimiento de los objetivos estratégicos y las metas planteadas durante el periodo 2019 por la institución, evidenciando en su desarrollo actividades, procesos y procedimientos que ameritan ajustes promoviendo así una mejora continua en su relación con la gestión del mantenimiento y conservación de vías nacionales en la circunscripción del territorio que comprende la oficina zonal Huánuco, siendo esta propia de una geografía particularmente andina y de selva, que por efecto de las fuertes lluvias las vías nacionales se ven afectadas constantemente, esta difícil realidad representa un desafío motivo por el cual es necesario mejorar o ajustar constantemente la segunda variable así como de revelar su relación o asociación en cada una de sus dimensiones e indicadores, a razón de la importancia que estas variables, por la normatividad legal vigente que es de aplicación obligatoria, en este caso, para una institución como Pro vías – oficina zonal Huánuco, que gestiona el objetivo estratégico institucional: “Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país”, en el departamento de Huánuco, donde las vías nacionales son tan importantes como delicadas, escenario que amerita no solo el estricto cumplimiento eficiente de ambas variables, sino la innovación de otras de carácter particular así como de nuevas políticas planes y programas, se podrán manifestar en posteriores investigaciones sobre las variables y dimensiones relacionadas a los resultados de este estudio, la relación o asociación significativa verificada en esta investigación entre el

plan operativo institucional y la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales, será de utilidad para desarrollar una mejor relación o interacción entre los actores y oficinas involucrados, de esta forma alcanzar sus objetivos, metas institucionales, especialmente en lo concernientes a las dimensiones de la variable uno: el plan operativo institucional, Gestión de Infraestructura, Presupuesto Institucional de Apertura y los Planes Programas Y Acciones Multisectoriales; el plan operativo institucional no es exclusiva de un solo actor, es implícita la labor realizada por los demás actores involucrados, por ejemplo así observamos que para el Objetivo específico 01: Definir Cómo la Gestión de Infraestructura se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019; encontramos la intervención o relación no solo de la oficina de planificación y presupuesto, sino también con la dirección de infraestructura y la sub dirección de obras y carreteras, es decir con todos los actores que intervienen directamente con las fases o dimensiones de la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales, debido a la composición de esta segunda variable, hecho que genera desafíos para los involucrados no solo en su articulación para la planificación, programación, ejecución y evaluación y control; Ya que se contempla en el plan operativo institucional a cada una de las dimensiones o fases de la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales. Lo descrito genera desafíos de fondo y forma en las funciones y competencias de los actores involucrados; por lo tanto la toma de decisiones consecuentes para mejorar su gestión a ser considerados por la alta dirección, jefe zonal, y otros de carácter consultivo relacionados a la oficina zonal Huánuco.

La oficina zonal Huánuco de Pro vías, como institución se verá beneficiada con procesos fuertemente relacionados, en ambas variables, más eficientes, por lo tanto, brindar o prestar servicios de calidad con mejor y más eficiente cumplimiento de metas y objetivos en pro de la población beneficiaria.

1.5 Limitaciones

No se encontraron limitaciones significativas para el desarrollo de la presente investigación.

1.6 Formulación de hipótesis generales y específicas

1.6.1 Hipótesis general

Hg: El plan operativo institucional se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías Nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019.

1.6.2 Hipótesis específicas

- a) La gestión de infraestructura se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.
- b) El presupuesto institucional de apertura se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.
- c) Los planes programas y acciones multisectoriales se relacionan con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.

1.7 Variables

1.7.1 Variable independiente

El plan operativo institucional

1.7.2 Variable dependiente

Gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales

1.8 Definición teórica y operacionalización de variables

1.8.1 Definición teórica de variables

Tenemos: El POI (V-01); y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales (V-02).

El Plan Operativo Institucional.

Como documento de gestión de mediano plazo de la entidad encontramos la siguiente definición:

El Plan Operativo Institucional (POI) es un instrumento de gestión que contiene la programación de actividades a ser ejecutadas en el período anual, orientadas a alcanzar los objetivos y metas institucionales, así como a contribuir con el cumplimiento de los objetivos, lineamientos de política y actividades estratégicas del Plan Estratégico Institucional, y permite la ejecución de los recursos presupuestarios asignados en el Presupuesto Inicial de Apertura con criterios de eficiencia, calidad de gasto y transparencia.

El POI para el ejercicio fiscal 2019 ha sido elaborado de manera consistente con la asignación del Presupuesto Institucional 2019 para la Unidad Ejecutora 007 y en base al POI aprobado por Resolución Ministerial 399-2018-MTC/01 del 30 de mayo de 2018. Su elaboración se ha realizado en el marco del ciclo del planeamiento estratégico para la mejora continua establecida en la Guía para el Planeamiento Institucional, aprobada por Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 033 - 2017/CEPLAN/PCD y actualizado con Resolución del Consejo Directivo N° 00053-2018-CEPLAN/CEPLAN del 31 de octubre del 2018.

Gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales.

Esta variable esta normada y definida en la Resolución Directoral N° 05-2016-MTC/14 como:

El “Manual de Mantenimiento o Conservación Vial” forma parte de los Manuales de Carreteras establecidos por el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por D.S. N° 034-2008-MTC y constituye uno de los documentos técnicos de carácter normativo, que rige a nivel nacional y es de cumplimiento obligatorio por los órganos responsables de la gestión de la infraestructura vial de los tres niveles de gobierno: Nacional, Regional y Local.

El “Manual de Mantenimiento o Conservación Vial” constituye un documento técnico que permite a los responsables, programar, presupuestar, ejecutar y controlar las actividades de conservación vial; y tiene por finalidad brindar los criterios apropiados que se deben aplicar para la gestión del conjunto de actividades técnicas de naturaleza rutinaria y periódica, que se ejecuten en las vías, incluyendo los puentes, túneles y demás elementos de la misma, para que estos se conserven en niveles de servicios adecuados.

1.8.2. Operacionalización de variables

Tabla 2

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
VARIABLE INDEPENDIENTE El Plan Operativo Institucional	GESTION DE INFRAESTRUCTURA	<ul style="list-style-type: none"> • Meta de Desempeño de Producto • Meta de Producto Final Ejecución y control • Meta de Producto Intermedio • Meta de Producción Física Anual • Acciones Comunes
	PRESUPUESTO INSTITUCIONAL DE APERTURA (PIA)	<ul style="list-style-type: none"> • Presupuesto de Ingresos • Presupuesto según Genéricas • Presupuesto según Gestión de Infraestructura Vial • Presupuesto según Centro de Costo
VARIABLE DEPENDIENTE Gestión de Mantenimiento y Conservación de Vías Nacionales	PLANES, PROGRAMAS Y ACCIONES MULTISECTORIALES	<ul style="list-style-type: none"> • Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) • Sistema Nacional de Riesgos de Desastre (SINAGERT) • Gestión de Riesgos de los activos críticos nacionales – ACN
	Planificación	<ul style="list-style-type: none"> • Inventario de condición vial • Especificaciones técnicas de las actividades de conservación vial • Estimación de cantidades anuales de trabajo • Preparación del programa de conservación vial:
	Programación	<ul style="list-style-type: none"> • Calendario anual de conservación vial • Nivelación de recursos • Programación quincenal • Procedimiento para la Preparación de la Programación Quincenal.
	Ejecución	<ul style="list-style-type: none"> • Especificaciones técnicas de conservación vial • Desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial • Informe de la ejecución
	Evaluación y Control	<ul style="list-style-type: none"> • Formatos informe de trabajo por actividad y de actividades complementarias • Calendario anual de conservación • Programación quincenal • Resumen de las actividades de conservación • Resumen de los costos de conservación • Inspecciones de campo • Procedimientos de evaluación

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes

A continuación, mencionaremos los estudios de investigación mejor relacionados con el presente informe.

Antecedentes Internacionales

René Alexander Rodríguez González. **“Modelo de Gestión de Conservación Vial para reducir los costos de Mantenimiento Vial y Operación Vehicular en los Caminos Rurales de las Poblaciones de Riobamba, San Luis, Punín, Flores, Cebadas de la Provincia de Chimborazo”** Universidad Técnica de Ambato. Ambato – Ecuador 2011. Llegando a las siguientes conclusiones: “La propuesta de un modelo de gestión de conservación vial, en el cual se administre de manera que las redes viales ofrezcan niveles de servicio óptimo, con rapidez, seguridad y comodidad, permitirá que los costos de operación vehicular disminuyan en relación a los costos que se generen, al transitar en una red vial sin mantenimiento y en pésimas condiciones, lo cual es beneficiosos para los usuarios viales. El conservar una vía, en condiciones óptimas, mediante intervenciones con acciones de mantenimiento rutinario y periódico representa para las Instituciones Administradoras de redes viales, un ahorro significativo, comparando con vías, a las cuales no se las ha mantenido y las han abandonado hasta el punto de deterioros severos, los cuales sólo se pueden corregir con la reconstrucción o rehabilitación integral de la vía. La relación de acuerdo al estudio es de 3 a 1, es decir se gastaría tres veces más si se llega al punto de deterioro severo, en relación a mantener las vías en condiciones de operación óptima. Entre los varios modelos de conservación, se propone el modelo de mantenimiento integral, pues se ajusta a los requerimientos de nuestra vía, obteniendo grandes ventajas, entre ellas, la liberación al estado de la carga laboral, rápidas respuestas para atender a los problemas presentados, se mantiene la transitividad y seguridad vial”.

Rafael Eduardo Osuna Ruiz. **“Propuesta para la implementación de un sistema de administración de pavimentos para la red vial de la ciudad de Mazatlán, SIN.”** Universidad Nacional Autónoma de México. México D.F. 2008. Llegando a las siguientes conclusiones: “Los Sistemas de Administración de Pavimentos son un conjunto de herramientas, cuyo objetivo principal es la racionalización de la inversión en la conservación de pavimentos que permite a la administración conseguir la mayor eficiencia en la asignación de recursos para mantener la red vial para beneficio de la sociedad mazatleca. Básicamente se espera que con la implementación de un Sistema de Administración de Pavimentos, podamos predecir el comportamiento estructural de los pavimentos, de tal manera que se puedan proponer las estrategias de conservación que garanticen en todo momento el buen estado de la red de vial de la ciudad de Mazatlán, con la certeza de haber invertido óptimamente los recursos disponibles”.

Antecedentes Nacionales

Andrés Rojas Pezo. **“Gestión de mantenimiento vial y su influencia en la satisfacción del usuario de la carretera Shapaja - Chazuta, 2018”**. Universidad Cesar Vallejo. Lima – Perú 2018. Llegando a las siguientes conclusiones: “Existe una insuficiente gestión de mantenimiento en la vía en estudio, cuyos datos, relacionados con la satisfacción del usuario muestra resultados de un coeficiente de correlación en valor positivo de 0,891 y una significación bilateral de 0,000; por lo que estos resultados son evidencia estadística suficiente para afirmar que existe una relación causal directa y significativa entre las variables de estudio, por tanto, existe influencia de la gestión de mantenimiento en los niveles de satisfacción en los usuarios en la carretera Shapaja-Chazuta. El cumplimiento de los trabajos de mantenimiento rutinario en la carretera Shapaja - Chazuta, se ubica predominantemente en el nivel medio en un 83,58 % y bajo en un 11,94%; con esta información de base, aplicada la respectiva prueba de hipótesis Rho de Spearman, se obtiene un coeficiente de correlación positivo de 0,925 y una significación de 0,000; como evidencia estadística suficiente para afirmar que el mantenimiento

rutinario influye directa y significativamente en la satisfacción de los usuarios de la vía”.

Juárez Tantahuillca, Mirian Flor **“Reducción de costos en mantenimiento aplicando modelo de gestión para la conservación vial en la carretera Lima – Canta, 2017 Tramo: Santa Rosa de Quives – Canta”** Universidad Cesar Vallejo. Lima – Perú 2017. Llegando a las siguientes conclusiones: “El inventario vial, es un factor determinante, para la adecuada intervención de la conservación vial, pues permite conocer con claridad las condiciones actuales, priorizar problemas y cómo enfrentarlos, a través de la programación de actividades y presupuestos que lograrán mantener las vías en condiciones óptimas. La modalidad de Mantenimiento Integral, permite una adecuada Gestión de conservación vial. Pues se obtiene a través de la matriz de evaluación que con respecto a las otras modalidades, esta obtiene la mayor valoración de 9. La cual combina la integración de los dos tipos de mantenimiento oportuno que es el mantenimiento rutinario y periódico en conjunto para preservar y prolongar la vida útil del tramo Santa Rosa de Quives – Canta. Se reduce los costos de mantenimiento (rutinario y periódico) hasta 9 veces menos, de lo que implicaría no atender la vía en condiciones óptimas, con trabajos oportunos y adecuados mediante la aplicación de la Gestión de Conservación vial, en el tramo Santa Rosa de Quives – Canta. El cual implica a su vez un ahorro anual de USD \$ 5, 903,880.79”

Félix Wilfredo Ulloa Velásquez. **“Sistema de gestión de la supervisión del servicio de conservación de carreteras afirmadas por niveles de servicio”** Universidad Nacional de Ingeniería. Lima-Perú 2012. Llegando a las siguientes conclusiones: “La conservación de la Carretera Cañete Chupaca-Lunahuana-Pacaran-Chupaca, Rehabilitación del Tramo Zuñiga- Div. Yauyos-Ronchas fue contratada como “servicio”, no obstante tiene componentes que tienen las características técnicas de trabajos de obras como el cambio de estándar y el mantenimiento periódico, distintos a las actividades permanentes del mantenimiento rutinario. Al haber sido considerado como servicio no ha sido evaluado el beneficio social del gasto que considera el SNIP, no obstante ha requerido sumas significativas para su intervención, consumiendo los recursos en la categoría de gastos corrientes. La intervención en el

corredor vial Cañete Chupacaha puesto en valor el patrimonio vial del Estado, pero no ha quedado registrado como activo del Estado, por haberse ejecutado como gasto corriente. En el Valor Referencial los trabajos de las “partidas” de Cambio de Estándar y Mantenimiento Periódico, al no haber sido considerados como obras, les correspondió un precio unitario genérico por km, sin presentar el respaldo de su costo estimado”.

2.2 Bases teóricas

El Plan Operativo Institucional

Como documento de gestión de mediano plazo de la entidad encontramos la siguiente definición:

El POI para el Ejercicio Fiscal 2019 ha sido elaborado de manera consistente con la asignación del Presupuesto Institucional 2019 para la Unidad Ejecutora 007 y en base al POI aprobado por Resolución Ministerial 399-2018-MTC/01 del 30 de mayo de 2018. Su elaboración se ha realizado en el marco del ciclo del planeamiento estratégico para la mejora continua establecida en la Guía para el Planeamiento Institucional, aprobada por Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 033 - 2017/CEPLAN/PCD y actualizado con Resolución del Consejo Directivo N° 00053-2018-CEPLAN/CEPLAN del 31 de octubre del 2018. Además de tomar en consideración la declaración formal de la Política General de Gobierno-PGG al 2021, aprobada con DS 056-2018-PCM, y la política del sector y el marco del SINAPLAN, el Plan Estratégico del Sector Transportes y Comunicaciones-PESEM 2018-2021 aprobado por Resolución Ministerial 1029-2018-MTC/01.

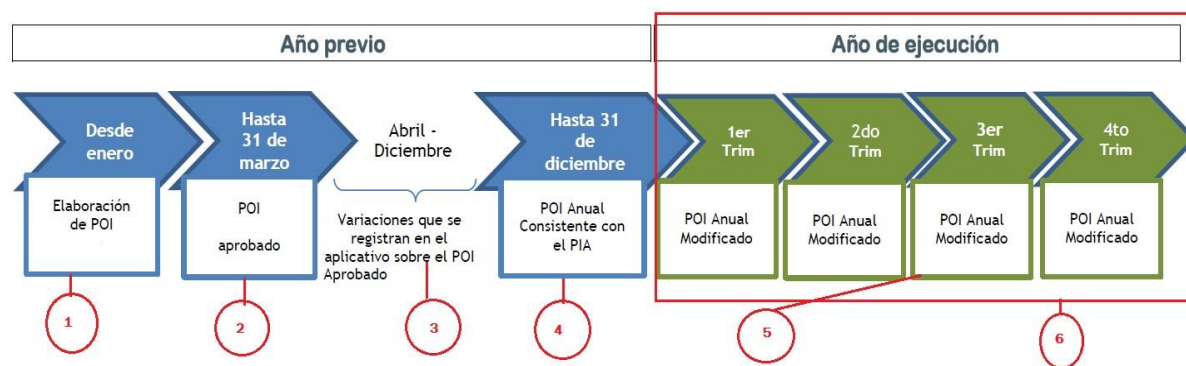
El Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobado por Resolución Ministerial N° 1060-2018 MTC/01 contiene los Objetivos Estratégicos Institucionales y las Acciones Estratégicas Institucionales. Provias Nacional contribuye al cumplimiento del Objetivo Estratégico 02 Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país y la Actividad Estratégica Institucional 02.01 Red Vial Nacional en buen estado del, para su seguimiento. Provias Nacional (PVN), es un

proyecto especial del Pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, creado mediante Decreto Supremo N° 033-2002-MTC del 12 de febrero del 2002, encargado de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte relacionada a la Red Vial Nacional, así como de la planificación, gestión y control de actividades y recursos económicos que se emplean para el mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes de la Red Vial Nacional.

Para la ejecución del POI 2019, Provías Nacional tiene una asignación en el Presupuesto Institucional de Apertura - PIA de S/ 6,363 millones, la cual se muestra por fuente de financiamiento según nivel de intervención de infraestructura vial. (PVN, 2019, pp. 6-7)

Figura 1

Etapas del POI



Según PVN (2019) “la Oficina de Planeamiento y Presupuesto de Pro vías Nacional, es responsable de la integración de POI elaborados en las unidades orgánicas sobre la base de información de la ejecución y recursos asignados en el presupuesto 2019” (p. 30).

En este contexto, la institución se orienta a continuar con la implementación de herramientas de tecnología de la información y la implementación del Sistema de Control Interno, lo cual contribuye a la modernización de la gestión pública bajo el enfoque de una gestión para resultados, teniendo como fin último el servicio de la ciudadanía y rendición de cuentas. Por el lado de la Modernización de la Gestión Pública, se busca continuar con la implementación de mecanismos más transparentes

y eficientes enfocados a mejorar los procesos de las intervenciones de Provías Nacional en la Red Vial Nacional, para la provisión de servicios públicos al ciudadano. (PVN, 2019, p. 31)

Gestión de Infraestructura. Según el POI (2019), se considera lo siguiente:

1. Meta de Desempeño de Producto: Son indicadores para medir el avance en el cumplimiento del objetivo estratégico.
2. Meta de Producto Final: El producto final está referido a los bienes y/o servicios que reciben los usuarios de la Red Vial Nacional y que les permitirá generar un cambio positivo en su bienestar. Los productos son consecuencia de realizar las actividades, según especificaciones técnicas, en la magnitud y tiempo previstos.
3. Meta de Producto Intermedio: La Gestión de Infraestructura Vial despliega procesos de mediano y largo plazo y dependen de la magnitud y complejidad de la infraestructura a implementar o administrar; así, durante el ciclo de gestión de infraestructura y sus fases, se requiere de manera secuencial de diferentes insumos terminados que se rigen la normativa del MTC y el INVIERTE.PE⁸. Los procesos de gestión generan una serie de entregables producidos por las unidades orgánicas de PVN y constituyen, en sí, su producto final pero que sin embargo constituye sólo un insumo dentro del ciclo de la gestión de infraestructura vial. Por ejemplo, tenemos que elaborar y aprobar los estudios de Perfil, Factibilidad y Definitivo, antes de ejecutar las obras viales.
4. Meta de Producción Física Anual: Las metas de producción física de las actividades operativas de producto e intervenciones de inversión para el año 2019.
5. Acciones Comunes: Está actividad concentra los gastos de dirección y gestión de Provias Nacional, cumplimiento de las normas de los sistemas administrativos, y desarrollo institucional, este último orientado a implementar proyectos institucionales que permitirán mejorar la productividad y/o desempeño de Provias Nacional desde los niveles interno o externo, de esta manera contribuir a que la organización logre productos con los mayores estándares permisibles de economía, calidad, eficiencia y eficacia. (PVN, 2019, pp. 23-25)

Figura 2**Metas de Producción**

ACCION ESTRATÉGICA INSTITUCIONAL (MTC) PVN	PRODUCTO	ACTIVIDAD OPERATIVA (MTC) PVN	INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	META 2019	RESPONSABLE
AEL02.01 Red Vial Nacional en buen estado	Camino nacional con mantenimiento vial	Ejecución de servicio de mantenimiento periódico (reciclado y recapeo)	Número equivalente de carreteras en mantenimiento periódico	Kilometro	213	Subdirección de Conservación
		Infraestructura vial pública adecuada	Elaboración de Estudio de pre inversión	Número equivalente de Estudios de pre inversión de solución definitiva de carreteras	Estudio	11.8
	Número equivalente de Estudios de pre inversión de solución básica en carreteras			Estudio	5.9	Subdirección de Conservación
	Elaboración de Estudio definitivo		Número equivalente de Estudios definitivos de carreteras	Estudio	8.0	Subdirección de Estudios
			Número equivalente de Estudio definitivos de puentes	Estudio	2.9	Subdirección de Estudios
	Ejecución de obra de carreteras (pavimento flexible y rígido)		Número equivalente de carreteras en rehabilitación, mejoramiento y/o construcción	Kilometro	296	Subdirección de Obras de Carreteras
	Ejecución de obra de puente		Número equivalente de puentes en rehabilitación, mejoramiento y/o construcción	Metros	4,058	Subdirección de Obras de Puentes

Nota: PVN (2019) “Plan Operativo Institucional -POI 2019 Provias Nacional”.

Presupuesto Institucional de Apertura (PIA). Según el POI (2019):

1. Presupuesto de Ingresos. El Plan Operativo Institucional del año fiscal 2020 se financia en un 54% por recursos provenientes de Traspasos y Remesas del Tesoro Público; 34% Endeudamiento Interno y Externo; 12% con recaudación por cobro de peaje, Otros Derechos e Ingresos por Otras Concesiones y Saldo de balance y 0.2% Donaciones y Transferencias.
2. Presupuesto según Genéricas. El Presupuesto Institucional de Apertura – PIA de Gasto de Provías Nacional para financiar el POI 2019 asciende a S/ 6,591 millones por toda fuente de financiamiento, de los cuales el 68 % se está orientado

principalmente al gasto de capital en obras de infraestructura vial; 31% a bienes y servicios para la conservación vial y el 1% a gasto de personal.

3. Presupuesto según Gestión de Infraestructura Vial. Los recursos en el año 2020 se orientan principalmente a financiar las intervenciones públicas en la RVN No concesionada (75%) y el saldo, se orienta a cofinanciar las intervenciones público-privadas a través de los Contratos de Concesión (25%). El 67% se orienta a financiar la inversión para la rehabilitación, mejoramiento y construcción, el 31% al mantenimiento y operación de la Infraestructura vial nacional y el 2% a la gestión estratégica y operativa.

4. El presupuesto por centro de costo según genérica y fuente de financiamiento destinado a financiar las actividades operativas e inversión. (PVN, 2019, pp. 27-28)

Planes, Programas y Acciones Multisectoriales. Para la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales debemos considerar:

Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC).

Con Decreto Supremo N° 238-2019-EF del 28 de julio 2019, se aprueba el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC), que tiene por finalidad:

El objetivo principal del PNIC es proporcionar una hoja de ruta —una agenda de desarrollo— para que el Estado peruano pueda incrementar la productividad y la competitividad mediante el cierre de brechas de 363 mil millones de soles (ver estudio de brecha). Asimismo, la implementación del plan permitirá el acceso seguro y resiliente a mercados locales e internacionales.

También mejorará la calidad de vida de los ciudadanos, con oportunidades sostenibles para todas las regiones del Perú. (Plan Nacional de infraestructura para la Competitividad [PNIC], 2019, p. 13)

Sistema Nacional de Riesgos de Desastre (SINAGERT). Según, el POI (2019):

En cumplimiento de la Ley N° 29664 y su reglamento, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones elaboró el primer mapa de vulnerabilidad de la RVN, el mismo que se sujeta al monitoreo y evaluación de la implementación

de procesos de estimación, prevención y reducción de riesgo. En ese escenario, Pro vías Nacional en este año realizará la verificación de los puntos vulnerables registrados en el mapa, identificación de riesgos, análisis de las propuestas para mitigar los riesgos además de la elaboración del cronograma para la implementación de la prevención de riesgos. (PVN, 2019, p. 30)

Gestión de Riesgos de los activos críticos nacionales – ACN. Según el POI (2019) de PVN:

Con Decreto Supremo N° 106-2017-PCM del 10 de noviembre 2017 se aprueba el Reglamento para la identificación, Evaluación y Gestión de Riesgos de los Activos Críticos Nacionales – ACN, cuya supervisión y monitoreo del cumplimiento, del citado Reglamento, está a cargo de la Dirección Nacional de Inteligencia – DINI. El objetivo es regular la gestión de los Activos Críticos Nacionales – ACN, estableciendo el procedimiento para su identificación, evaluación y gestión de riesgos, así como, las acciones a realizar por los sectores responsables.

Según el MTC (2019) en atención y en el marco del DS N° 106-2017-PCM, el MTC con RM N° 829-2018-MTC/01 aprobó el Plan Sectorial de Seguridad para todos sus ACN y en este contexto, Pro vías Nacional ha elaborado el Plan de Protección Integral del ACN “Corredor vial Apurímac – Cusco – Arequipa” que fue aprobado con RD N° 2509-2018-MTC/20.

Según el MTC (2019) para el 2020, Pro vías Nacional elaborará un Informe sobre la implementación de recomendaciones realizadas por la DINI con el Informe de Supervisión a la Identificación y evaluación del riesgo del ACN Corredor vial Apurímac-Cusco-Arequipa. (PVN, 2019, p. 30)

Gestión de Mantenimiento y Conservación de las Vías Nacionales

Esta variable esta normada y definida en la Resolución Directoral N° 05-2016-MTC/14 como:

El “Manual de Mantenimiento o Conservación Vial” forma parte de los Manuales de Carreteras establecidos por el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura

Vial, aprobado por D.S. N° 034-2008-MTC y constituye uno de los documentos técnicos de carácter normativo, que rige a nivel nacional y es de cumplimiento obligatorio por los órganos responsables de la gestión de la infraestructura vial de los tres niveles de gobierno: Nacional, Regional y Local.

El “Manual de Mantenimiento o Conservación Vial” constituye un documento técnico que permite a los responsables, programar, presupuestar, ejecutar y controlar las actividades de conservación vial; y tiene por finalidad brindar los criterios apropiados que se deben aplicar para la gestión del conjunto de actividades técnicas de naturaleza rutinaria y periódica, que se ejecuten en las vías, incluyendo los puentes, túneles y demás elementos de la misma, para que estos se conserven en niveles de servicios adecuados.

Asimismo, el “Manual de Mantenimiento o Conservación Vial” contiene las Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación Vial, que deben ser aplicadas sin modificación alguna, en todo caso, si durante el desarrollo de las actividades, surge la necesidad de incluir trabajos no contemplados, se propondrá como “Especificaciones Especiales” ante la entidad contratante, quien se encargará de su aprobación y reporte al órgano normativo de la infraestructura vial del MTC. (Dirección General de Caminos y Ferrocarriles [DGCF], 2018, p. 9)

Gestión de Mantenimiento y Conservación Vial. Esta definición le corresponde a la entidad según la definición del POI:

Provías Nacional, en el marco de su misión y funciones, interviene según la normativa de Gestión de Infraestructura Vial y como consecuencia de su aplicación resultan los siguientes Productos: (i) Obras viales; según su niveles de intervención de construcción, rehabilitación y mejoramiento y (ii) Mantenimiento vial de la infraestructura, a través de las actividades de mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico según corresponda.

Los insumos para lograr los productos de la Gestión de Infraestructura vial, siguiendo la normativa, son los siguientes: estudios de pre inversión, obras, expedientes técnicos, entre otros. (PVN, 2019, p. 32)

Además, para complementar los alcances de esta variable es necesario referenciar el Presupuesto según Centro de Costo. Que según, PVN (2019) “el presupuesto por centro de costo según genérica y fuente de financiamiento destinado a financiar las actividades operativas e inversión” (p. 28). Se muestra en la figura 3

Figura 3

Según Gestión de infraestructura de la RVN

NIVEL DE INFRAESTRUCTURA VIAL	PRESUPUESTO INSTITUCIONAL DE APERTURA-PIA	PRESUPUESTO POR FUENTE DE FINANCIAMIENTO			
		1. RECURSOS ORDINARIOS	2. RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS	3. RECURSOS	4. DONACIONES Y TRANSFERENCIAS
				POR OPERACIONES OFICIALES DE CRÉDITO	
ACTIVIDADES Y OBRAS PUBLICAS	4,780,488,800	2,488,626,996	742,511,121	1,537,342,521	12,008,162
OBRAS REHABILITACIÓN, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN	3,203,135,221	1,119,949,086	545,843,614	1,537,342,521	-
Rehab. Mejoram. y Construcción CARRETERAS	2,167,000,568	788,474,642	119,844,694	1,258,681,232	-
Mejoramiento con Soluciones Básicas	292,146,157	155,454,163	12,276,079	124,415,915	-
Rehab. Mejoram. y Construcción PUENTES	743,988,496	176,020,281	413,722,841	154,245,374	-
MANTENIMIENTO VIAL	1,424,014,934	1,253,622,315	170,392,619	-	-
Mantenimiento Rutinario Carreteras Pavimentadas	36,053,436	35,992,151	61,285	-	-
Mantenimiento Rutinario Carreteras NO Pavimentadas	18,484,563	18,445,283	39,280	-	-
Mantenimiento Periódico de Carreteras Pavimentadas	219,557,727	170,224,456	49,333,271	-	-
Por Niveles de Servicio	935,733,063	873,872,485	61,860,578	-	-
Emergencias	3,527,579	3,422,192	105,387	-	-
Operación de Peajes	24,444,135	1,487,281	22,956,854	-	-
Habilitación de Peajes	500,000	-	500,000	-	-
Operación Zonales	43,028,276	7,492,312	35,535,964	-	-
Puentes	142,686,155	142,686,155	-	-	-
GESTION ESTRATEGICA	153,338,645	115,055,595	26,274,888	-	12,008,162
Gestión	153,338,645	115,055,595	26,274,888	-	12,008,162
CONCESIONES	1,582,816,147	949,161,683	-	633,654,464	-
OBRAS REHABILITACIÓN, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN	1,036,415,813	402,761,349	-	633,654,464	-
Cofinanciadas	936,690,373	308,542,819	-	628,147,554	-
Autosostenible	99,725,440	94,218,530	-	5,506,910	-
MANTENIMIENTO VIAL	546,400,334	546,400,334	-	-	-
Cofinanciadas	546,400,334	546,400,334	-	-	-
TOTALES 961	6,363,304,947	3,437,788,679	742,511,121	2,170,996,985	12,008,162
Estructura (%)	100	54	12	34	0

Nota: PVN (2019) “Plan Operativo Institucional - POI 2019 Previas Nacional”.

Planificación:

Inventario de condición vial. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

El inventario de condición vial para la conservación es un procedimiento para identificar, cuantificar y evaluar la condición de todos aquellos elementos de la

carretera que requieren conservación o deben ser atendidos por los Ingenieros Residentes mediante el programa anual. El objetivo primordial de este inventario es proveer la información básica necesaria para la planificación, programación y elaboración del presupuesto de conservación iniciando el proceso a nivel de Residencia y avanzado hacia los niveles superiores hasta obtener el Presupuesto Anual de Conservación. (DGCF, 2018, p. 59)

Especificaciones técnicas de las actividades de conservación vial. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

Para cada una de las actividades de conservación, se ha establecido una Especificación Técnica, que incluyen las operaciones de conservación vial que son de aplicación más frecuente, no solamente sobre la superficie de rodadura sino de todos los elementos que integran la carretera. Las especificaciones representan el mejor criterio para la organización de los trabajos a ejecutar, puesto que incluyen personal, material, equipo y métodos de trabajo calificados.

Estimación de cantidades anuales de trabajo. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

Las cantidades anuales de trabajo resultan de las normas de cantidad que previamente se tienen establecidas. Las Normas de Cantidad, bajo un Sistema de Administración de Conservación Vial, deben ser establecidas para cada actividad, considerándose representativas de las cantidades de trabajo requeridas durante el año para mantener un adecuado nivel de servicio en las carreteras.

Las Normas de Cantidad establecen metas y objetivos, de la Jefatura de Conservación Vial, que se ven reflejados en los requerimientos mostrados en el presupuesto anual de ejecución. (DGCF, 2018, p. 231)

Preparación del programa de conservación vial. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

El sistema de administración de conservación vial debe contemplar la elaboración del programa anual de conservación y del presupuesto para su ejecución.

El programa y presupuesto definen y documentan los tipos y cantidades de trabajo que se han planeado para proveer el nivel de servicio de conservación vial, deseado con coherencia y uniformidad y los recursos necesarios para su realización.

El programa anual de conservación identifica la cantidad estimada del trabajo de conservación, por actividad, que ha sido planeado para cada residencia.

Ajustes al programa y presupuesto de conservación vial. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

El Programa y Presupuesto de Conservación Vial determinado en la forma anterior representa el Programa y Presupuesto de Conservación deseado por la Jefatura de Conservación Vial. Antes de su presentación final y aprobación el presupuesto puede ser sujeto a un ajuste, si los recursos físicos requeridos son superiores a los disponibles y no existe la posibilidad de contratar.

Programación:

Calendario anual de conservación vial. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

El Calendario Anual de Conservación Vial incluye la distribución mensual del número de cuadrillas-día considerando aquellos factores que influyen sobre la ejecución de los trabajos, tales como condiciones climatológicas y de tráfico. La distribución de las cantidades anuales de Conservación Vial se hace en función de porcentajes mensuales establecidos por el ingeniero residente con base a las condiciones locales y a las experiencias de años anteriores. (DGCF, 2018, p. 598)

Nivelación de recursos. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

La distribución de recursos de mano de obra por mes debe evitar dar lugar a requerimientos mensuales que sobrepasan a los recursos disponibles. El balance de recursos se realiza moviendo hacia los meses con menor demanda de recursos,

cantidades de trabajo de actividades cuya ejecución es flexible. Esta nivelación es efectuada en función básicamente de hombres-día disponibles. El Calendario de Trabajo definitivo corresponde al obtenido después de haber balanceado también los otros recursos. Efectuada la Nivelación de Recursos, se procede a formular el Calendario Anual de Conservación Vial ajustado al balance: necesidades/disponibilidad de recursos y luego se elabora el Cuadro de Inversiones Mensuales para la Conservación Vial. (DGCF, 2018, p. 598)

Programación quincenal. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

La Programación Quincenal es el método a través del cual el Programa Anual de Conservación Vial es puesto en acción; esta programación debe ser utilizada por los ingenieros residentes en la ejecución diaria del trabajo a realizar. En ella se detallan por actividad, por sección de control y por día: el equipo, el número de cuadrillas- día y de personal necesarios para la ejecución de los trabajos. (DGCF, 2018, p. 598)

Procedimiento para la Preparación de la Programación Quincenal. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

La Programación Quincenal es un proceso permanente de control, revisión y ajuste y será ejecutado por el Ingeniero Residente y aprobada por el Ingeniero Jefe de Conservación Vial. Para el efecto es necesario realizar una reunión, dos o tres días antes de la conclusión del período quincenal en ejecución, para la coordinación de la preparación de la programación quincenal siguiente. La reunión es un medio muy importante para el control de las operaciones de conservación. El progreso obtenido en la quincena anterior y el acumulado hasta la fecha es revisado y en caso de desviaciones importantes con respecto al Programa y las normas, deben tomarse oportunamente acciones correctivas.

Ejecución:

Especificaciones técnicas de conservación vial. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

La base para la ejecución de los trabajos son las Especificaciones Técnicas de Conservación Vial. La efectividad y eficiencia con que los trabajos son ejecutados dependen de la manera que las cuadrillas son organizadas, así como de los métodos empleados para su ejecución. El uso de las Especificaciones Técnicas es muy importante, caso contrario se podría esperar variaciones en la organización y en los métodos de trabajo utilizados por las diferentes cuadrillas. Las especificaciones, además de definir los recursos requeridos para la ejecución del programa de conservación, constituyen el punto de referencia básico en el proceso de evaluación del trabajo ejecutado. (DGCF, 2018, p. 173)

Desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

La información relativa a personal, equipo y materiales contenida en las especificaciones debe ser utilizada para la asignación diaria de los trabajos de acuerdo a la programación quincenal. Condiciones locales especiales y de rendimientos, pueden justificar variaciones de las especificaciones, en tal caso el Ingeniero Residente debe hacer los ajustes necesarios al momento de preparar la programación. Por ejemplo, en la actividad Reconformación de la Capa de Rodadura, como consecuencia de la variación en las distancias de transporte por ubicación de canteras disponibles de materiales, puede ser necesario variar el número de camiones volquetes de un día a otro para mantener una operación balanceada y eficiente.

Informe de la ejecución. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

El informe básico de la ejecución de los trabajos es el Informe del Trabajo por Actividad. En él se detallan, por día, por actividad y por sección de control, el trabajo realizado y los recursos utilizados por las diferentes cuadrillas bajo la supervisión del técnico (o capataz). El período informado corresponde a una quincena.

Evaluación y Control:

Formato informe de trabajo por actividad y de actividades complementarias. Según la DGCF (2018) “Todos los Formatos Informe de Trabajo por Actividad y de Actividades Complementarias completos deberán revisarse para verificar el tamaño de la cuadrilla y el equipo que se ha utilizado. Cualquier desviación de las especificaciones establecidas debe ser justificada plenamente” (p. 623).

Calendario anual de conservación. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

El principal aspecto a tener en cuenta en la evaluación y control a una residencia está referido a las actividades de conservación. Para controlar el avance de la Residencia, el Ingeniero Residente o el Ingeniero Jefe de Conservación Vial:

1. Revisará el Calendario Anual de Conservación para formarse una idea del trabajo futuro que debe realizarse y donde se pueden hacer reajustes si fuera necesario para cumplir con el Programa Anual de Trabajo.
2. Si cualquier actividad pareciera demasiado adelantada o atrasada, es mejor controlarla para asegurar que:
 - Los niveles de servicio sean correctamente seguidos; y
 - Se utilicen métodos normalizados de trabajo.
3. La utilización de menos cuadrilla-días de lo planeado, por ejemplo, podría ser índice de una conservación insuficiente.
4. Si se están ejecutando Actividades con menos días de lo planeado y se ha alcanzado el nivel de servicio deseado; plantear la situación al Ingeniero Jefe de Conservación Vial, con la finalidad de programar un trabajo adicional de Autorización Especial, para aprovechar los recursos disponibles.

(DGCF, 2018, p. 211)

Programación quincenal. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

La Programación Quincenal provee una evaluación más fácil y rápida del trabajo programado y completado durante la quincena previa. El Ingeniero Residente puede comparar directamente en una base diaria usando la Programación como una lista de chequeo de trabajo realizado. Al final de la quincena gran parte del trabajo planeado se debe haber completado. Sin embargo, pueden presentarse casos donde el trabajo previsto no se ha ejecutado según lo programado, debido por ejemplo, varios días de mal clima; de este modo, el programa se verá afectado por estos imprevistos. (DGCF, 2018, p. 211)

Resumen de las actividades de conservación. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

El Resumen de las Actividades de Conservación provee una comparación directa, en una base mensual, de la cantidad de trabajo planeado a la fecha en relación a la cantidad de trabajo realizado para cada actividad. Este informe identifica las actividades que están adelantadas o atrasadas, en relación al programa, así como la producción promedio diaria obtenida por tarea. (DGCF, 2018, p. 211)

Resumen de los costos de conservación. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

Los Resúmenes mensuales de los Costos de Conservación son particularmente significativos para los Ingenieros Residentes y Jefe de Conservación Vial; los datos obtenidos por trimestre y por año son herramientas que usarán principalmente las oficinas centrales para la preparación de futuros programas de conservación y presupuestos más representativos. (DGCF, 2018, p. 211)

Inspecciones de campo. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

Las inspecciones de campo deben efectuarse regularmente por el personal de las residencias, departamentos y regiones para asegurar que los niveles de servicio de

conservación deseados se logren alcanzar. La frecuencia de las inspecciones puede variar de tiempo en tiempo, pero una guía para inspecciones completa es como sigue: Región – Anual; Departamental - Semestral y Residencia - Mensual. (DGCF, 2018, p. 201)

Procedimientos de evaluación. Según la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC (2018):

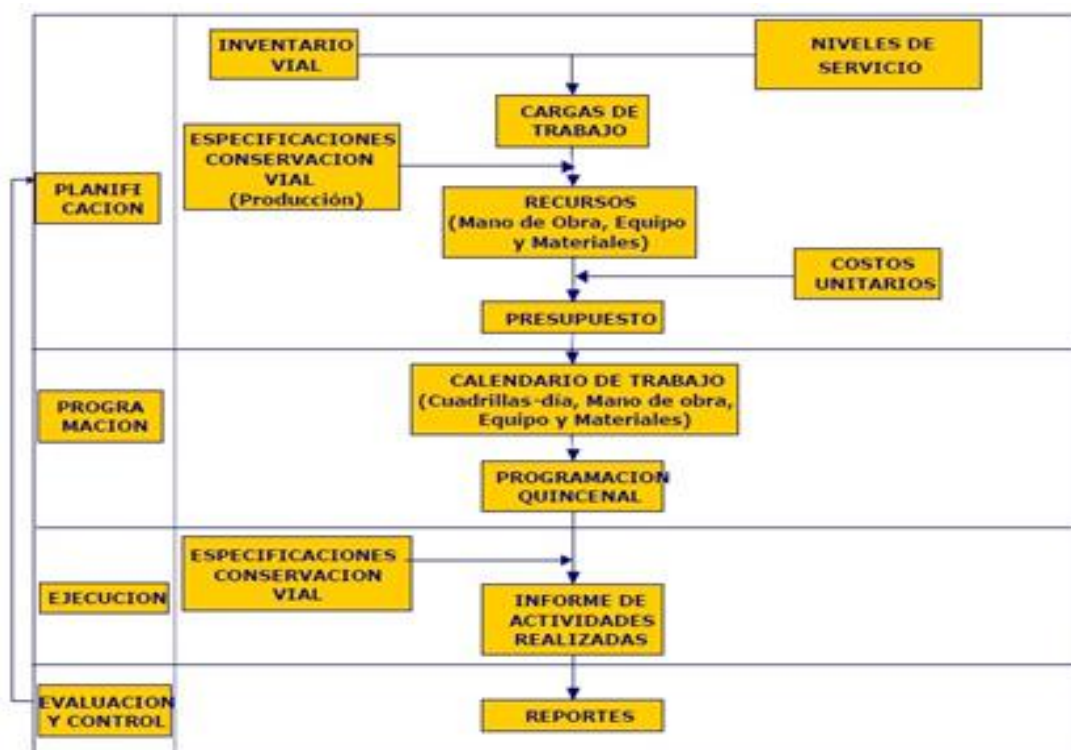
Las copias del Resumen Mensual de Actividades de Conservación y de los informes trimestrales y anuales serán puestas a disposición de los administradores directivos para que los utilicen en la evaluación de la ejecución. Deben utilizarse los siguientes procedimientos:

- 1) Identificar las actividades a las que se les debe dar atención especial. Debe enfatizarse en la evaluación de estas actividades, aquellas que requieren un mayor porcentaje del total de la fuerza laboral.
- 2) Identificar la categoría de control de trabajo para cada actividad.
- 3) Conducir reuniones periódicas de evaluación. Los Ingenieros Residentes y el Jefe de Conservación Vial, deberán reunirse mensualmente para revisar y evaluar el progreso del programa de trabajo de conservación.

Deberán llevarse a cabo reuniones semestrales del personal de la región y las oficinas centrales para revisar conjuntamente los progresos logrados. Los Formatos Informe de Trabajo por Actividad, Resúmenes de Las Actividades de Conservación y otros informes de evaluación, suministran información referente a las áreas donde pueden estar ocurriendo problemas. Sin embargo, es difícil de identificar las causas positivas o definir las soluciones solamente en base a los datos que suministran los informes. Deberán inspeccionarse las carreteras para observar las Operaciones de Conservación Vial en forma directa.

Figura 4

Gestión De Mantenimiento y Conservación Vial



Nota: (DGCF, 2018) "RM 841-2018 MTC/01.0"

2.3 Bases conceptuales

ACCIONES COMUNES: "Son los gastos administrativos de carácter exclusivo del PP, los que además no pueden ser identificados en los productos del PP, ni pueden ser atribuidos enteramente a uno de ellos" (PVN, 2019, p. 37).

CATEGORÍA PRESUPUESTARIA: "Es el primer nivel del clasificador programático. Las categorías presupuestarias son Programa Presupuestal (en adelante PP), Acciones Centrales, y Asignaciones Presupuestarias que no resultan en Productos" (PVN, 2019, p. 37).

CENTRO DE COSTOS: Según Provias Nacional:

Los Centros de Costos son las unidades de las Entidades que consolidan los costos derivados de la provisión de bienes y servicios públicos a la sociedad y del

desarrollo de los procesos de soporte. Los Centros de Costos son determinados por las Entidades en función a la naturaleza de los servicios que desarrollan y se enmarcan en las disposiciones del Sistema Nacional de Abastecimiento. (PVN, 2019, p. 37)

CUADRO DE NECESIDADES: Documento de gestión que contiene los requerimientos de bienes, servicios en general, consultorías y obras identificados por un área usuaria. Incluye las especificaciones técnicas de bienes, los términos de referencia de los servicios en general y consultorías y la descripción general de los proyectos a ejecutarse, con la finalidad de que estos puedan ser valorizados y considerados para la realización de las actividades establecidas en el Plan Operativo Institucional. (PVN, 2019, p. 37)

INDICADOR: Según Provias Nacional:

Es un instrumento para medir el logro de los objetivos de los programas; de productos y/o actividades y un referente para el seguimiento de los avances y para la evaluación de los resultados alcanzados. Existen dos tipos de indicadores: i) indicador de producción física y, ii) indicador de desempeño. (PVN, 2019, p. 38)

INDICADOR DE DESEMPEÑO: “Es la medida sobre el logro de los resultados esperados por una intervención pública o de la entrega de productos de acuerdo a determinados atributos” (PVN, 2019, p. 38).

INDICADOR DE GESTIÓN: Según Provias Nacional:

Miden el avance y logro en procesos y actividades, es decir, sobre la forma en que los bienes y/o servicios públicos son generados y entregados. Incluye los indicadores de Actividades y aquéllos de Componentes que entregan bienes y/o servicios para ser utilizados por otras instancias. (PVN, 2019, p. 38)

INDICADOR DE PRODUCCIÓN FÍSICA: “Es la medida sobre cantidades de bienes y servicios provistos (productos, proyectos y/o actividades), por una intervención pública” (PVN, 2019, p. 38).

INDICADOR ESTRATÉGICO: Según Provias Nacional:

Un indicador es estratégico cuando: mide el grado de cumplimiento de los objetivos de las políticas públicas y de los Programas Presupuestales; contribuye a corregir o fortalecer las estrategias y la orientación de los recursos; se refiere a los indicadores de Fin, Propósito y/o aquellos de Componentes que consideran apoyos, bienes y/o servicios que impactan directamente a la población o área de enfoque. (PVN, 2019, p. 38)

INSUMO: “Bienes y servicios necesarios y suficientes para llevar adelante la Actividad” (PVN, 2019, p. 38).

LÍNEA BASE: “Valor del indicador que se establece como punto de partida para evaluarlo y darle seguimiento” (PVN, 2019, p. 38).

MANUAL DE OPERACIONES (MO): “Documento técnico normativo de gestión institucional, en el que se determinan la naturaleza, funciones, estructura orgánica y ámbito de competencia de los órganos que conforman PVN” (PVN, 2019, p. 39).

META: “Es el valor numérico proyectado de los indicadores. Existen dos tipos de metas: i) meta física, y ii) meta del indicador de desempeño” (PVN, 2019, p. 39).

META FÍSICA: “Es el valor numérico proyectado del indicador de producción física (productos/ proyectos y actividades/acciones de inversión y/u obras). La meta física tiene dos dimensiones. Dimensión física y financiera” (PVN, 2019, p. 39).

META DEL INDICADOR DE DESEMPEÑO: “Es el valor numérico proyectado de los indicadores de desempeño (resultados y productos del PP)” (PVN, 2019, p. 39).

NOMBRE DEL INDICADOR: “Es la expresión verbal que identifica al indicador y que expresa lo que se desea medir con él” (PVN, 2019, p. 39).

PLAN DE DESARROLLO DE LOS SERVICIOS DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTE: “Herramienta de análisis, evaluación, planificación y promoción que permitirá afrontar los principales retos planteados a los sectores del transporte,

logística e industria peruanos para potenciar su competitividad futura” (PVN, 2019, p. 39).

PROGRAMA PRESUPUESTAL: Según Provias Nacional:

En concordancia con lo señalado por el numeral 79.3 del artículo 79° de la Ley N° 28411, se entiende por Programa Presupuestal a la categoría que constituye un instrumento del Presupuesto por Resultados, y que es una unidad de programación de las acciones de las entidades públicas, las que integradas y articuladas se orientan a proveer productos para lograr un Resultado Específico en la población y así contribuir al logro de un Resultado Final asociado a un objetivo de política pública. (PVN, 2019, p. 39)

PROYECTO: Según Provias Nacional:

En concordancia con lo establecido en el artículo 2° del Decreto Supremo N° 102- 2007-EF3, constituye una intervención limitada en el tiempo, de la cual resulta un producto final, que concurre a la expansión de la acción del Gobierno. Representa la creación, ampliación, mejora, modernización y/o recuperación de la capacidad de producción de bienes y servicios, implicando la variación sustancial o el cambio de procesos y/o tecnología utilizada por la entidad pública.

RED VIAL NACIONAL: Según Provias Nacional:

Es el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) es el conjunto de carreteras del país que está conformado por las Red Vial Nacional (RVN), Red Vial Departamental o Regional (RVD) y Red Vial Vecinal o Rural (RVV). La Red Vial Nacional (RVN) comprende las carreteras que interconectan el ámbito nacional; está conformada por los principales ejes longitudinales y transversales y constituyen la base del SINAC, sirviendo como elemento receptor de las carreteras Departamentales o Regionales y de las carreteras Vecinales o Rurales. (PVN, 2019, p. 16)

2.4 Bases epistemológicas, filosóficas y/o antropológicas

García (2009) dice que: “La contabilidad es una ciencia aplicada que se ocupa de la descripción cuantitativa y de la proyección de la existencia y circulación de objetos diversos en cada ente u organización social” (p. 17). Considerando los distintos pensamientos epistemológicos acerca de la contabilidad, se puede decir que la misma se encuentra ubicada como ciencia económica y parte de la ciencia social, ya que, existen investigaciones sustentadas que demuestran que cumple con todos los requisitos necesarios para ser ciencia. En la ciencia de la Contabilidad no resulta fácil concretar una definición en un determinado conocimiento científico, dado el largo recorrido histórico de la misma, por lo que necesariamente surgen diferentes definiciones correspondientes a las concepciones conceptuales imperantes en cada momento, pudiéndose comprobar que según, García (2009) "en su mayoría responden al estado en que se hallaba la Contabilidad en la época en que se dieron, como a las diferentes tendencias conceptuales mantenidas por sus autores” (p. 7). Desde la Teoría Tridimensional de la Contabilidad, nos dice que:

Es una estructura conceptual de la Teoría Tridimensional de la Contabilidad: “La contabilidad es aquella ciencia que trata sobre los métodos de registración de las transacciones en los negocios y que interpreta las argumentaciones asentadas en libros y documentos para que así él luego pueda tener una clara concepción de la exacta posición financiera o gerencial de la firma o empresa, tanto como un todo como por partes”. (Montes S. Carlos A, Mora R. Gustavo, 2013, p. 64)

Según, Massi (1962) “La ciencia que estudia el patrimonio, y las variaciones que en él se producen. El objeto de la contabilidad es la medición adecuada del patrimonio en sus diversos aspectos” (p. 72). Sin embargo diferentes autores afines a la contabilidad la han definido como ciencia: Cerboni la consideró como “ciencia de la administración hacendal”; Besta como “ciencia del control económico”; López Amorín, “ciencia del equilibrio patrimonial”.

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

3.1 Ámbito

La investigación se llevó a cabo en la Unidad Zonal Huánuco de Provías Nacional, ubicada en el distrito, provincia y departamento de Huánuco. Lugar donde se operan las dimensiones de las dos variables de estudio.

3.2 Población

Para el presente estudio de investigación se estableció una población de 20 trabajadores administrativos y técnico quienes vienen laborando en la institución bajo distintas modalidades contractuales vigentes, los que se muestran en siguiente cuadro:

Tabla 3

Población Unidad Zonal Huánuco de Provías Nacional

N°	NOMBRE COMPLETO DE LA PLAZA	APELIDOS Y NOMBRES
1	ASISTENTE ADMINISTRATIVO - TESORERO – HUANUCO	SALAZAR LIVIA MIGUEL ANGEL
2	INGENIERO SUPERVISOR III-HUANUCO	SALAZAR CASTAÑEDA FLOR ANGELICA
3	TECNICO ADMINISTRATIVO ZONAL I - PERSONAL – HUANUCO	PINEDO ROSALES KARINA
4	TECNICO ADMINISTRATIVO ZONAL I – ABAST. – HUANUCO	MERINO ROMAN VICTOR EDUARDO
5	ASISTENTE ADMINISTRATIVO - ADMINISTRADORA –HUANUCO	DE LA TORRE YABAR EDITH
6	JEFE ZONAL – HUANUCO	GUEVARA MARTINEZ FRANCISCO RAFAEL
7	ASISTENTE DE SUPERVISION – HUANUCO	ESPINOZA JESUS CALEB JUNIOR
8	SUPERVISOR DE CONTRATO U.Z. – HUANUCO	BERROSPI HUAYTAN RICARDO
9	MANT.REP. Y CONTROL A EQ.MECANIC. EN LA UZ.HUANUCO	TORRES DIONICIO JUAN CARLOS
10	ASISTENTE DE SUPERVISION – HUANUCO	GRANADOS MARTINEZ ERIKA AYDA
11	SUPERVISOR DE TRAMO	BAJONERO OLIVAS JAIME GILBERTO
12	SUPERVISOR DE TRAMO	PINCHI REYNAGA WERNER LUCIN
13	SUPERVISOR DE TRAMO	ROMAN LUQUILLAS KAREN ESTEFANI
14	SUPERVISOR DE TRAMO	BERAUN CARNERO JHONNY ROGGER
15	ASISTENTE DE SUPERVISION	OCHOA SIMON LUIS IVINSON
16	ASISTENTE DE SUPERVISION	CALDAS NIETO ELMO LUIS
17	ASISTENTE DE SUPERVISION	DAGA SAAVEDRA DIANA ALEXANDRA
18	ASISTENTE DE SUPERVISION	JUY MORI WENDY
19	ASISTENTE DE SUPERVISION	MELENDEZ SIU ROY
20	ASISTENTE DE SUPERVISION	BERNAL MEZA JENNY PAOLA

Nota: “Gerencia de Recursos Humanos”.

3.3 Muestra

Para la siguiente investigación se procedió a utilizar la muestra poblacional, es decir se utilizó el total de la población, que son 20 trabajadores.

3.4 Nivel y tipo de estudio

3.4.1 Nivel de estudio

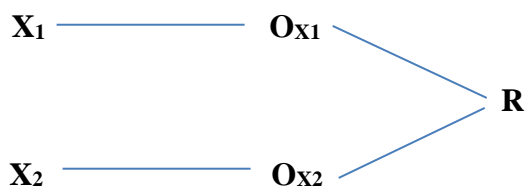
La investigación es de nivel correlacional, porque se buscó medir el grado de relación o asociación entre las variables. Según Hernández (2014) “asocian variables mediante un patrón predecible para un grupo o población” (p. 93).

3.4.2 Tipo de estudio

La investigación es de tipo aplicada debido a que se utilizó teorías y directivas ya existentes sobre el presupuesto público con su Clasificación por Fuentes de Financiamiento, el que permite a las oficinas zonales ejecutar los ingresos y gastos; todo en relación a la gestión de mantenimiento y conservación que se implementó en PROVIAS -Huánuco. Según Hernández (2014) “se miden las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones obtenidas utilizando métodos estadísticos, y se extrae una serie de conclusiones respecto de la o las hipótesis”

3.5 Diseño de investigación

El diseño que se utilizó en el desarrollo de la presente investigación es el **No Experimental**, porque no se interviene o manipula ninguna variable, no se tiene variables de control y solamente verificamos la relación o asociación que tienen ambas variables; prospectivo, porque se aplicó un instrumento documental para la obtención de datos; y transversal, porque la obtención o medición de datos se realizó a la muestra en un solo momento.

Esquema**Donde:****X₁: Plan operativo institucional****X₂: Gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales****O_{X1}: Observación al plan operativo institucional****O_{X2}: Observación a la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales****R: Correlación****3.6 Métodos, técnicas e instrumentos****3.6.1 Métodos**

Método deductivo. Relacionado según PVN (2019) que nos permitió revisar los diversos enfoque teóricos y prácticos sobre el POI, 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 POI y el manual de mantenimiento y conservación de vías de DGCF (2018) y como instrumento se usaron las fichas bibliográficas y de resumen.

Método del análisis: Entendiendo el análisis como un procedimiento para llegar a la comprensión mediante la descomposición de un fenómeno en sus elementos constitutivos; Según (Lopera et al., 2010) “el método analítico es un camino para llegar a un resultado mediante la, entendido como la descomposición de un fenómeno en sus elementos constitutivos”. Criterio por el que nos permitió descomponer las variables en sus dimensiones e

indicadores para ser relacionadas y analizadas sus características básicas de cada una de ellas por tanto del plan operativo y la gestión de mantenimiento y conservación que lidera PROVIAS nacional, oficina Huánuco. Como técnica se utilizó a la estadística descriptiva con sus cuadros y gráficos respectivos. Y su instrumento fueron los cuadros comparativos.

3.6.2 Técnicas

Encuesta. Según Tamayo y Tamayo (2008) la encuesta: “es aquella que permite dar respuestas a problemas en términos descriptivos como de relación de variables, tras la recogida sistemática de información según un diseño previamente establecido que asegure el rigor de la información obtenida” (p. 41).

Estadística. Según Murria R. Spiegel, (1991) dice: "La estadística estudia los métodos científicos para recoger, organizar, resumir y analizar datos, así como para sacar conclusiones válidas y tomar decisiones razonables basadas en tal análisis" (p. 28). Por lo que esta técnica permitió procesar, organizar y encontrar las diferentes medidas de tendencia central a través de los datos presentados en las tablas y figuras de acuerdo a la recopilación y manejo del procesamiento de datos.

3.6.3 Instrumentos

Cuestionario. Según García (2003) “el cuestionario es un procedimiento considerado clásico en las ciencias sociales para la obtención y registro de datos”, por lo que viene a ser el instrumento de investigación social más usado ya que permitió presentar preguntas directas, mediante la hoja de preguntas que se le entregó a cada una de los encuestados.

Para la presente investigación se consideró un cuestionario de 35 preguntas que incluyó ambas variables y sus respectivas dimensiones.

Cuadros estadísticos. Arreglo de filas y columnas dispuestas metódicamente de modo tal que se puedan presentar y organizar los datos para clasificarlos

adecuadamente para comparar e interpretar las características de dos o más variables.

3.7 Validación y confiabilidad del instrumento.

3.7.1 Validación del instrumento.

Según Hernández (2014) “Grado en que un instrumento mide realmente la variable que pretende medir” (p. 200). Entendiendo que se buscó medir la relación de las variables de estudio con un instrumento con validez de contenido, que según Hernández (2014) “validez de contenido es el grado en que un instrumento refleja el dominio específico de contenido de lo que se mide, respetando su coherencia y consistencia técnica” (p. 201).

3.7.2 Confiabilidad del Instrumento.

Según Hernández (2014) “la confiabilidad de un instrumento de medición se determina mediante diversas técnicas, y varía de acuerdo al número de indicadores específicos o ítems que incluya el instrumento de medición” (p. 208). Por lo que para hallar el grado de confiabilidad del instrumento para medir el Plan Operativo Institucional y la Gestión de Mantenimiento y Conservación de Váis, se aplicó una prueba piloto a ocho (08) trabajadores de características similares a la muestra, pero de otra institución, con el alfa de Cronbach alcanzo un índice de confiabilidad de 0,928 la cual es considerable o buena.

Tabla 4

Validez del instrumento

Estadísticas de fiabilidad		
Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N° de elementos
,928	,928	35

3.8 Procedimiento

Se tomó fuente de datos (informaciones), desde las páginas web de PROVIAS Nacional y de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles adscritas al Ministerio de Economía y Finanzas, además de las normativas vigentes, y con los resultados obtenidos se ha realizado las siguientes acciones:

Ordenar. – se ordenó toda la información primaria y secundaria, según la RESOLUCIÓN CONSEJO UNIVERSITARIO N.º 3412-2022-UNHEVAL para presentar el Informe Final de Tesis, que nos facilitó la lectura e interpretación de las informaciones.

Clasificar. - Según la RESOLUCIÓN CONSEJO UNIVERSITARIO N.º 3412-2022-UNHEVAL, la clasificación de las mismas informaciones referente al problema de investigación, se hizo teniendo en cuenta los capítulos y títulos en el que está dividido el esquema con el que se ha desarrollado y contiene todo lo investigado.

3.9 Tabulación y análisis de datos estadísticos

Después de la aplicación de los instrumentos que se aplicó en forma directa a la muestra de estudio, estos se procesaron con un procesador con la ayuda del software SPSS-Versión 24.

Los datos fueron presentados en cuadros estadísticos y figuras respectivas, los mismos que fueron interpretados y que me permitieron obtener las conclusiones básicas del estudio.

3.10 Consideraciones éticas

Según González (2012) “la Ética es una ciencia filosófica que estudia la esencia y las leyes del desarrollo de la moral en la sociedad y en el mundo interno”. Así también se emplearon mecanismos de seguridad para proteger los datos contra posibles riesgos, tales como pérdida, acceso no autorizado, destrucción, uso, modificación o divulgación de los mismos para proteger a la entidad y sus operadores.

CAPÍTULO IV

RESULTADO

Presentados los objetivos de la presente investigación, así como de las hipótesis de estudio y descrito a la población y la muestra tomada, así como los procedimientos utilizados y las técnicas estadísticas aplicadas en el análisis de los datos recabados, estos resultados debidamente interpretados de manera descriptiva e inferencia se presentan a continuación.

4.1 Análisis descriptivo

Tabla 5

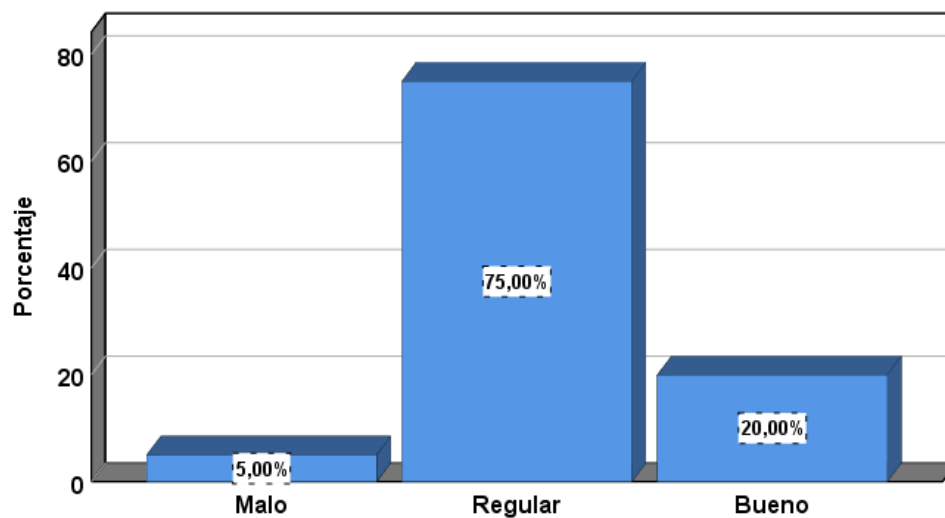
¿Cómo calificaría a la gestión de infraestructura del Plan Operativo Institucional del 2019 para la oficina zonal Huánuco?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	15	75,0	75,0	80,0
	Bueno	4	20,0	20,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 01 (Anexo 03).

Figura 5

¿Cómo calificaría a la gestión de infraestructura del Plan Operativo Institucional del 2019 para la oficina zonal Huánuco?

**Interpretación:**

El 75% de la población encuestada califican de regular a la gestión de infraestructura del Plan Operativo Institucional del 2019 para la oficina zonal Huánuco, un 20% de bueno y solo un 5% de malo.

Tabla 6

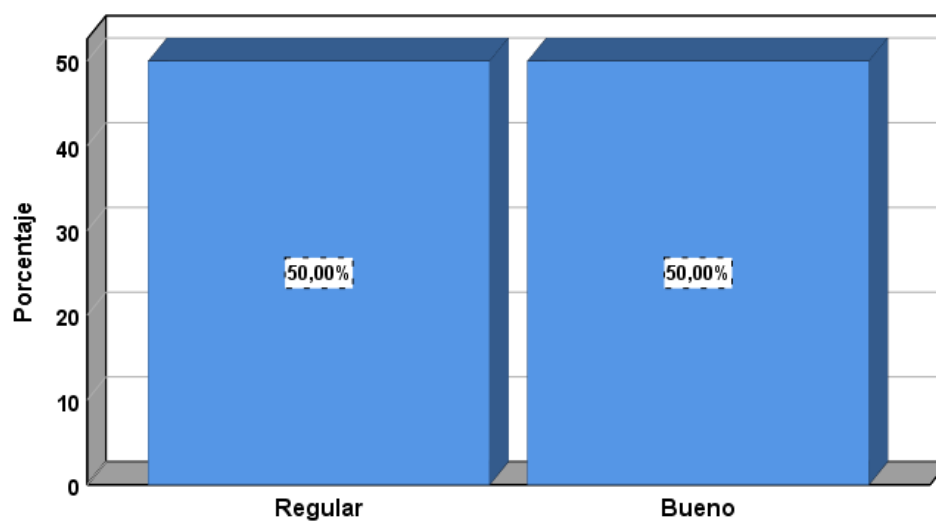
¿Considera adecuada la clasificación de las metas para la gestión de infraestructura en la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Regular	10	50,0	50,0	50,0
	Bueno	10	50,0	50,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 02 (Anexo 03).

Figura 6

¿Considera adecuada la clasificación de las metas para la gestión de infraestructura en la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 50% de la población encuestada Consideran como regular a la clasificación de las metas para la gestión de infraestructura en la oficina zonal Huánuco 2019 y el otro 50% lo consideran como bueno.

Tabla 7

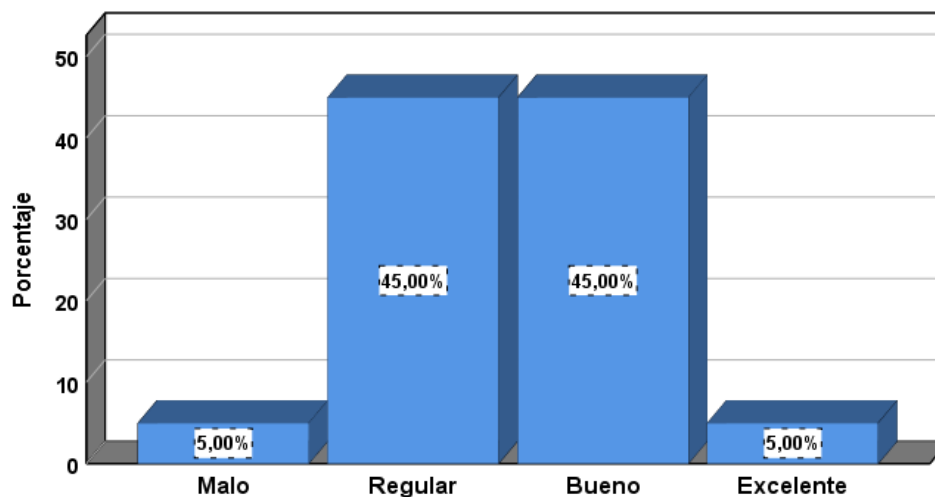
¿Cómo calificaría a las metas consideradas para la gestión de infraestructura para el cumplimiento del Plan Operativo Institucional 2019 para la oficina zonal Huánuco??

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	9	45,0	45,0	50,0
	Bueno	9	45,0	45,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 03 (Anexo 03).

Figura 7

¿Cómo calificaría a las metas consideradas para la gestión de infraestructura para el cumplimiento del Plan Operativo Institucional 2019 para la oficina zonal Huánuco??

**Interpretación:**

El 45% de la población encuestada califican de regular y bueno a las metas consideradas para la gestión de infraestructura para el cumplimiento del Plan Operativo Institucional 2019 para la oficina zonal Huánuco, solo un 5% lo consideran de malo y excelente respectivamente.

Tabla 8

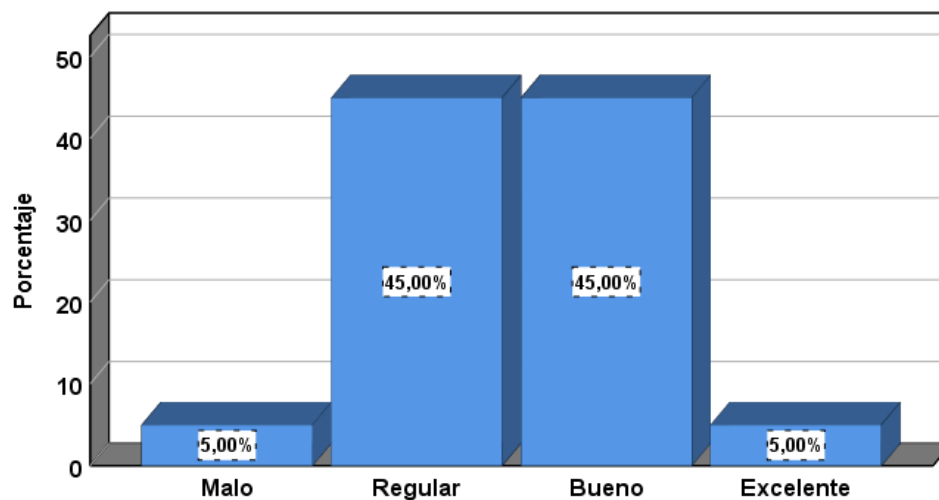
¿Considera adecuadas a las metas de gestión de infraestructura para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Malo	1	5,0	5,0	5,0
Regular	9	45,0	45,0	50,0
Bueno	9	45,0	45,0	95,0
Excelente	1	5,0	5,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 04 (Anexo 03).

Figura 8

¿Considera adecuadas a las metas de gestión de infraestructura para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 45% de la población encuestada Consideran como regular y bueno a las metas de gestión de infraestructura para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019, y solo un 5% lo consideran malo y excelente respectivamente.

Tabla 9

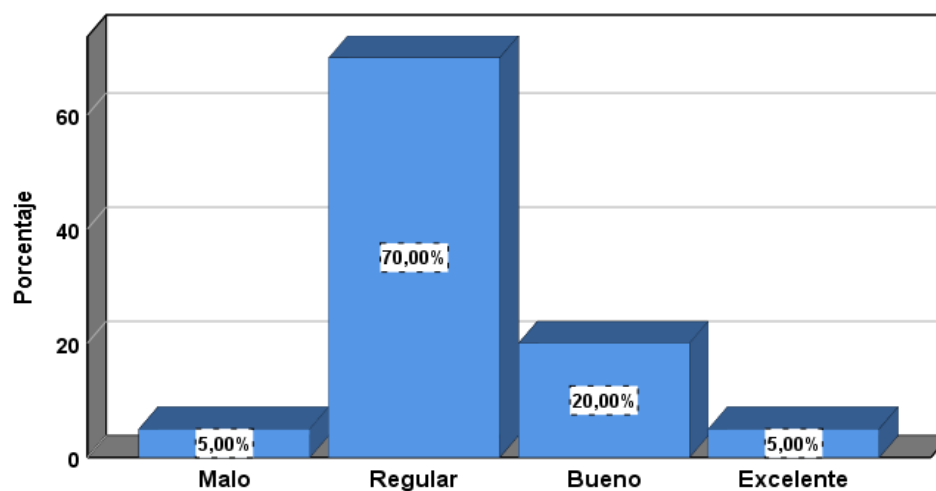
¿Cómo calificaría la relación entre la gestión de infraestructura y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 05 (Anexo 03).

Figura 9

¿Cómo calificaría la relación entre la gestión de infraestructura y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 70% de la población encuestada califican de regular la relación entre la gestión de infraestructura y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% lo califican de bueno y solamente un 5% de malo y excelente respectivamente.

Tabla 10

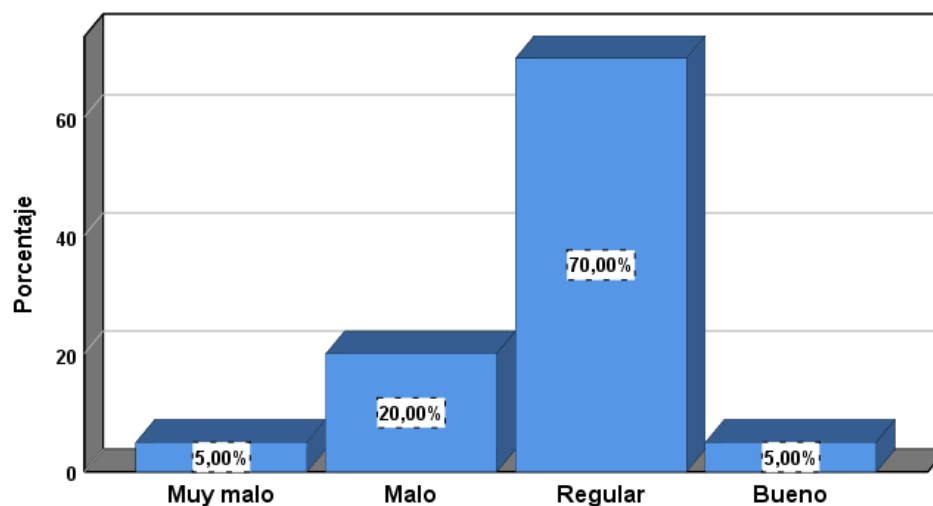
¿Cómo calificaría la formulación del Presupuesto Institucional de Apertura 2019 en lo correspondiente a la oficina zonal Huánuco?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Muy malo	1	5,0	5,0	5,0
	Malo	4	20,0	20,0	25,0
	Regular	14	70,0	70,0	95,0
	Bueno	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 06 (Anexo 03).

Figura 10

¿Cómo calificaría la formulación del Presupuesto Institucional de Apertura 2019 en lo correspondiente a la oficina zonal Huánuco?

**Interpretación:**

El 70% de la población encuestada califican de regular la formulación del Presupuesto Institucional de Apertura 2019 en lo correspondiente a la oficina zonal Huánuco, un 20% lo califican de malo y solo un 5% lo califican de muy malo y bueno respectivamente.

Tabla 11

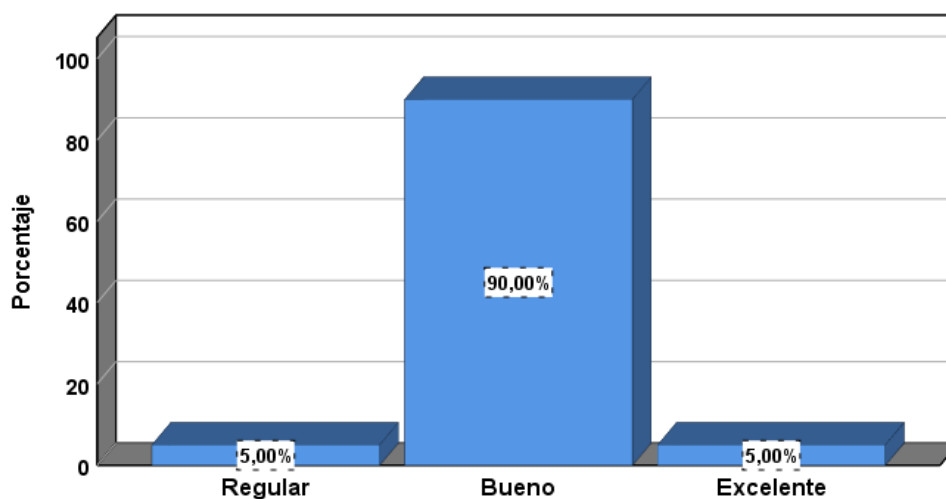
¿Considera adecuada la clasificación de los presupuestos formulados y el inventario de condición vial para el PIA 2019 en la oficina zonal Huánuco?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Regular	1	5,0	5,0	5,0
	Bueno	18	90,0	90,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 07 (Anexo 03).

Figura 11

¿Considera adecuada la clasificación de los presupuestos formulados y el inventario de condición vial para el PIA 2019 en la oficina zonal Huánuco??



Interpretación:

El 90% de la población encuestada Consideran buena la clasificación de los presupuestos formulados y el inventario de condición vial para el PIA 2019 en la oficina zonal Huánuco, solo un 5% lo consideran regular y excelente respectivamente.

Tabla 12

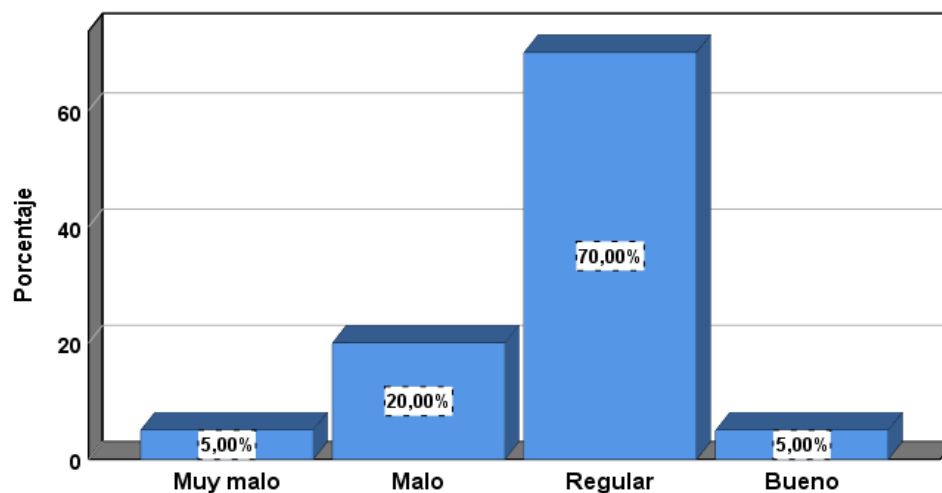
¿Considera adecuados el inventario de condición vial y la clasificación de los presupuestos formulados en el PIA para el plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Muy malo	1	5,0	5,0	5,0
	Malo	4	20,0	20,0	25,0
	Regular	14	70,0	70,0	95,0
	Bueno	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 08 (Anexo 03).

Figura 12

¿Considera adecuados el inventario de condición vial y la clasificación de los presupuestos formulados en el PIA para el plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 70% de la población encuestada consideran como regular el inventario de condición vial y la clasificación de los presupuestos formulados en el PIA para el plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% lo consideran como malo y un 5% del muy malo y bueno respectivamente.

Tabla 13

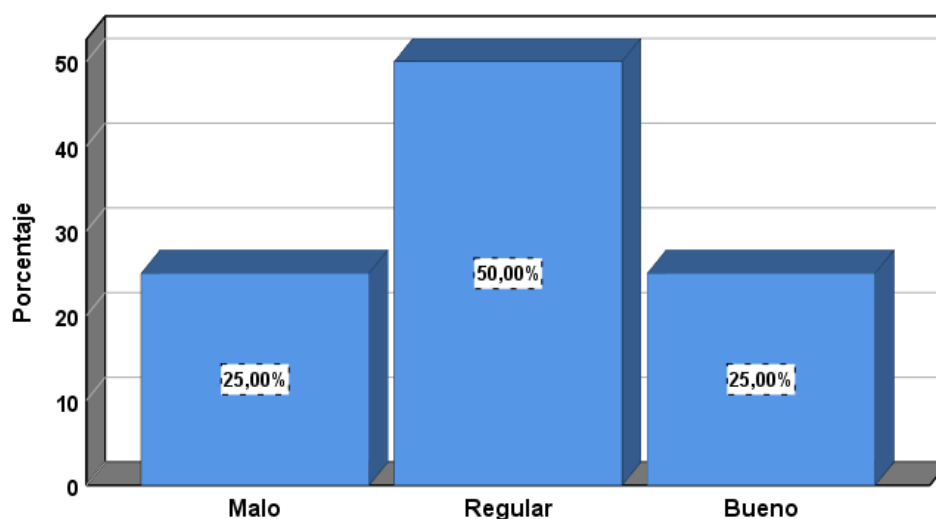
¿Considera suficientes al inventario de condición vial y los presupuestos formulados del PIA para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zona Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válid o	Malo	5	25,0	25,0	25,0
	Regular	10	50,0	50,0	75,0
	Bueno	5	25,0	25,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 09 (Anexo 03).

Figura 13

¿Considera suficientes al inventario de condición vial y los presupuestos formulados del PIA para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zona Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 50% de la población encuestada consideran como regular al inventario de condición vial y los presupuestos formulados del PIA para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zona Huánuco 2019 y un 25% lo consideran como malo y bueno respectivamente.

Tabla 14

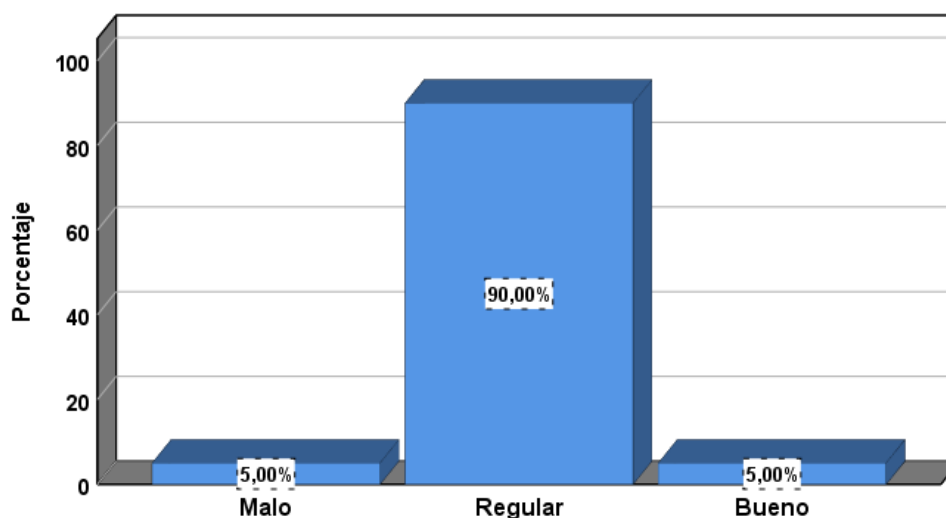
¿Cómo calificaría la relación entre el PIA 2019 y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zona Huánuco?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	18	90,0	90,0	95,0
	Bueno	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 10 (Anexo 03).

Figura 14

¿Cómo calificaría la relación entre el PIA 2019 y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zona Huánuco?

**Interpretación:**

El 90% de la población encuestada califican de regular a la relación entre el PIA 2019 y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zona Huánuco, solo un 5% lo califican de malo y bueno respectivamente.

Tabla 15

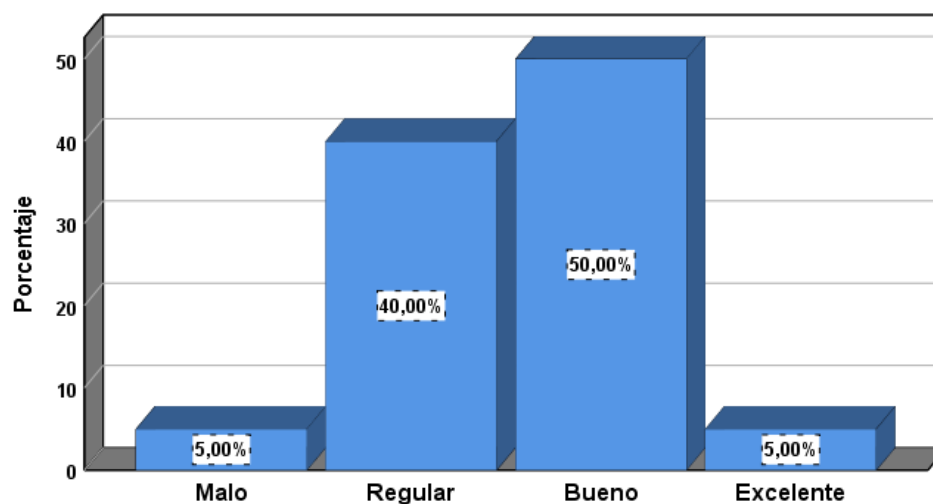
¿Cómo calificaría la formulación de los planes, programas y acciones multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	8	40,0	40,0	45,0
	Bueno	10	50,0	50,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 11 (Anexo 03).

Figura 15

¿Cómo calificaría la formulación de los planes, programas y acciones multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco?

**Interpretación:**

El 50% de la población encuestada califican como bueno la formulación de los planes, programas y acciones multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco, un 40% lo califican de regular y solo un 5% lo califican de malo y excelente respectivamente.

Tabla 16

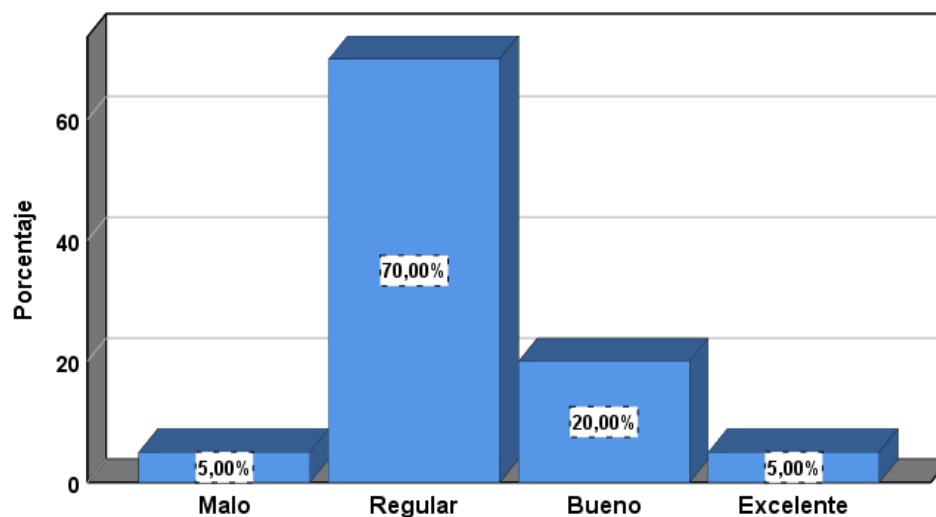
¿Considera suficiente la clasificación de los planes, programas y acciones multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 12 (Anexo 03).

Figura 16

¿Considera suficiente la clasificación de los planes, programas y acciones multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco?



Interpretación:

El 70% de la población encuestada consideran como regular la clasificación de los planes, programas y acciones multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco, un 20% lo consideran bueno y otro 5% consideran como malo y excelente respectivamente.

Tabla 17

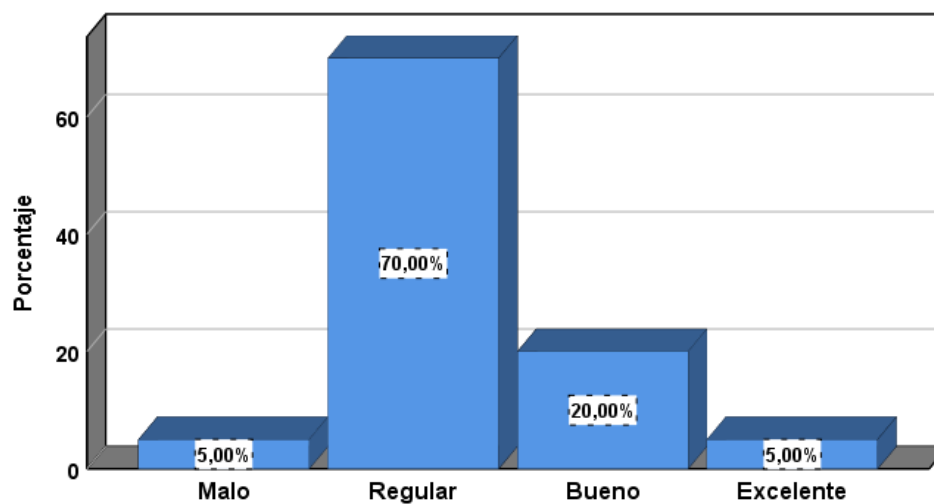
¿Considera adecuados los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la ejecución del plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 13 (Anexo 03).

Figura 17

¿Considera adecuados los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la ejecución del plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019?



Interpretación:

El 70% de la población encuestada consideran como regular los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la ejecución del plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% lo consideran bueno y un 5% lo consideran malo y excelente respectivamente.

Tabla 18

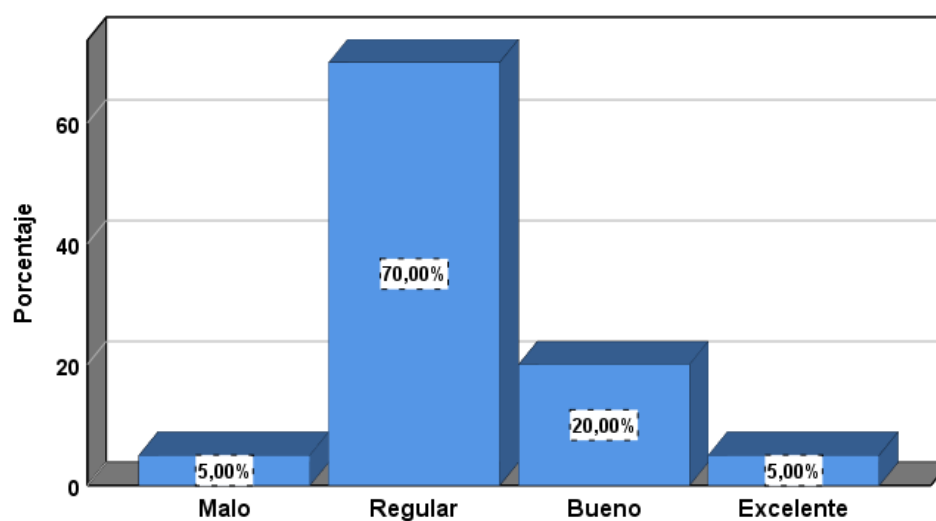
¿Considera adecuados los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 14 (Anexo 03).

Figura 18

¿Considera adecuados los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 70% de la población encuestada consideran como regular los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% lo consideran bueno y un 5% lo consideran malo y excelente respectivamente.

Tabla 19

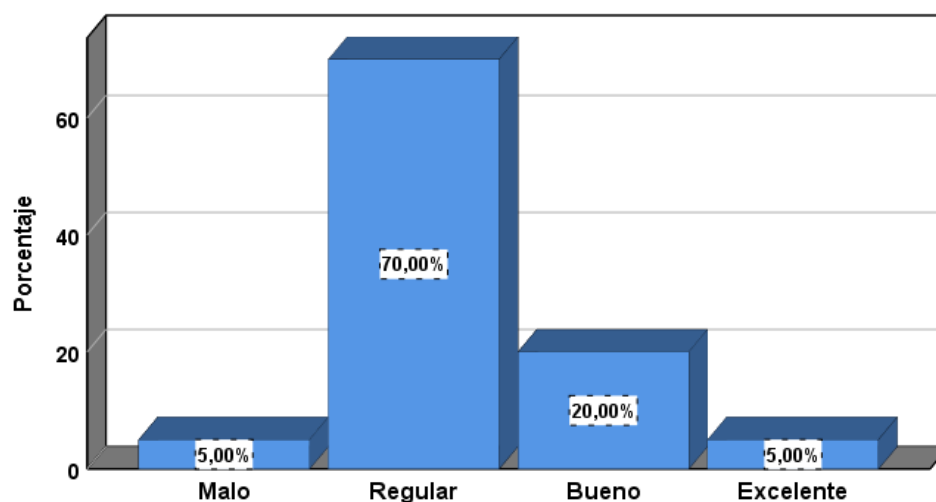
¿Cómo calificaría la relación entre los planes programas y acciones multisectoriales con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable I; pregunta 15 (Anexo 03).

Figura 19

¿Cómo calificaría la relación entre los planes programas y acciones multisectoriales con la gestión de mantenimiento y Conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 70% de la población encuestada califican de regular la relación entre los planes programas y acciones multisectoriales con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% lo califican de bueno y 5% lo califican de malo y excelente respectivamente.

Tabla 20

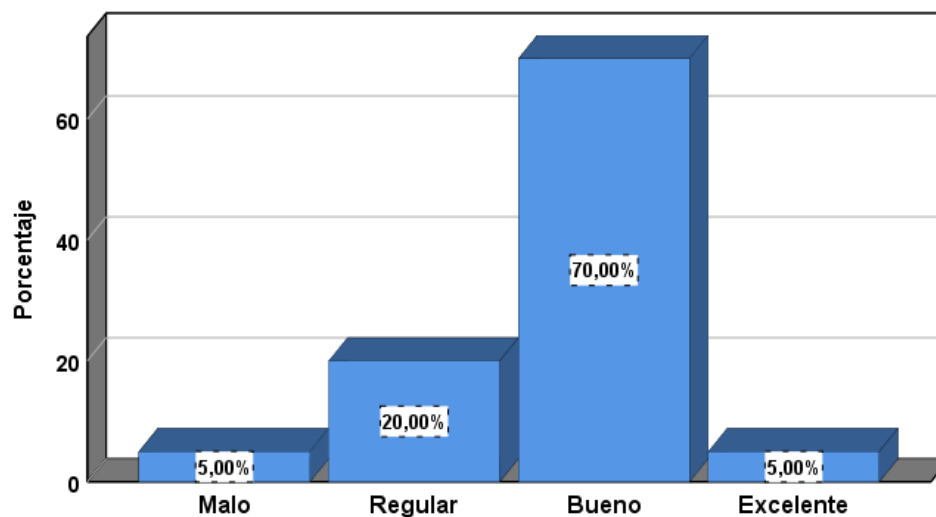
¿Cómo calificaría a planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válid o	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	4	20,0	20,0	25,0
	Bueno	14	70,0	70,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 16 (Anexo 03).

Figura 20

¿Cómo calificaría a planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?



Interpretación:

El 70% de la población encuestada califican de bueno a la planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% lo califican de regular y un 5% lo califican de malo y excelente respectivamente.

Tabla 21

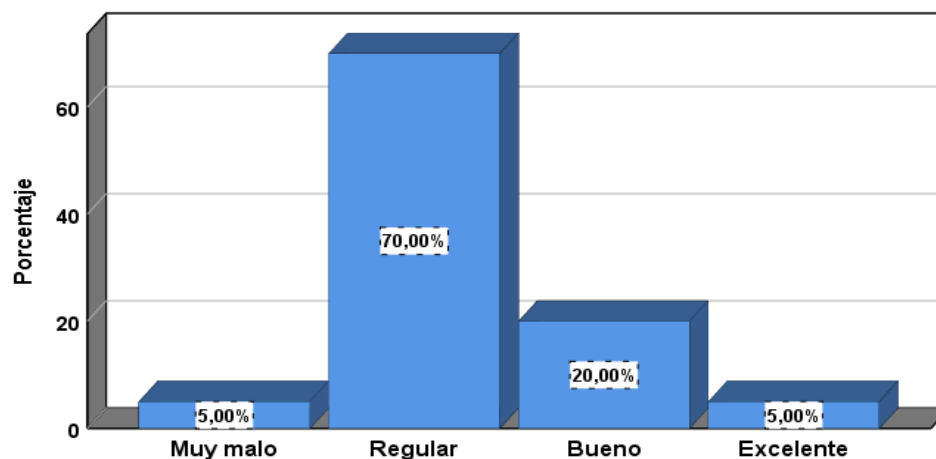
¿Considera suficientes al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la planificación de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Muy malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 17 (Anexo 03).

Figura 21

¿Considera suficientes al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la planificación de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 70% de la población encuestada consideran como regular al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la planificación de la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% lo consideran bueno y un 5% lo consideran muy malo y excelente respectivamente.

Tabla 22

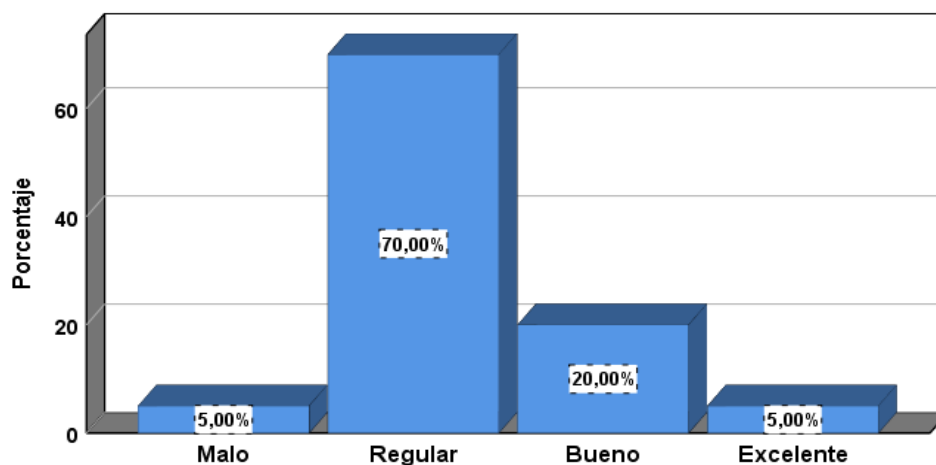
¿Considera adecuados al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 18 (Anexo 03).

Figura 22

¿Considera adecuados al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 70% de la población encuestada consideran como regular al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% regular y un 5% lo consideran como malo y excelente respectivamente.

Tabla 23

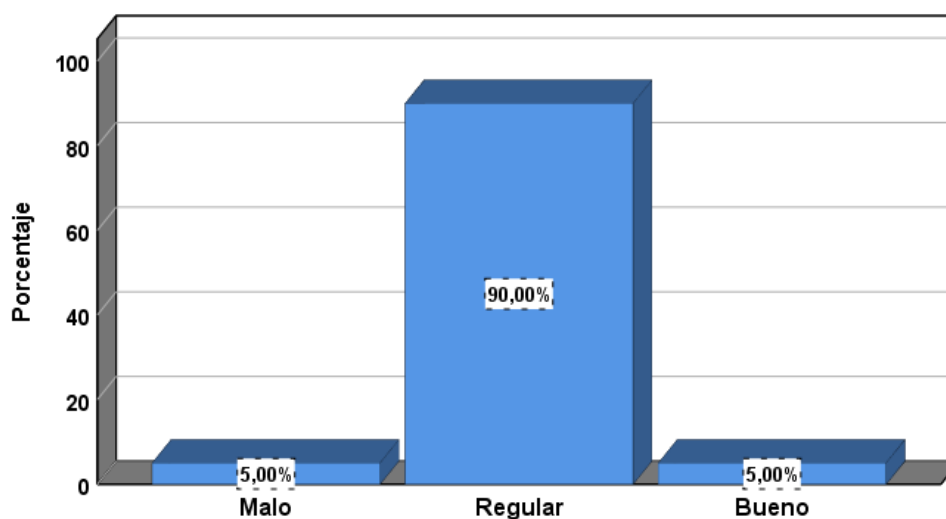
¿Cómo calificaría la relación entre la planificación con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	18	90,0	90,0	95,0
	Bueno	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 19 (Anexo 03).

Figura 23

¿Cómo calificaría la relación entre la planificación con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?



Interpretación:

El 90% de la población encuestada califican de regular a la relación entre la planificación con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019, u solo un 5% lo califican de malo y bueno respectivamente.

Tabla 24

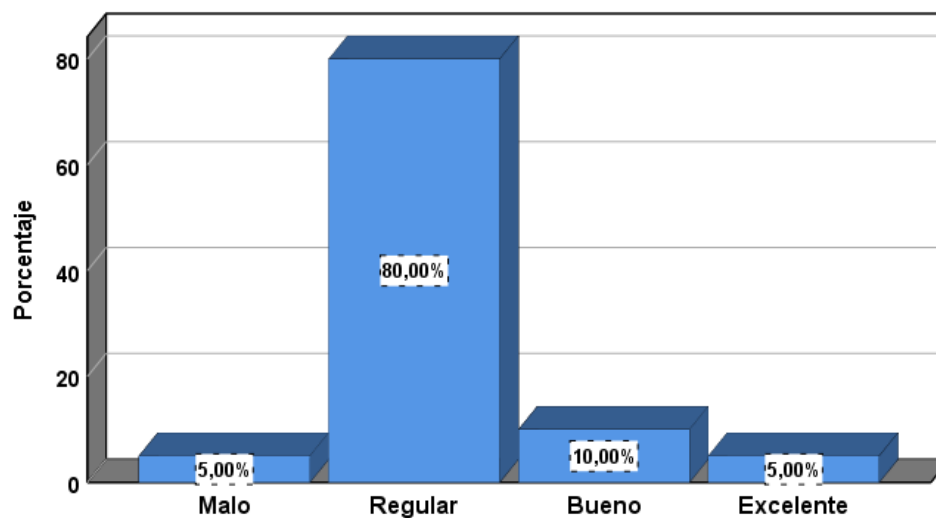
¿Cómo calificaría la relación entre la planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	16	80,0	80,0	85,0
	Bueno	2	10,0	10,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 20 (Anexo 03).

Figura 24

¿Cómo calificaría la relación entre la planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?

**Interpretación:**

El 80% de la población encuestada califican de regular a la relación entre la planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco, un 10% lo califican de bueno y un 5% lo califican como malo y excelente respectivamente.

Tabla 25

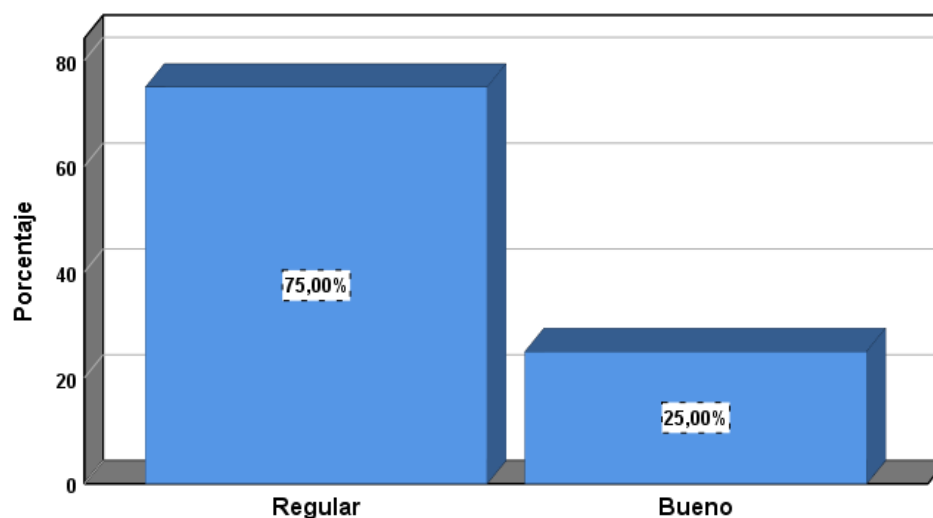
¿Cómo calificaría la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Regular	15	75,0	75,0	75,0
	Bueno	5	25,0	25,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 21 (Anexo 03).

Figura 25

¿Cómo calificaría la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 75% de la población encuestada califican de regular a la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019, y un 25% lo califican de bueno.

Tabla 26

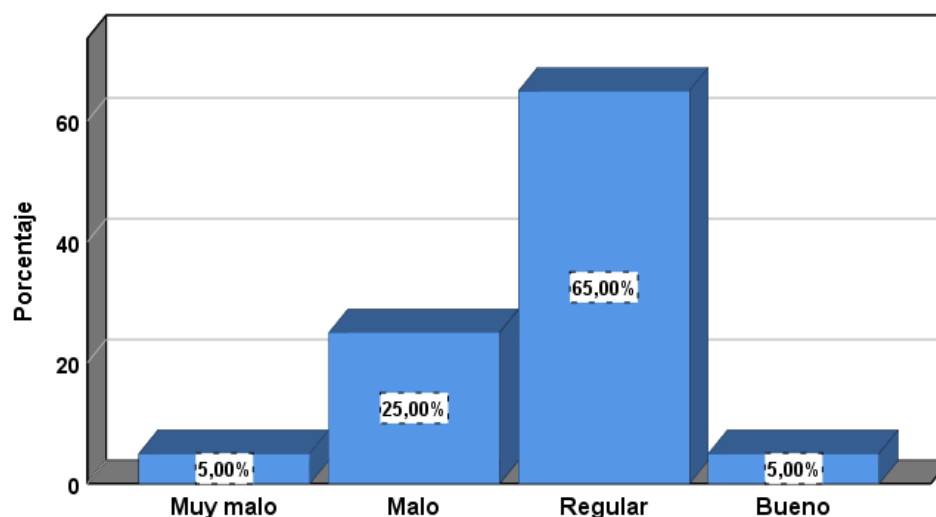
¿Considera suficientes al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la programación de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Muy malo	1	5,0	5,0	5,0
	Malo	5	25,0	25,0	30,0
	Regular	13	65,0	65,0	95,0
	Bueno	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 22 (Anexo 03).

Figura 26

¿Considera suficientes al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la programación de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 65% de la población encuestada consideran como regular al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la programación de la oficina zonal Huánuco 2019, un 25% lo consideran como malo y un 5% lo consideran muy malo y bueno respectivamente.

Tabla 27

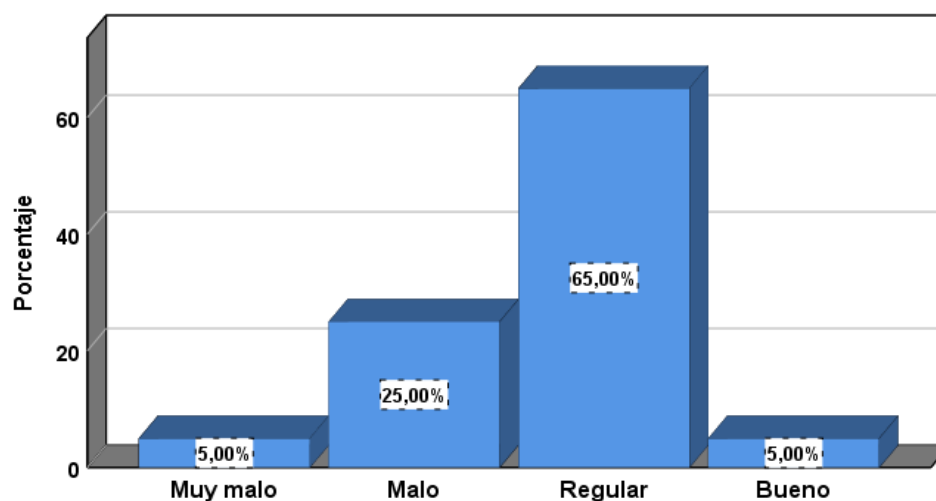
¿Considera suficientes al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Muy malo	1	5,0	5,0	5,0
	Malo	5	25,0	25,0	30,0
	Regular	13	65,0	65,0	95,0
	Bueno	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 23 (Anexo 03).

Figura 27

¿Considera suficientes al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 65% de la población encuestada consideran como regular al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019, un 25% malo y un 5% lo consideran muy malo y bueno respectivamente.

Tabla 28

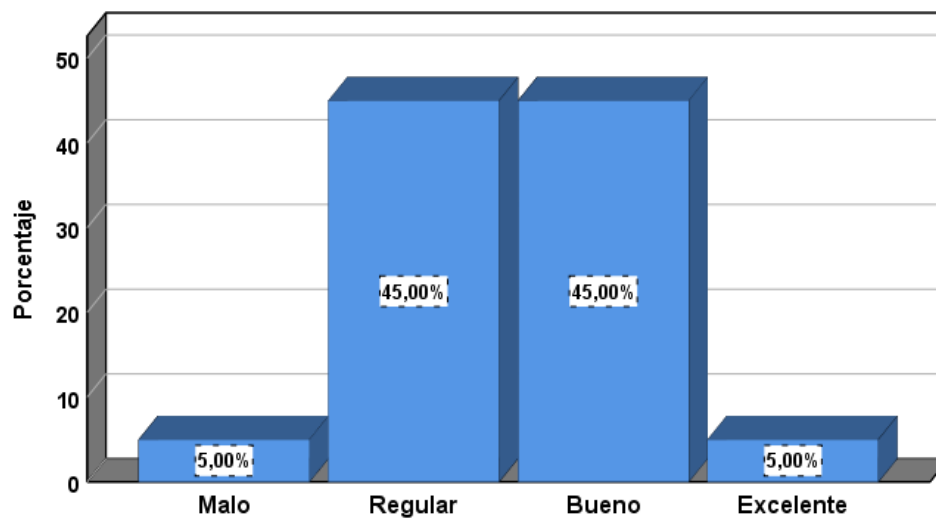
¿Cómo calificaría la relación entre la programación y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido				
Malo	1	5,0	5,0	5,0
Regular	9	45,0	45,0	50,0
Bueno	9	45,0	45,0	95,0
Excelente	1	5,0	5,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 24 (Anexo 03).

Figura 28

¿Cómo calificaría la relación entre la programación y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 45% de la población encuestada califican como regular y bueno respectivamente a la relación entre la programación y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019 y un 5% lo califican de malo y excelente respectivamente.

Tabla 29

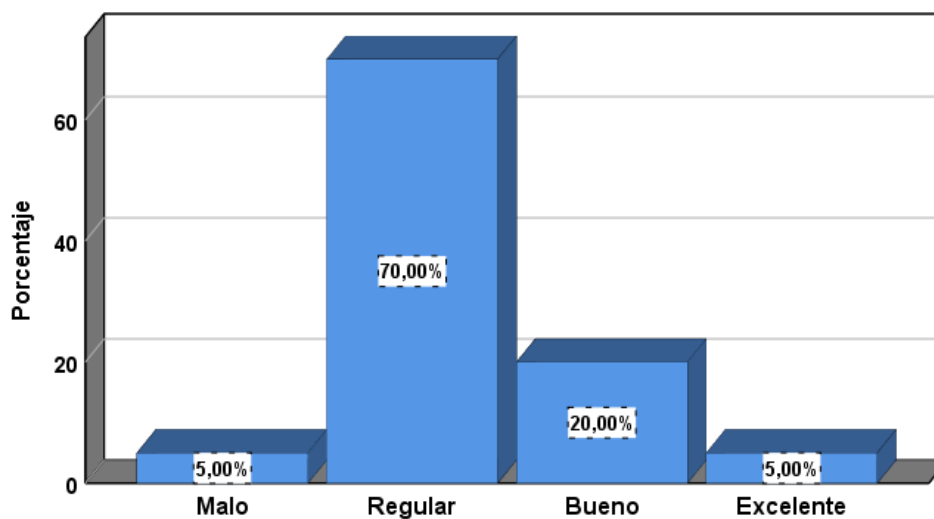
¿Cómo calificaría la relación entre la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 25 (Anexo 03).

Figura 29

¿Cómo calificaría la relación entre la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?

**Interpretación:**

El 70% de la población encuestada califican como regular la relación entre la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco, un 20% lo califica de bueno y un 5% de malo y excelente respectivamente.

Tabla 30

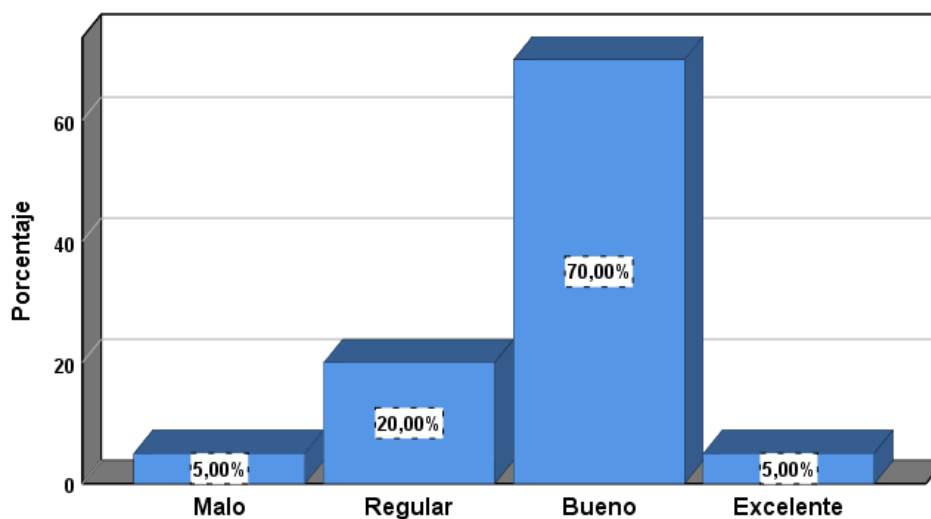
¿Cómo calificaría a la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	4	20,0	20,0	25,0
	Bueno	14	70,0	70,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 26 (Anexo 03).

Figura 30

¿Cómo calificaría a la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 70% de la población encuestada califican como bueno a la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% lo califican de regular y un 5% lo califican de malo y excelente respectivamente.

Tabla 31

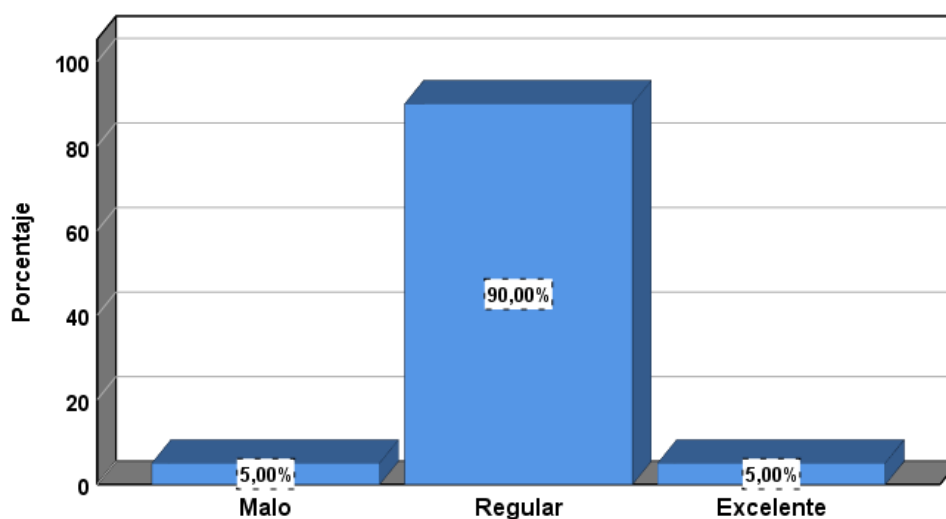
¿Considera suficientes a las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la ejecución de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	18	90,0	90,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 27 (Anexo 03).

Figura 31

¿Considera suficientes a las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la ejecución de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 90% de la población encuestada califican como de regular a las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la ejecución de la oficina zonal Huánuco 2019 y solo un 5% lo califican de malo y excelente respectivamente.

Tabla 32

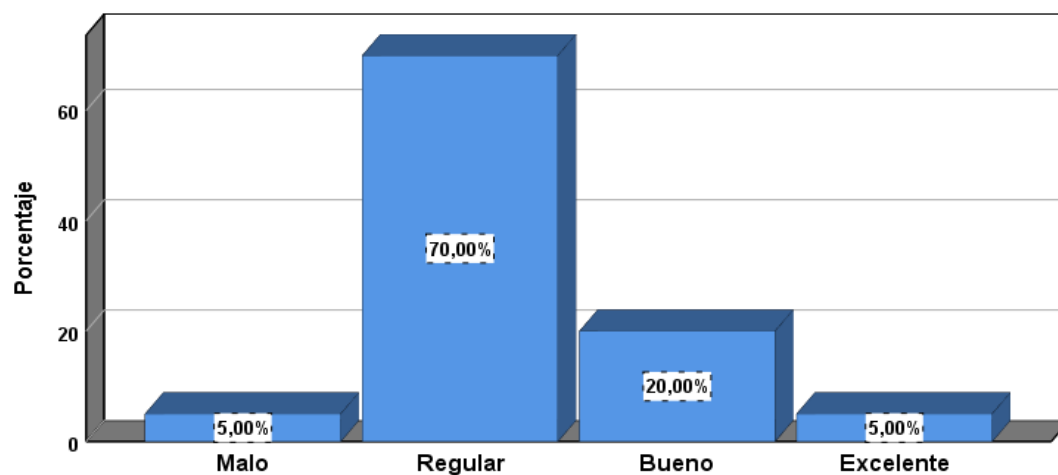
¿Considera adecuados a las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 28 (Anexo 03).

Figura 32

¿Considera adecuados a las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 70% de la población encuestada consideran como regular las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% como regular y un 5% de malo y excelente.

Tabla 33

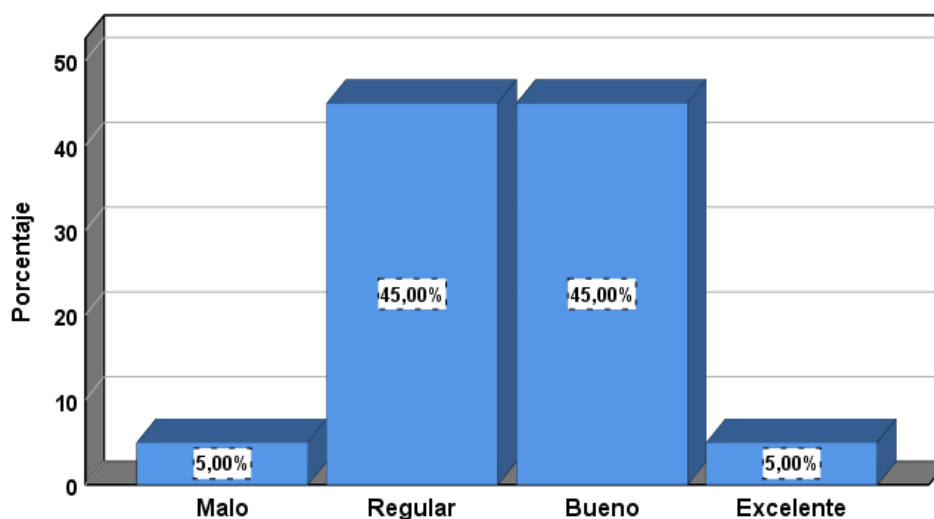
¿Cómo calificaría la relación entre la ejecución con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Malo	1	5,0	5,0	5,0
Regular	9	45,0	45,0	50,0
Bueno	9	45,0	45,0	95,0
Excelente	1	5,0	5,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 29 (Anexo 03).

Figura 33

¿Cómo calificaría la relación entre la ejecución con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?



Interpretación:

El 45% de la población encuestada califican como regular y bueno la relación entre la ejecución con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019, y solo un 5% lo califican de malo y excelente respectivamente.

Tabla 34

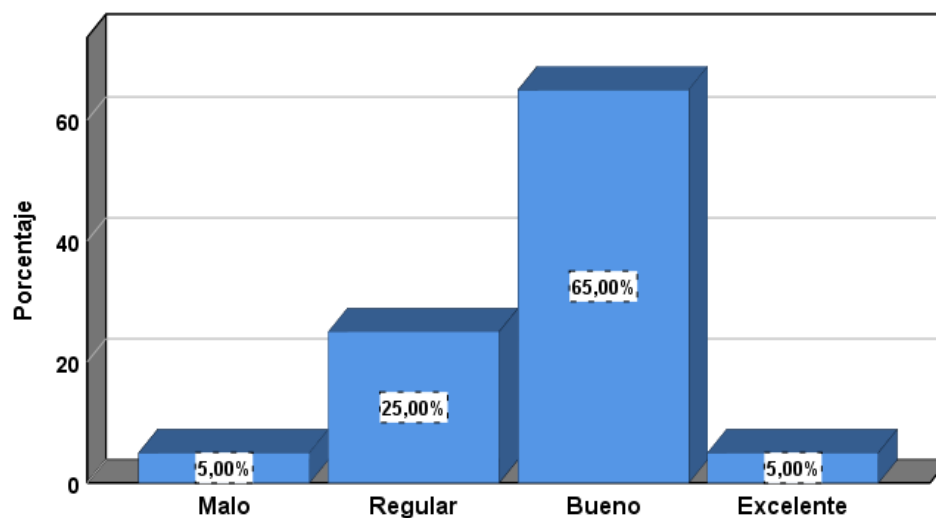
¿Cómo calificaría la relación entre la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	5	25,0	25,0	30,0
	Bueno	13	65,0	65,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 30 (Anexo 03).

Figura 34

¿Cómo calificaría la relación entre la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?



Interpretación:

El 65% de la población encuestada califican como bueno la relación entre la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco, un 25% lo califican de regular y un 5% de malo y excelente respectivamente.

Tabla 35

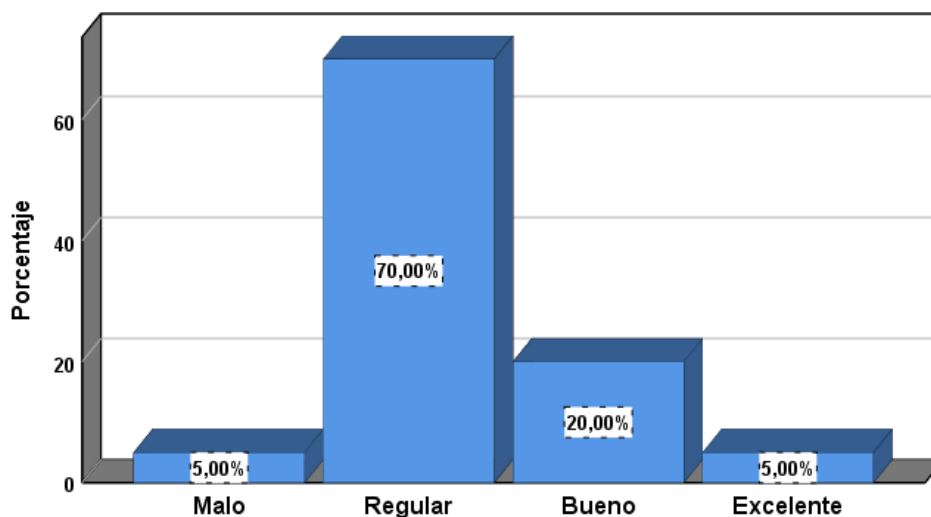
¿Cómo calificaría a la evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 31 (Anexo 03).

Figura 35

¿Cómo calificaría a la evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?



Interpretación:

El 70% de la población encuestada califican como regular a la evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% lo califican como bueno y un 5% de malo y excelente respectivamente.

Tabla 36

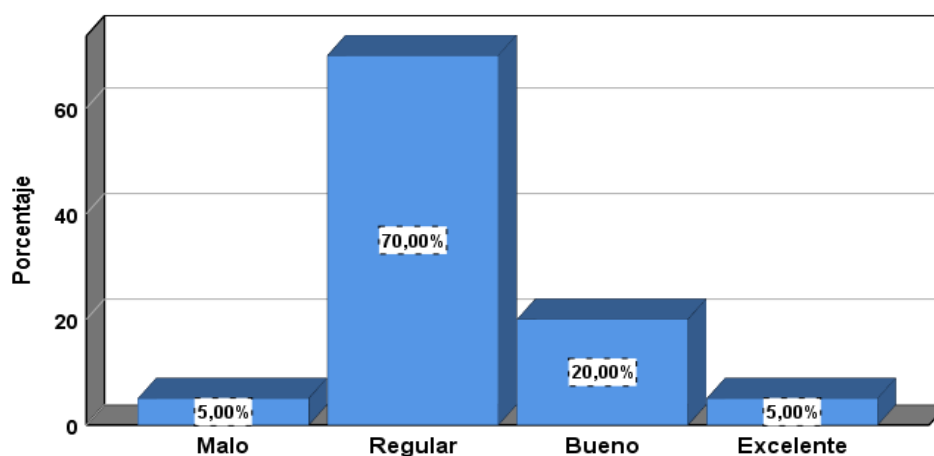
¿Considera adecuados los formatos de informes, calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de los costos para la evaluación y control en la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 32 (Anexo 03).

Figura 36

¿Considera adecuados los formatos de informes, calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de los costos para la evaluación y control en la oficina zonal Huánuco 2019?



Interpretación:

El 70% de la población encuestada considera como regular los formatos de informes, calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de los costos para la evaluación y control en la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% lo consideran regular y 5% como malo y excelente respectivamente.

Tabla 37

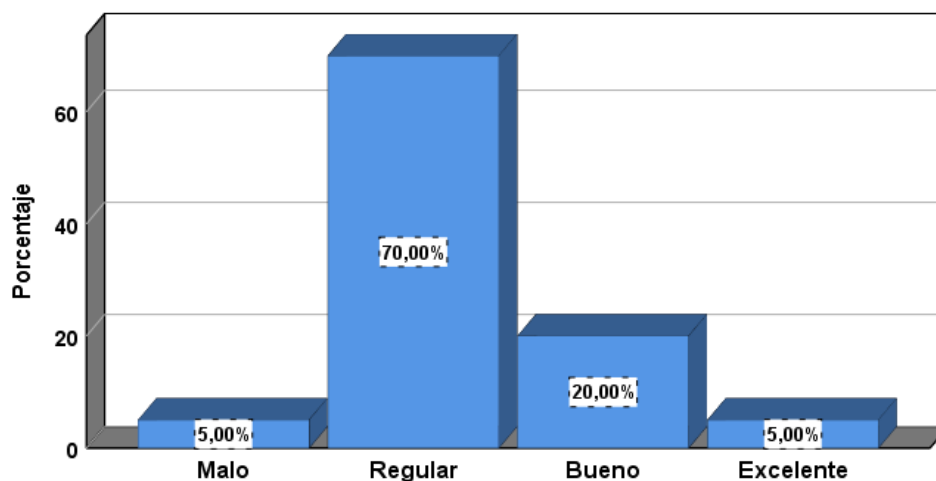
¿Cómo considera a los formatos de informes, calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de costos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 33 (Anexo 03).

Figura 37

¿Cómo considera a los formatos de informes, calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de costos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías de la oficina zonal Huánuco 2019?



Interpretación:

El 70% de la población consideran como regular a los formatos de informes, calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de costos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías de la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% de bueno y el 5% lo consideran malo y excelente respectivamente.

Tabla 38

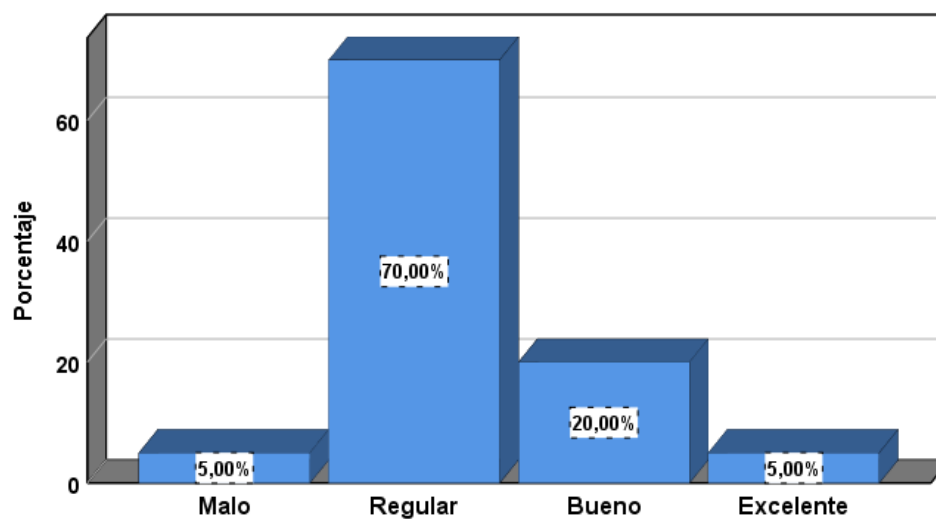
¿Cómo calificaría la relación entre la evaluación y control con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 34 (Anexo 03).

Figura 38

¿Cómo calificaría la relación entre la evaluación y control con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?

**Interpretación:**

El 70% de la población encuestada califican como regular a la relación entre la evaluación y control, con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019, un 20% lo califican de bueno y un 5% de malo y excelente respectivamente.

Tabla 39

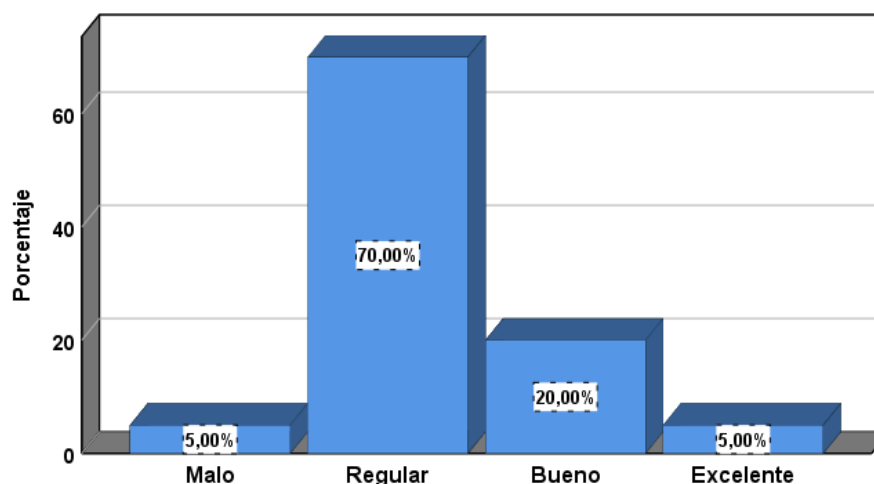
¿Cómo calificaría la relación entre evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	1	5,0	5,0	5,0
	Regular	14	70,0	70,0	75,0
	Bueno	4	20,0	20,0	95,0
	Excelente	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Nota: Cuestionario aplicado a la variable II; pregunta 035 (Anexo 03).

Figura 39

¿Cómo calificaría la relación entre la evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?

**Interpretación:**

El 70% de la población encuestada califican como regular a la relación entre la evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco, un 20% lo califican como bueno y un 5% lo califican de malo y excelente respectivamente.

4.2 Análisis inferencial y contrastación de hipótesis

Tabla 40

Tabla cruzada - PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL*LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES

			LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES			Total
			Malo	Regular	Bueno	
PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL	Regular	Recuento	1	13	2	16
		Recuento esperado	,8	10,4	4,8	16,0
		% del total	5,0%	65,0%	10,0%	80,0%
	Bueno	Recuento	0	0	4	4
		Recuento esperado	,2	2,6	1,2	4,0
		% del total	0,0%	0,0%	20,0%	20,0%
Total	Recuento	1	13	6	20	
	Recuento esperado	1,0	13,0	6,0	20,0	
	% del total	5,0%	65,0%	30,0%	100,0%	

Interpretación

- 13 trabajadores de la población encuestada consideran regular la asociación entre el Plan Operativo Institucional y La Gestión de Mantenimiento y Conservación de las vías Nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019.
- 04 trabajadores de la población encuestada consideran buena la asociación entre el Plan Operativo Institucional y La Gestión de Mantenimiento y Conservación de las vías Nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019.
- 16 funcionarios de la población encuestada califican como regular al Plan Operativo Institucional de la oficina zonal Huánuco 2019.
- 04 funcionarios de la población encuestada califican como bueno al Plan Operativo Institucional de la oficina zonal Huánuco 2019.

- 01 funcionarios de la población encuestada califican como malo La Gestión de Mantenimiento y Conservación de las vías Nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019.
- 13 funcionarios de la población encuestada califican como regular La Gestión de Mantenimiento y Conservación de las vías Nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019.
- 06 funcionarios de la población encuestada califican como bueno La Gestión de Mantenimiento y Conservación de las vías Nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019.

Para la prueba de hipótesis general en la presente investigación nos planteamos las siguientes hipótesis:

H₀: El Plan Operativo Institucional **no** se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías Nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019.

H₁: El Plan Operativo Institucional se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías Nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019.

En la presente investigación acerca de la existencia de la relación o asociación entre las dos variables de estudio: El Plan Operativo Institucional y la gestión de mantenimiento y conservación de las vías Nacionales, se realizó la prueba de chi – cuadrado.

Tabla 41

Prueba de chi - cuadrado entre el Plan Operativo Institucional y La Gestión de Mantenimiento y Conservación de las vías Nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019.

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	11,667 ^a	2	,003
Razón de verosimilitud	12,378	2	,002
Asociación lineal por lineal	9,293	1	,002
N de casos válidos	20		

a. 5 casillas (83.3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es .20.

Interpretación

Como observamos, el valor de significancia asintótica, bilateral, (Valor crítico observado) $0,003 < 0,05$ por lo que rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, es decir: El Plan Operativo Institucional se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías Nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019.

Para la prueba de hipótesis específica (01) en la presente investigación nos planteamos las siguientes hipótesis:

H₀₁: La Gestión de Infraestructura **no** se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.

H₁₁: La Gestión de Infraestructura se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.

Para verificar la existencia de relación entre la dimensión 01 de la primera variable y la segunda variable medida en el presente enunciado: La Gestión de Infraestructura se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019. Se realizó la prueba estadística de chi – cuadrado.

Tabla 42

Tabla cruzada, GESTION DE INFRAESTRUCTURA*LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES

		LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES			Total	
		Malo	Regular	Bueno		
GESTION DE INFRAESTRUCTURA	Regular	Recuento	1	12	1	14
		Recuento esperado	,7	9,1	4,2	14,0
		% del total	5,0%	60,0%	5,0%	70,0%
	Bueno	Recuento	0	1	5	6
		Recuento esperado	,3	3,9	1,8	6,0
		% del total	0,0%	5,0%	25,0%	30,0%
Total	Recuento	1	13	6	20	
	Recuento esperado	1,0	13,0	6,0	20,0	
	% del total	5,0%	65,0%	30,0%	100,0%	

Tabla 43

Prueba de chi - cuadrado

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	11,636 ^a	2	,003
Razón de verosimilitud	11,977	2	,003
Asociación lineal por lineal	9,638	1	,002
casos válidos	20		

a. 5 casillas (83.3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es .30.

Interpretación

Como se puede observar el valor de significancia asintótica bilateral (Valor crítico observado) este es de $0,003 < 0,05$ por lo que rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, es decir: La Gestión de Infraestructura se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.

Para la prueba de hipótesis específica (02) en la presente investigación nos planteamos las siguientes hipótesis:

H₀₂: El Presupuesto Institucional de Apertura **no** se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.

H₁₂: El Presupuesto Institucional de Apertura se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.

Para verificar acerca de la existencia de la asociación entre la dimensión 02 de la primera variable y la segunda variable medida en el presente enunciado: El Presupuesto Institucional de Apertura se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019. Se llevó a cabo un estudio de chi – cuadrado.

Tabla 44

Tabla cruzada, PRESUPUESTO INSTITUCIONAL DE APERTURA *LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES

			LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES			Total
			Malo	Regular	Bueno	
PRESUPUESTO INSTITUCIONAL DE APERTURA	Malo	Recuento	1	1	0	2
		Recuento esperado	,1	1,3	,6	2,0
		% del total	5,0%	5,0%	0,0%	10,0%
	Regular	Recuento	0	12	4	16
		Recuento esperado	,8	10,4	4,8	16,0
		% del total	0,0%	60,0%	20,0%	80,0%
	Bueno	Recuento	0	0	2	2
		Recuento esperado	,1	1,3	,6	2,0
		% del total	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%
Total	Recuento	1	13	6	20	
	Recuento esperado	1,0	13,0	6,0	20,0	
	% del total	5,0%	65,0%	30,0%	100,0%	

Tabla 45

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	14,615 ^a	4	,006
Razón de verosimilitud	10,872	4	,028
Asociación lineal por lineal	7,435	1	,006
N de casos válidos	20		

a. 8 casillas (88.9%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es .10.

Interpretación

Como el valor de significancia (Valor crítico observado) $0,006 < 0,05$ rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa, es decir: El Presupuesto Institucional de Apertura se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.

Para realizar la prueba de hipótesis específica (03) en la presente investigación nos planteamos las hipótesis:

H₀₃: Los Planes Programas Y Acciones Multisectoriales **no** se relacionan con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.

H₁₃: Los Planes Programas Y Acciones Multisectoriales se relacionan con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.

Para verificar en la presente investigación acerca de la existencia de la relación o asociación entre la dimensión 03 de la primera variable y la segunda variable medida en el presente enunciado: Los Planes Programas Y Acciones Multisectoriales se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019. Se llevó a cabo una prueba estadística conocida como chi – cuadrado.

Tabla 46

Tabla cruzada, PLANES, PROGRAMAS Y ACCIONES MULTISECTORIALES*LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES

			LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES			
			Malo	Regular	Bueno	Total
PLANES, PROGRAMAS Y ACCIONES MULTISECTORIALES	Malo	Recuento	1	0	0	1
		Recuento esperado	,1	,7	,3	1,0
		% del total	5,0%	0,0%	0,0%	5,0%
	Regular	Recuento	0	12	2	14
		Recuento esperado	,7	9,1	4,2	14,0
		% del total	0,0%	60,0%	10,0%	70,0%
	Bueno	Recuento	0	1	3	4
		Recuento esperado	,2	2,6	1,2	4,0
		% del total	0,0%	5,0%	15,0%	20,0%
	Excelente	Recuento	0	0	1	1
		Recuento esperado	,1	,7	,3	1,0
		% del total	0,0%	0,0%	5,0%	5,0%
Total	Recuento	1	13	6	20	
	Recuento esperado	1,0	13,0	6,0	20,0	
	% del total	5,0%	65,0%	30,0%	100,0%	

Tabla 47

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	27,995 ^a	6	,000
Razón de verosimilitud	15,658	6	,016
Asociación lineal por lineal	9,620	1	,002
N de casos válidos	20		

a. 11 casillas (91.7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es .05.

Interpretación

Como el valor de significancia asintótica bilateral (Valor crítico observado) es $0,000 < 0,05$ entonces rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, es decir: Los Planes Programas Y Acciones Multisectoriales se relacionan significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.

CAPITULO V

DISCUSIÓN

Para el presente estudio de investigación se formuló la hipótesis de trabajo: **El Plan Operativo Institucional se relaciona significativamente con la Gestión de Mantenimiento y Conservación de las vías Nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019.** Por lo que se contrastó esta hipótesis con los resultados obtenidos en las tablas N° 40 y 41, se llegó a validarlo y verificar que **el Plan Operativo Institucional se relaciona significativamente con la Gestión de Mantenimiento y Conservación**, donde se evidencia que: 13 trabajadores de la población encuestada consideran regular la relación o asociación entre el Plan Operativo Institucional y La Gestión de Mantenimiento y Conservación de las vías Nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019.

Cuatro (04) trabajadores de la población encuestada consideran buena la relación entre el Plan Operativo Institucional y La Gestión de Mantenimiento y Conservación de las vías Nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019. 16 funcionarios de la población encuestada califican como regular al Plan Operativo Institucional de la oficina zonal Huánuco 2019. 04 funcionarios de la población encuestada califican como bueno al Plan Operativo Institucional de la oficina zonal Huánuco 2019. 01 funcionarios de la población encuestada califican como malo La Gestión de Mantenimiento y Conservación de las vías Nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019. 13 funcionarios de la población encuestada califican como regular La Gestión de Mantenimiento y Conservación de las vías Nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019. 06 funcionarios de la población encuestada califican como bueno La Gestión de Mantenimiento y Conservación de las vías Nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019. Si centramos la interpretación de los resultados de la prueba de hipótesis notamos claramente en el cuadro N° 41, el valor de significancia asintótica bilateral (Valor crítico observado) es de $0,003 < 0,05$ por lo que rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa, es decir: El Plan Operativo Institucional se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías Nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019.

El objetivo formulado en el presente trabajo de investigación “Asociar el Plan Operativo Institucional con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías Nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019.” Queda demostrada en la tabla N° 41.

Los objetivos específicos propuestos se alcanzaron en su totalidad.

1. Definir como la gestión de infraestructura se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019. Este objetivo se concretizó con las tablas N° 05, 06, 07, 08 y 09, el mismo que queda demostrado en las tablas N° 42 y 43.
2. Describir de qué forma el presupuesto institucional de apertura se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019. Este objetivo se concretizó con las tablas N° 10, 11, 12, 13 y 14, el mismo que queda demostrado en las tablas N°44 y 45.
3. Estimar De qué manera los Planes Programas Y Acciones Multisectoriales se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019. Este objetivo se concretizó con las tablas N° 15, 16, 17, 18 y 19, el mismo que queda demostrado en las tablas N° 46 y 47.

Los datos recolectados en la oficina zonal Huánuco de Provias Nacional fueron consistentes, toda vez que se recolectaron en un momento adecuado a través del cuestionario aplicado a la muestra seleccionada.

De los trabajos de investigación mencionados en los antecedentes justifican favorablemente nuestro trabajo; fundamentalmente el de René Alexander Rodríguez González. **“Modelo de Gestión de Conservación Vial para reducir los costos de Mantenimiento Vial y Operación Vehicular en los Caminos Rurales de las Poblaciones de Riobamba, San Luis, Punín, Flores, Cebadas de la Provincia de Chimborazo”** Universidad Técnica de Ambato. Ambato – Ecuador 2011. Llegando a

las siguientes conclusiones: “La propuesta de un modelo de gestión de conservación vial, en el cual se administre de manera que las redes viales ofrezcan niveles de servicio óptimo, con rapidez, seguridad y comodidad, permitirá que los costos de operación vehicular disminuyan en relación a los costos que se generen, al transitar en una red vial sin mantenimiento y en pésimas condiciones, lo cual es beneficiosos para los usuarios viales.

El conservar una vía, en condiciones óptimas, mediante intervenciones con acciones de mantenimiento rutinario y periódico representa para las Instituciones Administradoras de redes viales, un ahorro significativo, comparando con vías, a las cuales no se las ha mantenido y las han abandonado hasta el punto de deterioros severos, los cuales sólo se pueden corregir con la reconstrucción o rehabilitación integral de la vía. La relación de acuerdo al estudio es de 3 a 1, es decir se gastaría tres veces más si se llega al punto de deterioro severo, en relación a mantener las vías en condiciones de operación óptima. Entre los varios modelos de conservación, se propone el modelo de mantenimiento integral, pues se ajusta a los requerimientos de nuestra vía, obteniendo grandes ventajas, entre ellas, la liberación al estado de la carga laboral, rápidas respuestas para atender a los problemas presentados, se mantiene la transitividad y seguridad vial”.

También de Andrés Rojas Pezo. “**Gestión de mantenimiento vial y su influencia en la satisfacción del usuario de la carretera Shapaja - Chazuta, 2018**”. Universidad Cesar Vallejo. Lima – Perú 2018. Llegando a las siguientes conclusiones: “Existe una insuficiente gestión de mantenimiento en la vía en estudio, cuyos datos, relacionados con la satisfacción del usuario muestra resultados de un coeficiente de correlación en valor positivo de 0,891 y una significación bilateral de 0,000; por lo que estos resultados son evidencia estadística suficiente para afirmar que existe una relación causal directa y significativa entre las variables de estudio, por tanto, existe influencia de la gestión de mantenimiento en los niveles de satisfacción en los usuarios en la carretera Shapaja-Chazuta. El cumplimiento de los trabajos de mantenimiento rutinario en la carretera Shapaja Chazuta, se ubica predominantemente en el nivel medio en un 83,58 % y bajo en un 11,94%; con esta información de base, aplicada la respectiva prueba de hipótesis Rho de Spearman, se obtiene un coeficiente de correlación positivo

de 0,925 y una significación de 0,000; como evidencia estadística suficiente para afirmar que el mantenimiento rutinario influye directa y significativamente en la satisfacción de los usuarios de la vía”.

Asimismo Juárez Tantahuilca, Mirian Flor **“Reducción de costos en mantenimiento aplicando modelo de gestión para la conservación vial en la carretera Lima – Canta, 2017 Tramo: Santa Rosa de Quives – Canta”** Universidad Cesar Vallejo. Lima – Perú 2017. Llegando a las siguientes conclusiones: “El inventario vial, es un factor determinante, para la adecuada intervención de la conservación vial, pues permite conocer con claridad las condiciones actuales, priorizar problemas y cómo enfrentarlos, a través de la programación de actividades y presupuestos que lograrán mantener las vías en condiciones óptimas. La modalidad de Mantenimiento Integral, permite una adecuada Gestión de conservación vial. Pues se obtiene a través de la matriz de evaluación que con respecto a las otras modalidades, esta obtiene la mayor valoración de 9. La cual combina la integración de los dos tipos de mantenimiento oportuno que es el mantenimiento rutinario y periódico en conjunto para preservar y prolongar la vida útil del tramo Santa Rosa de Quives – Canta. Se reduce los costos de mantenimiento (rutinario y periódico) hasta 9 veces menos, de lo que implicaría no atender la vía en condiciones óptimas, con trabajos oportunos y adecuados mediante la aplicación de la Gestión de Conservación vial, en el tramo Santa Rosa de Quives – Canta. El cual implica a su vez un ahorro anual de USD \$ 5, 903,880.79”.

CONCLUSIONES

1. Se realizó la contrastación de hipótesis donde el valor de significancia asintótica, bilateral, (Valor crítico observado) es de $0,003 < 0,05$ por lo que rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, es decir: El Plan Operativo Institucional se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías Nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019; Esto acota que, indistintamente del orden de las variables, para el desarrollo y cumplimiento de sus objetivos funciones y metas de los actores institucionales involucrados, de las oficinas involucradas, se tiene que asumir desafíos e innovaciones de forma y fondo, para articular acciones, estrategias, programas, planes y políticas conducidas desde el más alto nivel jerárquico.
2. Se realizó la contrastación de hipótesis donde el valor de significancia asintótica bilateral (Valor crítico observado) este es de $0,003 < 0,05$ por lo que rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, es decir: La Gestión de Infraestructura se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019, estos resultados demuestran que existe una fuerte relación favorable entre la gestión de infraestructura y la variable 02, pudiendo mejorar las acciones actividades y estrategias planteadas así como las metas de la gestión de infraestructura.
3. Se realizó la contrastación de hipótesis donde el valor de significancia (Valor crítico observado) es de $0,006 < 0,05$ por lo que rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa, es decir: El Presupuesto Institucional de Apertura se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019, por los resultados obtenidos se concluye que efectivamente existe una relación significativa, pero que se debe mejorar la formulación del PIA por los responsables de las oficinas involucradas.

4. Se realizó la contrastación de hipótesis donde el valor de significancia asintótica bilateral (Valor crítico observado) es de $0,000 < 0,05$ por lo que rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, es decir: Los Planes Programas Y Acciones Multisectoriales se relacionan significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019, por los resultados obtenidos se concluye que efectivamente existe una relación significativa entre los planes programas y acciones multisectoriales y la segunda variable pero que se tiene que mejorar esta dimensión entre todas las oficinas o actores institucionales involucrados.

RECOMENDACIONES

1. Se recomienda a la Unidad Zonal Huánuco de Provias Nacional, que para aportar significativamente al objetivo general y al objetivo estratégico nacional OEI.02 “Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país” en lo concerniente al departamento de Huánuco, durante todo el año, se realicen talleres de evaluación de campo y gabinete por cada inversión ejecutada así como de las actividades de mantenimiento y conservación vial, y proponer o innovar alternativas de inversión e intervención de actividades propias y diferenciadas de zonas alto andinas, de selva alta y baja. Además de Articular acciones, estrategias, programas, planes y políticas entre los actores involucrados como los alcaldes provinciales y el gobernador regional para una adecuada orientación de los recursos o fusión de los mismos; en coordinación con los sectores involucrados como el ministerio de economía y medio ambiente, u órganos consultivos vinculados al departamento de Huánuco (Consejo de Coordinación Regional).
2. Se recomienda a la Unidad Zonal Huánuco de Provias Nacional, que mediante inversiones de optimización, ampliación marginal y reposición (IOARR), fortalecer las capacidades, implementar adecuadamente a las oficinas involucradas de la oficina zonal Huánuco con más atención en la dirección de infraestructura y la sub dirección de obras de carreteras teniendo en consideración las metas proyectadas en el plan operativo y el plan estratégico orientados al departamento de Huánuco. Así como de la programación y ejecución de un plan de capacitación en materia de control, seguimiento y monitoreo permanente de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales. Posteriormente implementar prácticas de seguimiento y monitoreo de los indicadores de la dimensión Gestión de Infraestructura: Meta de Desempeño de Producto, Meta de Producto Final Ejecución y control, Meta de Producto Intermedio, Meta de Producción Física Anual, Acciones comunes.

3. Se recomienda a la Unidad Zonal Huánuco de Provias Nacional, sobre el Presupuesto Institucional de apertura, el personal de planta de planificación y presupuesto de la oficina zonal Huánuco asignado, la dirección de infraestructura (la sub dirección de obras de carreteras) y la sub dirección de estudios, formulen y ejecuten proyectos de inversión alternativos adecuados a la realidad geográfica del departamento que garanticen mejor prestación del servicio de mantenimiento y conservación en tiempos de lluvia , replantear las alternativas de solución de ser necesario desde el perfil del proyecto de inversión, pues es en esta dimensión que en próximos años de programará los presupuesto a ser ejecutados durante el año: Presupuesto de Ingresos Nivelación de recursos, Presupuesto según Genéricas, Presupuesto según Gestión de Infraestructura Vial, Presupuesto según Centro de Costo, que no solo servirán para el logro de metas sino que estas aporten relevantemente al objetivo estratégico institucional: OEI.02 “Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país”, o le departamento de Huánuco.
4. Se recomienda a la Unidad Zonal Huánuco de Provias Nacional, organizar constantes capacitaciones de actualización y evaluación de casos o resolución de casuística o experiencias exitosas entre las oficinas zonales de otras realidades del país sobre la aplicación de Los Planes Programas Y Acciones Multisectoriales: Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC), Sistema Nacional de Riesgos de Desastre (SINAGERT), Gestión de Riesgos de los activos críticos nacionales – (ACN), Gestión de riesgos en el Marco del Sistema de control interno, y su relación con una mejora continua de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DOCUMENTALES

Álvaro, U. (2014). Inicio de la Gestión: Agenda para los Primeros Cien Días TOMO III. Asociación Promoción y Capacitación para el Desarrollo - (INICAM) – PROMCAD

Ansoff, H. (1987) Teoría y comportamiento organizativos. School of Business and Management, United States International University, San Diego, California, U.S.A.

Banco Mundial. (2016) Mejorando la confiabilidad de la red vial del Perú. Lima, Perú. Autor.

Briones, H. (2014). Institucionalidad para la gestión del mantenimiento vial: caso chileno. (Tesis de maestría). Universidad de Chile. Santiago de Chile

Caballero, R. (2011) Metodología Integral Innovadora para planes y tesis. Instituto Metodológico Alen Caro E.I.R.L. primera edición 2011.

Contreras, F. y Matos, F. (2006) Gestión Estratégica en Unidades de Información: PLANEAMIENTO.

Carrasco, D. (2005). Metodología de la Investigación Científica. Décimo segunda reimpresión 2017. Editorial San marcos e.i.r.l.

Corporación Andina de Fomento (2010). Mantenimiento vial, informe sectorial. Disponible en: www.caf.com/publicaciones

Decreto Legislativo N° 1272

Decreto Legislativo Marco de la Administración Financiera del Sector Público - Decreto Legislativo N° 1436.

- Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto. Decreto Legislativo N° 1440.
- Eyzaguirre, N. (2006) Metodología integrada para la planificación estratégica – Oficina de Planificación Estratégica de la Calidad Educativa. MINEDU.
- García, P. y Hernández G. (2009). Gestión de la Conservación I. Conservación y Explotación de Carreteras. España: Tornapunta Ediciones,
- Koontz, H., Weichrich, H., y Cannice, M. (2012). Administración, una perspectiva global e empresarial. Mc Graw Hill Educación.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., y Baptista Lucio, P. (2014). Metodología de la Investigación. Sexta Edición. Editorial McGraw-Hill. México.
- Ley del Procedimiento Administrativo General - Ley N° 27444
- Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, Ley N° 27658
- Ministerio de Economía y Finanzas - MEF (2019)
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2014). Manual de carreteras, mantenimiento o conservación vial. Lima: MTC
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2008). Gestión de Infraestructura Vial. Lima: MTC.
- Neil, S. (1999) Métodos de investigación. Universidad de Kansas. Tercera Edición. Prentice Hall – México.
- Ochoa, F. (2015). Diseño de una Estrategia Para Planeación y Control de Presupuestos en ICM Ingeniería Construcciones y Montajes S.A.S.
- Porter, M. Y Kramer, M. (2006) Estrategia y sociedad. Copyright 2006 Harvard Business School Publishing Corporation.

- Quinn, R. (1995) Un modelo operativo de competencias, Maestría en gestión de organizaciones – 1995. N° Edición: 1. Ediciones Díaz de Santos.
- Serna, H. (1994) Planeación y Gestión Estratégica. 4a. Edición. Bogotá: Ram Editores.
- Serven, L. y Calderón, C. (2004). The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution. Banco Central de Chile, Documentos de Trabajo n.º 270.
- Salomón, E. (2003). Guía Conceptual-Mantenimiento rutinario de caminos con microempresas. LIMA: Oficina Subregional de los Países Andinos.
- Robles, G. y Alcerreca, C. (2000). Administración un enfoque interdisciplinario. México. Editorial Pearson
- Sabino, C. (1992). El Proceso de Investigación. Caracas - Venezuela. Editorial Panapo.
- Salkind, N. (1997). Métodos de Investigación. México. Editorial. Prentice Hall.
- Tamayo, T. y Tamayo, M (1997). El Proceso de la Investigación Científica. Recuperado de: <https://es.scribd.com/doc/12235974/Tamayo-y-Tamayo-Mario-El-Proceso-de-la-Investigacion-Cientifica>.
- Vásquez, A. y Bendezú, L. (2008). Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú. Lima: Consorcio de Investigación Económica y Social y Banco Central de Reserva del Perú.

DIRECCIONES ELECTRÓNICAS

1. https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_publico/capacita/guia_sistema_nacional_presupuesto.pdf
2. <http://www.escueladegobierno.edu.pe/fases-del-proceso-presupuestario/>

3. <http://propuestaciudadana.org.pe/sites/default/files/publicaciones/archivos/Cartilla%20Capacitacion3final.pdf>
4. https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_publ/anexos/Anexo_4_clasificador_Ftes_Financiamiento_RD003_2019EF5001.pdf
5. http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Proyectos_de_Ley_y_de_Resoluciones_Legislativas/Anexos/MINISTERIO_DE_ECONOMIA_FINANZAS.pdf

ANEXOS

ANEXO 1. MATRIZ DE CONSISTENCIA

TITULO: EL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL Y SU RELACION CON LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES DE PROVIAS NACIONAL UNIDAD ZONAL HUANUCO 2019.

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ASPECTOS METODOLOGICOS	TECNICAS E INSTRUMENTOS
<p>PROBLEMA GENERAL: ¿Cómo el Plan Operativo Institucional se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019?</p> <p>PROBLEMA ESPECIFICOS: PE1 ¿Cómo la Gestión de Infraestructura se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019?</p> <p>PE2 2) ¿De qué forma el Presupuesto Institucional de Apertura se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS</p>	<p>OBJETIVO GENERAL: Asociar el Plan Operativo Institucional con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías Nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019.</p> <p>OBJETIVO ESPECIFICOS: OE1. Definir Cómo la Gestión de Infraestructura se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.</p> <p>OE2. Describir De qué forma el Presupuesto Institucional de Apertura se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS</p>	<p>HIPÓTESIS GENERAL: Hi: El Plan Operativo Institucional se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías Nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019</p> <p>HIPÓTESIS ESPECIFICAS: HE1: La Gestión de Infraestructura se relaciona significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.</p> <p>HE2: El Presupuesto Institucional de Apertura se relaciona</p>	<p><u>VARIABLE: 01</u></p> <p>El Plan Operativo Institucional</p>	<p style="text-align: center;">GESTION DE INFRAESTRUCTURA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Meta de Desempeño de Producto • Meta de Producto Final Ejecución y control • Meta de Producto Intermedio • Meta de Producción Física Anual • Acciones Comunes 	<p>NIVEL: Correlacional</p> <p>TIPO: Aplicada</p> <p>DISEÑO No Experimental</p> <p>POBLACION N=20 Funcionarios y empleados de Pro Vías la Oficina Zonal Huánuco</p> <p>MUESTRA n = 20 Funcionarios y empleados de Pro Vías la Oficina Zonal Huánuco.</p>	<p style="text-align: center;">TECNICA Encuesta</p> <p style="text-align: center;">INSTRUMENTO Cuestionario</p>
				<p style="text-align: center;">PRESUPUESTO INSTITUCIONAL DE APERTURA (PIA)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Presupuesto de Ingresos Nivelación de recursos • Presupuesto según Genéricas • Presupuesto según Gestión de Infraestructura Vial • Presupuesto según Centro de Costo 		
				<p style="text-align: center;">PLANES, PROGRAMAS Y ACCIONES MULTISECTORIALES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) • Sistema Nacional de Riesgos de Desastre (SINAGERT) • Gestión de Riesgos de los activos críticos nacionales – ACN 		

<p>Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019? PE3 ¿De qué manera los Planes Programas Y Acciones Multisectoriales se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco - 2019?</p>	<p>Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019. OE3. Estimar De qué manera los Planes Programas Y Acciones Multisectoriales se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019.</p>	<p>significativamente con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019. HE3: Los Planes Programas Y Acciones Multisectoriales se relaciona con la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de PROVIAS Nacional Unidad Zonal Huánuco – 2019</p>	<p>VARIABLE: 02 Gestión de Mantenimiento y Conservación de Vías Nacionales</p>	<p>Planificación</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inventario de condición vial • Especificaciones técnicas de las actividades de conservación vial • Estimación de cantidades anuales de trabajo • Preparación del programa de conservación vial: 		
<p>Programación</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Calendario anual de conservación vial • Nivelación de recursos • Programación quincenal • Procedimiento para la Preparación de la Programación Quincenal. 						
<p>Ejecución</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Especificaciones técnicas de conservación vial • Desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial • Informe de la ejecución 						
<p>Evaluación y Control</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Formatos informe de trabajo por actividad y de actividades complementarias • Calendario anual de conservación • Programación quincenal • Resumen de las actividades de conservación • Resumen de los costos de conservación • Inspecciones de campo • Procedimientos de evaluación 						

ANEXO 2: CONSENTIMIENTO INFORMADO**TITULO DE LA INVESTIGACIÓN: EL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL
Y SU RELACION CON LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y
CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES DE PROVIAS NACIONAL,
UNIDAD ZONAL HUANUCO- 2019.**

Lea la siguiente información para estar seguro/a que comprende perfectamente el objetivo de este estudio y firme en caso este de acuerdo en participar en el mismo.

La presente pretende explicar a través del instrumento (cuestionario) la posible influencia de el plan operativo institucional en la gestión de mantenimiento y conservación de las vías nacionales de Provias Nacional, Unidad Zonal Huánuco.

Se garantiza la confidencialidad, guardando el anonimato de la información. Los resultados de la investigación se almacenarán en archivos creados específicamente para este fin y estarán protegidos con las medidas de seguridad y derechos de autor.

Luego de haber leído y comprendido el objetivo del presente y haber resuelto las dudas que tenía, en forma consciente y voluntaria otorgo consentimiento para participar en el estudio.

Firma participante**Firma investigador**

ANEXO 3: INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS FUNCIONARIOS DE PROVIAS NACIONAL

La presente encuesta tiene como objetivo: Analizar **EL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL Y SU RELACION CON LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES DE PROVIAS NACIONAL UNIDAD ZONAL HUANUCO, 2019.** (Variable 01 y 02)

Instrucciones: Lea detenidamente las preguntas y marque con una “X” la respuesta que crea conveniente. Contestar con veracidad teniendo en cuenta que la encuesta es anónima.

1 = Muy malo	2 = Malo	3 = Regular	4 = Bueno	5 = Excelente
--------------	----------	-------------	-----------	---------------

DIM	PREGUNTAS	RESPUESTAS				
		1	2	3	4	5
	VARIABLE 01: PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL					
I	1. ¿Cómo calificaría a la gestión de infraestructura del Plan Operativo Institucional del 2019 para la oficina zonal Huánuco?					
	2. ¿Considera adecuada la clasificación de las metas para la gestión de infraestructura en la oficina zonal Huánuco 2019?					
	3. ¿Cómo calificaría a las metas consideradas para la gestión de infraestructura para el cumplimiento del Plan Operativo Institucional 2019 para la oficina zonal Huánuco?					
	4. ¿Considera adecuadas a las metas de gestión de infraestructura para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019?					
	5. ¿Cómo calificaría la relación entre la gestión de infraestructura y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?					
	6. ¿Cómo calificaría la formulación del Presupuesto Institucional de Apertura 2019 en lo correspondiente a la oficina zonal Huánuco?					
	7. ¿Considera adecuada la clasificación de los presupuestos formulados y el inventario de condición vial para el PIA 2019 en la oficina zonal Huánuco?					

II	8. ¿Considera adecuados el inventario de condición vial y la clasificación de los presupuestos formulados en el PIA para el plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019?					
	9. ¿Considera suficientes al inventario de condición vial y los presupuestos formulados del PIA para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zona Huánuco 2019?					
	10. ¿Cómo calificaría la relación entre el PIA 2019 y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zona Huánuco?					
III	11. ¿Cómo calificaría la formulación de los planes, programas y acciones multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco?					
	12. ¿Considera suficiente la clasificación de los planes, programas y acciones multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco?					
	13. ¿Considera adecuados los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la ejecución del plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019?					
	14. ¿Considera adecuados los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?					
	15. ¿Cómo calificaría la relación entre los planes programas y acciones multisectoriales con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?					
DIM	VARIABLE 02: LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES					
I	16. ¿Cómo calificaría a planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?					
	17. ¿Considera suficientes al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la planificación de la oficina zonal Huánuco 2019?					
	18. ¿Considera adecuados al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?					
	19. ¿Cómo calificaría la relación entre la planificación con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?					

	20. ¿Cómo calificaría la relación entre la planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?				
II	21. ¿Cómo calificaría la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?				
	22. ¿Considera suficientes al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la programación de la oficina zonal Huánuco 2019?				
	23. ¿Considera suficientes al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?				
	24. ¿Cómo calificaría la relación entre la programación y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?				
	25. ¿Cómo calificaría la relación entre la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?				
III	26. ¿Cómo calificaría a la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?				
	27. ¿Considera suficientes a las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la ejecución de la oficina zonal Huánuco 2019?				
	28. ¿Considera adecuados a las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?				
	29. ¿Cómo calificaría la relación entre la ejecución con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?				
	30. ¿Cómo calificaría la relación entre la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?				
	31. ¿Cómo calificaría a la evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?				
	32. ¿Considera adecuados los formatos de informes, Calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de los costos para la evaluación y control en la oficina zonal Huánuco 2019?				

IV	33. ¿Cómo Considera a los formatos de informes, Calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de costos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías de la oficina zonal Huánuco 2019?					
	34. ¿Cómo calificaría la relación entre la evaluación y control con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?					
	35. ¿Cómo calificaría la relación entre evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?					

ANEXO 4: VALIDACION DEL INSTRUMENTO

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN - HUANUCO
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS



VALIDACION DEL INSTRUMENTO

Estimado profesional, usted ha sido invitado a participar en el proceso de evaluación del instrumento para la investigación titulada: **EL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL Y SU RELACION CON LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES DE PROVIAS NACIONAL UNIDAD ZONAL HUANUCO, 2019.** en la Facultad de Ciencias Contables. En razón a ello se le alcanza el instrumento motivo de evaluación y el presente formato que servirá para que usted pueda hacernos llegar sus apreciaciones para cada ítem del instrumento de investigación.

Agradezco de antemano sus aportes que permitirán validar el instrumento y obtener información válida, criterio requerido para toda investigación.

A continuación, sírvase identificar el ítem o pregunta y conteste marcando con un aspa en la casilla que usted considere conveniente y además puede hacernos llegar alguna otra apreciación en la columna de observaciones.

* VARIABLE INDEPENDIENTE: PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL								
N° de ítem	Ítem	Validez de Contenido		Validez de Constructo		Validez Criterio		Observaciones
		El ítem corresponde a alguna dimensión de la variable.		El ítem contribuye a medir el indicador planteado.		El ítem permite clasificar a los sujetos en las categorías establecidas.		
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿Cómo calificaría a la gestión de infraestructura del Plan Operativo Institucional del 2019 para la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
2	¿Considera adecuada la clasificación de las metas para la gestión de infraestructura en la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
3	¿Cómo calificaría a las metas consideradas para la gestión de infraestructura para el cumplimiento del Plan Operativo Institucional 2019 para la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		

4	¿Considera adecuadas a las metas de gestión de infraestructura para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X			X	
5	¿Cómo calificaría la relación entre la gestión de infraestructura y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X			X	
6	¿Cómo calificaría la formulación del Presupuesto Institucional de Apertura 2019 en lo correspondiente a la oficina zonal Huánuco?	X		X			X	
7	¿Considera adecuada la clasificación de los presupuestos formulados y el inventario de condición vial para el PIA 2019 en la oficina zonal Huánuco?	X		X			X	
8	¿Considera adecuados el inventario de condición vial y la clasificación de los presupuestos formulados en el PIA para el plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X			X	
9	¿Considera suficientes al inventario de condición vial y los presupuestos formulados del PIA para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zona Huánuco 2019?	X		X			X	
10	¿Cómo calificaría la relación entre el PIA 2019 y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zona Huánuco?	X		X			X	
11	¿Cómo calificaría la formulación de los planes, programas y acciones multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco?	X		X			X	
12	¿Considera suficiente la clasificación de los planes, programas y acciones	X		X			X	

	multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
13	¿Considera adecuados los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la ejecución del plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
14	¿Considera adecuados los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
15	¿Cómo calificaría la relación entre los planes programas y acciones multisectoriales con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X				

VARIABLE DEPENDIENTE: LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES								
N° de Ítem	Ítem	Validez de Contenido		Validez de Constructo		Validez Criterio		Observaciones
		El ítem corresponde a alguna dimensión de la variable.		. El ítem contribuye a medir el indicador planteado.		El ítem permite clasificar a los sujetos en las categorías establecidas		
		Si	No	Si	No	Si	No	
16	¿Cómo calificaría la planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
17	¿Considera suficientes al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la planificación de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
18	¿Considera adecuados al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019? *	X		X		X		
19	¿Cómo calificaría la relación entre la planificación con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
20	¿Cómo calificaría la relación entre la planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
21	¿Cómo calificaría la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
22	¿Considera suficientes al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la programación de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		

23	¿Considera suficientes al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
24	¿Cómo calificaría la relación entre la programación y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
25	¿Cómo calificaría la relación entre la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
26	¿Cómo calificaría a la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
27	¿Considera suficientes a las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la ejecución de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
28	¿Considera adecuados a las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
29	¿Cómo calificaría la relación entre la ejecución con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
30	¿Cómo calificaría la relación entre la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		

31	¿Cómo calificaría a la evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
32	¿Considera adecuados los formatos de informes, Calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de los costos para la evaluación y control en la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
33	¿Cómo Considera a los formatos de informes, Calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de costos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
34	¿Cómo calificaría la relación entre la evaluación y control con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
35	¿Cómo calificaría la relación entre evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		

DATOS DEL EXPERTO:

Apellidos y Nombres: *PALOMINO GONZALEZ, Julio*

DNI: *22489836*

Firma: *[Handwritten Signature]*

No Matricula *14-1352*

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN - HUANUCO
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS



VALIDACION DEL INSTRUMENTO

Estimado profesional, usted ha sido invitado a participar en el proceso de evaluación del instrumento para la investigación titulada: **EL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL Y SU RELACION CON LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES DE PROVIAS NACIONAL UNIDAD ZONAL HUANUCO, 2019.** en la Facultad de Ciencias Contables. En razón a ello se le alcanza el instrumento motivo de evaluación y el presente formato que servirá para que usted pueda hacernos llegar sus apreciaciones para cada ítem del instrumento de investigación.

Agradezco de antemano sus aportes que permitirán validar el instrumento y obtener información válida, criterio requerido para toda investigación.

A continuación, sírvase identificar el ítem o pregunta y conteste marcando con un aspa en la casilla que usted considere conveniente y además puede hacernos llegar alguna otra apreciación en la columna de observaciones.

* VARIABLE INDEPENDIENTE: PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL								
N° de Ítem	Ítem	Validez de Contenido		Validez de Constructo		Validez Criterio		Observaciones
		El ítem corresponde a alguna dimensión de la variable.		El ítem contribuye a medir el indicador planteado.		El ítem permite clasificar a los sujetos en las categorías establecidas.		
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿Cómo calificaría a la gestión de infraestructura del Plan Operativo Institucional del 2019 para la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
2	¿Considera adecuada la clasificación de las metas para la gestión de infraestructura en la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
3	¿Cómo calificaría a las metas consideradas para la gestión de infraestructura para el cumplimiento del Plan Operativo Institucional 2019 para la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		

4	¿Considera adecuadas a las metas de gestión de infraestructura para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
5	¿Cómo calificaría la relación entre la gestión de infraestructura y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
6	¿Cómo calificaría la formulación del Presupuesto Institucional de Apertura 2019 en lo correspondiente a la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
7	¿Considera adecuada la clasificación de los presupuestos formulados y el inventario de condición vial para el PIA 2019 en la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
8	¿Considera adecuados el inventario de condición vial y la clasificación de los presupuestos formulados en el PIA para el plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
9	¿Considera suficientes al inventario de condición vial y los presupuestos formulados del PIA para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zona Huánuco 2019?	X		X		X		
10	¿Cómo calificaría la relación entre el PIA 2019 y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zona Huánuco?	X		X		X		
11	¿Cómo calificaría la formulación de los planes, programas y acciones multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
12	¿Considera suficiente la clasificación de los planes, programas y acciones	X		X		X		

	multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco?							
13	¿Considera adecuados los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la ejecución del plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
14	¿Considera adecuados los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
15	¿Cómo calificaría la relación entre los planes programas y acciones multisectoriales con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		

VARIABLE DEPENDIENTE: LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES								
N° de Ítem	Ítem	Validez de Contenido		Validez de Constructo		Validez Criterio		Observaciones
		El ítem corresponde a alguna dimensión de la variable.		El ítem contribuye a medir el indicador planteado.		El ítem permite clasificar a los sujetos en las categorías establecidas		
		Si	No	Si	No	Si	No	
16	¿Cómo calificaría la planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
17	¿Considera suficientes al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la planificación de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
18	¿Considera adecuados al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019? *	X		X		X		
19	¿Cómo calificaría la relación entre la planificación con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
20	¿Cómo calificaría la relación entre la planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
21	¿Cómo calificaría la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
22	¿Considera suficientes al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la programación de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		

23	¿Considera suficientes al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
24	¿Cómo calificaría la relación entre la programación y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
25	¿Cómo calificaría la relación entre la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
26	¿Cómo calificaría a la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
27	¿Considera suficientes a las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la ejecución de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
28	¿Considera adecuados a las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
29	¿Cómo calificaría la relación entre la ejecución con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
30	¿Cómo calificaría la relación entre la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		

31	¿Cómo calificaría a la evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
32	¿Considera adecuados los formatos de informes, Calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de los costos para la evaluación y control en la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
33	¿Cómo Considera a los formatos de informes, Calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de costos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
34	¿Cómo calificaría la relación entre la evaluación y control con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
35	¿Cómo calificaría la relación entre evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		

DATOS DEL EXPERTO:

Apellidos y Nombres:

GOME Jara Abad Victor

DNI:

40163710

Firma:



No Matricula

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN - HUANUCO
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS



VALIDACION DEL INSTRUMENTO

Estimado profesional, usted ha sido invitado a participar en el proceso de evaluación del instrumento para la investigación titulada: **EL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL Y SU RELACION CON LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES DE PROVIAS NACIONAL UNIDAD ZONAL HUANUCO, 2019.** en la Facultad de Ciencias Contables. En razón a ello se le alcanza el instrumento motivo de evaluación y el presente formato que servirá para que usted pueda hacernos llegar sus apreciaciones para cada ítem del instrumento de investigación.

Agradezco de antemano sus aportes que permitirán validar el instrumento y obtener información válida, criterio requerido para toda investigación.

A continuación, sírvase identificar el ítem o pregunta y conteste marcando con un aspa en la casilla que usted considere conveniente y además puede hacernos llegar alguna otra apreciación en la columna de observaciones.

VARIABLE INDEPENDIENTE: PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL								
N° de Ítem	Ítem	Validez de Contenido		Validez de Constructo		Validez Criterio		Observaciones
		El ítem corresponde a alguna dimensión de la variable.		El ítem contribuye a medir el indicador planteado.		El ítem permite clasificar a los sujetos en las categorías establecidas.		
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿Cómo calificaría a la gestión de infraestructura del Plan Operativo Institucional del 2019 para la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
2	¿Considera adecuada la clasificación de las metas para la gestión de infraestructura en la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
3	¿Cómo calificaría a las metas consideradas para la gestión de infraestructura para el cumplimiento del Plan Operativo Institucional 2019 para la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		

4	¿Considera adecuadas a las metas de gestión de infraestructura para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
5	¿Cómo calificaría la relación entre la gestión de infraestructura y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
6	¿Cómo calificaría la formulación del Presupuesto Institucional de Apertura 2019 en lo correspondiente a la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
7	¿Considera adecuada la clasificación de los presupuestos formulados y el inventario de condición vial para el PIA 2019 en la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
8	¿Considera adecuados el inventario de condición vial y la clasificación de los presupuestos formulados en el PIA para el plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
9	¿Considera suficientes al inventario de condición vial y los presupuestos formulados del PIA para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales en la oficina zona Huánuco 2019?	X		X		X		
10	¿Cómo calificaría la relación entre el PIA 2019 y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zona Huánuco?	X		X		X		
11	¿Cómo calificaría la formulación de los planes, programas y acciones multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
12	¿Considera suficiente la clasificación de los planes, programas y acciones	X		X		X		

	multisectoriales considerados en el POI 2019 para la oficina zonal Huánuco?							
13	¿Considera adecuados los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la ejecución del plan operativo institucional de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
14	¿Considera adecuados los sistemas nacionales, planes de gestión y riesgos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
15	¿Cómo calificaría la relación entre los planes programas y acciones multisectoriales con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		

VARIABLE DEPENDIENTE: LA GESTION DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LAS VIAS NACIONALES								
N° de Ítem	Ítem	Validez de Contenido		Validez de Constructo		Validez Criterio		Observaciones
		El ítem corresponde a alguna dimensión de la variable.		El ítem contribuye a medir el indicador planteado.		El ítem permite clasificar a los sujetos en las categorías establecidas		
		Si	No	Si	No	Si	No	
16	¿Cómo calificaría la planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
17	¿Considera suficientes al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la planificación de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
18	¿Considera adecuados al inventario de condición vial, especificaciones técnicas, estimación de cantidades y el programa de conservación vial para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019? *	X		X		X		
19	¿Cómo calificaría la relación entre la planificación con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
20	¿Cómo calificaría la relación entre la planificación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
21	¿Cómo calificaría la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
22	¿Considera suficientes al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la programación de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		

23	¿Considera suficientes al Calendario anual, la nivelación de recursos y la programación quincenal para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
24	¿Cómo calificaría la relación entre la programación y la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
25	¿Cómo calificaría la relación entre la programación de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		
26	¿Cómo calificaría a la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
27	¿Considera suficientes a las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la ejecución de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
28	¿Considera adecuados a las especificaciones técnicas, desarrollo y uso de las especificaciones técnicas de conservación vial y el Informe de la ejecución para la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
29	¿Cómo calificaría la relación entre la ejecución con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
30	¿Cómo calificaría la relación entre la ejecución de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		

31	¿Cómo calificaría a la evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
32	¿Considera adecuados los formatos de informes, Calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de los costos para la evaluación y control en la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
33	¿Cómo Considera a los formatos de informes, Calendario anual de conservación, la programación quincenal, el resumen de las actividades y resumen de costos para la gestión de mantenimiento y conservación de vías de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
34	¿Cómo calificaría la relación entre la evaluación y control con la gestión de mantenimiento y conservación de vías nacionales de la oficina zonal Huánuco 2019?	X		X		X		
35	¿Cómo calificaría la relación entre evaluación y control de la gestión de mantenimiento y conservación de vías con el POI 2019 de la oficina zonal Huánuco?	X		X		X		

DATOS DEL EXPERTO:

Apellidos y Nombres: *LIYANAGE ALVA, FRANCO*

DNI: *22436322*

Firma: *[Handwritten Signature]*

No Matricula *14-243*

NOTA BIOGRÁFICA



Luis Angel Llanos Palomino

Lugar y fecha de nacimiento del autor: distrito de La Victoria, provincia de Lima, departamento de Lima. El 01 de julio de 1995

Nombre y apellidos de los padres:

Angel Francisco Llanos Morales

Julia Palomino Gonzales

Educación básica: I.E. "San Vicente de la Barquera

Educación Superior: Universidad Nacional Hermilio Valdizán - Huánuco (Facultad de Ciencias Contables y Financieras)

Fecha que obtuvo el grado de bachiller: El 18 de diciembre de 2018



UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN
Facultad de Ciencia Contables y Financiera
Unidad de Investigación



045

CONSTANCIA DE CONFORMIDAD EN SIMILITUD

Referencia: PROVEÍDO DIGITAL N° 1144-2022-UNHEVAL-FCCyF-D

La Dirección de la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Contables y Financieras, hace constar que:

El Bach. Luis Ángel, LLANOS PALOMINO; autor del trabajo de tesis, titulado: **EL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL Y SU RELACIÓN CON LA GESTIÓN DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES DE PROVÍAS NACIONAL, UNIDAD ZONAL HUÁNUCO 2019**, inscrito en nuestros registros.

Ha obtenido, un reporte de similitud general del **30%** con el software Turnitin, porcentaje de similitud permitido (Tercera Disposición Complementaria de la Resolución del Consejo Universitario N.º 3412-2022-UNHEVAL), para tesis de pregrado. En consecuencia, es **CONFORME**.

Adjuntamos copia del reporte de similitud.

Se extiende la presente, a solicitud de los interesados, para los fines correspondientes; en Huánuco, a los nueve días del mes de noviembre de 2022.



Dr. Julio V. Pardavé Brancacho
Director de la Unidad de
Investigación

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DIGITAL Y DECLARACIÓN JURADA DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR UN GRADO ACADÉMICO O TÍTULO PROFESIONAL

1. Autorización de Publicación: (Marque con una "X")

Pregrado	<input checked="" type="checkbox"/>	Segunda Especialidad		Posgrado:	Maestría		Doctorado	
-----------------	-------------------------------------	-----------------------------	--	------------------	----------	--	-----------	--

Pregrado (tal y como está registrado en **SUNEDU**)

Facultad	CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
Escuela Profesional	CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
Carrera Profesional	CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
Grado que otorga	
Título que otorga	CONTADOR PÚBLICO

Segunda especialidad (tal y como está registrado en **SUNEDU**)

Facultad	
Nombre del programa	
Título que Otorga	

Posgrado (tal y como está registrado en **SUNEDU**)

Nombre del Programa de estudio	
Grado que otorga	

2. Datos del Autor(es): (Ingrese todos los **datos** requeridos **completos**)

Apellidos y Nombres:	LLANOS PALOMINO, LUIS ANGEL							
Tipo de Documento:	DNI	<input checked="" type="checkbox"/>	Pasaporte		C.E.		Nro. de Celular:	962959497
Nro. de Documento:	72271092				Correo Electrónico:	luis55533333@hotmail.com		

Apellidos y Nombres:								
Tipo de Documento:	DNI		Pasaporte		C.E.		Nro. de Celular:	
Nro. de Documento:					Correo Electrónico:			

Apellidos y Nombres:								
Tipo de Documento:	DNI		Pasaporte		C.E.		Nro. de Celular:	
Nro. de Documento:					Correo Electrónico:			

3. Datos del Asesor: (Ingrese todos los **datos** requeridos **completos según DNI**, no es necesario indicar el Grado Académico del Asesor)

¿El Trabajo de Investigación cuenta con un Asesor?: (marque con una "X" en el recuadro del costado, según corresponda)	SI	<input checked="" type="checkbox"/>	NO			
Apellidos y Nombres:	TARAZONA CERVANTES, LUIS			ORCID ID:	0000-0002-6683-1996	
Tipo de Documento:	DNI	<input checked="" type="checkbox"/>	Pasaporte		Nro. de documento:	22511073

4. Datos del Jurado calificador: (Ingrese solamente los **Apellidos y Nombres completos según DNI**, no es necesario indicar el Grado Académico del Jurado)

Presidente:	NACIÓN MOYA, JULIO AUGUSTO
Secretario:	WONG FIGUEROA, BERTHA LEONOR
Vocal:	PARDAVÉ BRANCACHO, JULIO VICENTE
Vocal:	
Vocal:	
Accesitario	

5. Declaración Jurada: (Ingrese todos los **datos** requeridos **completos**)

a) Soy Autor (a) (es) del Trabajo de Investigación Titulado: (Ingrese el título tal y como está registrado en el Acta de Sustentación)
EL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL Y SU RELACIÓN CON LA GESTIÓN DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES DE PROVÍAS NACIONAL, UNIDAD ZONAL HUÁNUCO- 2019
b) El Trabajo de Investigación fue sustentado para optar el Grado Académico ó Título Profesional de: (tal y como está registrado en SUNEDU)
TITULO PROFESIONAL DE CONTADOR PÚBLICO
c) El Trabajo de investigación no contiene plagio (ninguna frase completa o párrafo del documento corresponde a otro autor sin haber sido citado previamente), ni total ni parcial, para lo cual se han respetado las normas internacionales de citas y referencias.
d) El trabajo de investigación presentado no atenta contra derechos de terceros.
e) El trabajo de investigación no ha sido publicado, ni presentado anteriormente para obtener algún Grado Académico o Título profesional.
f) Los datos presentados en los resultados (tablas, gráficos, textos) no han sido falsificados, ni presentados sin citar la fuente.
g) Los archivos digitales que entrego contienen la versión final del documento sustentado y aprobado por el jurado.
h) Por lo expuesto, mediante la presente asumo frente a la Universidad Nacional Hermilio Valdizan (en adelante LA UNIVERSIDAD), cualquier responsabilidad que pudiera derivarse por la autoría, originalidad y veracidad del contenido del Trabajo de Investigación, así como por los derechos de la obra y/o invención presentada. En consecuencia, me hago responsable frente a LA UNIVERSIDAD y frente a terceros de cualquier daño que pudiera ocasionar a LA UNIVERSIDAD o a terceros, por el incumplimiento de lo declarado o que pudiera encontrar causas en la tesis presentada, asumiendo todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse de ello. Asimismo, por la presente me comprometo a asumir además todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse para LA UNIVERSIDAD en favor de terceros con motivo de acciones, reclamaciones o conflictos derivados del incumplimiento de lo declarado o las que encontraren causa en el contenido del trabajo de investigación. De identificarse fraude, piratería, plagio, falsificación o que el trabajo haya sido publicado anteriormente; asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad Nacional Hermilio Valdizan.



6. Datos del Documento Digital a Publicar: (Ingrese todos los **datos** requeridos **completos**)

Ingrese solo el año en el que sustentó su Trabajo de Investigación: (Verifique la Información en el Acta de Sustentación)		2023	
Modalidad de obtención del Grado Académico o Título Profesional: (Marque con X según Ley Universitaria con la que inició sus estudios)	Tesis <input checked="" type="checkbox"/>	Tesis Formato Artículo <input type="checkbox"/>	Tesis Formato Patente de Invención <input type="checkbox"/>
	Trabajo de Investigación <input type="checkbox"/>	Trabajo de Suficiencia Profesional <input type="checkbox"/>	Tesis Formato Libro, revisado por Pares Externos <input type="checkbox"/>
	Trabajo Académico <input type="checkbox"/>	Otros (especifique modalidad) <input type="checkbox"/>	
Palabras Clave: (solo se requieren 3 palabras)	PLAN OPERATIVO	MANTENIMIENTO	VÍAS NACIONALES
Tipo de Acceso: (Marque con X según corresponda)	Acceso Abierto <input checked="" type="checkbox"/> Con Periodo de Embargo (*)	Condición Cerrada (*) <input type="checkbox"/>	Fecha de Fin de Embargo:
		¿El Trabajo de Investigación, fue realizado en el marco de una Agencia Patrocinadora? (ya sea por financiamientos de proyectos, esquema financiero, beca, subvención u otras; marcar con una "X" en el recuadro del costado según corresponda):	SI <input type="checkbox"/>
Información de la Agencia Patrocinadora:			

El trabajo de investigación en digital y físico tienen los mismos registros del presente documento como son: Denominación del programa Académico, Denominación del Grado Académico o Título profesional, Nombres y Apellidos del autor, Asesor y Jurado calificador tal y como figura en el Documento de Identidad, Titulo completo del Trabajo de Investigación y Modalidad de Obtención del Grado Académico o Título Profesional según la Ley Universitaria con la que se inició los estudios.

7. Autorización de Publicación Digital:

A través de la presente. Autorizo de manera gratuita a la Universidad Nacional Hermilio Valdizán a publicar la versión electrónica de este Trabajo de Investigación en su Biblioteca Virtual, Portal Web, Repositorio Institucional y Base de Datos académica, por plazo indefinido, consintiendo que con dicha autorización cualquier tercero podrá acceder a dichas páginas de manera gratuita pudiendo revisarla, imprimirla o grabarla siempre y cuando se respete la autoría y sea citada correctamente. Se autoriza cambiar el contenido de forma, más no de fondo, para propósitos de estandarización de formatos, como también establecer los metadatos correspondientes.

Firma: 		
Apellidos y Nombres:	LLANOS PALOMINO, LUIS ANGEL	Huella Digital
DNI:	72271092	
Firma:		
Apellidos y Nombres:		Huella Digital
DNI:		
Firma:		
Apellidos y Nombres:		Huella Digital
DNI:		
Fecha: 14 de junio del 2023		

Nota:

- ✓ No modificar los textos preestablecidos, conservar la estructura del documento.
- ✓ Marque con una **X** en el recuadro que corresponde.
- ✓ Llenar este formato de forma digital, con tipo de letra **calibri**, **tamaño de fuente 09**, manteniendo la alineación del texto que observa en el modelo, sin errores gramaticales (*recuerde las mayúsculas también se tildan si corresponde*).
- ✓ La información que escriba en este formato debe coincidir con la información registrada en los demás archivos y/o formatos que presente, tales como: DNI, Acta de Sustentación, Trabajo de Investigación (PDF) y Declaración Jurada.
- ✓ Cada uno de los datos requeridos en este formato, es de carácter obligatorio según corresponda.