

FACULTAD DE NEGOCIOS

Carrera de Economía



“LA INVERSIÓN PÚBLICA EN EDUCACIÓN,
SANEAMIENTO Y TRANSPORTE EN EL DISTRITO DE
EL PORVENIR, EN EL PERIODO DEL 2010 - 2017”

Tesis para optar el título profesional de:

Economista

Autor:

Oscar Nicolás Fuentes Más

Asesor:

Mg. Álvaro Larry Luis Felipe Mendoza Castillo

Trujillo – Perú

2020

DEDICATORIA

*A las dos personas que amo por encima de todo, mis abuelos: Cecilia Tejada
Guerrero y
Víctor Hugo Mas Montoya.*

*A mi hermano: Bruno Nicolas Fuentes Mas. Te dejo esta tesis como muestra de
que nunca falta tiempo, solo falta voluntad.*

AGRADECIMIENTO

A mis padres: Ana Cecilia Mas Tejada y Oscar Fuentes Silva. A ellos que me transmitieron lo mejor de cada uno para ser un hombre con rectitud que busca la excelencia profesional y servir siempre al prójimo.

A mi asesor: Álvaro Larry Luis Felipe Mendoza Castillo. Por su infinita paciencia y gran fe en mi capacidad.

TABLA DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	2
AGRADECIMIENTO	3
ÍNDICE DE TABLAS	5
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN	9
1.1. Realidad problemática	9
1.2. Formulación del problema	33
1.3. Objetivos	33
1.4. Hipótesis	34
CAPÍTULO II. METODOLOGÍA	35
2.1. Tipo de investigación	35
2.2. Población y muestra (Materiales, instrumentos y métodos)	35
2.3. Técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos	35
2.4. Procedimiento	35
2.5. Aspectos éticos	36
CAPÍTULO III. RESULTADOS	37
3.1. Inversión pública en educación	37
3.2. Inversión pública en saneamiento	41
3.3. Inversión pública en transporte	45
3.5. Proyectos cerrados	53
3.6. Análisis del cierre de brecha en educación	63
3.7. Análisis del cierre de brecha en saneamiento	65
3.7. Análisis del cierre de brecha en transporte	68
CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES	70
4.1. Discusión	70
4.2. Conclusiones	75
REFERENCIAS	80
ANEXOS	82

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Educación, comportamiento del gasto de capital	40
Tabla 2 Saneamiento, comportamiento del gasto de capital	44
Tabla 3 Transporte, comportamiento del gasto de capital.....	48
Tabla 4 Inversión Pública en Educación, Saneamiento y Transporte de la Municipalidad Distrital de El Porvenir	52
Tabla 5 Criterios de montos viables	53
Tabla 6 Proyectos del 2010 que se cerraron, según sector, hasta el 2017.....	54
Tabla 7 Proyectos del 2011 que se cerraron, según sector, hasta el 2017.....	54
Tabla 8 Proyectos del 2012 que se cerraron, según sector, hasta el 2017.....	55
Tabla 9 Proyectos del 2013 que se cerraron, según sector, hasta el 2017.....	56
Tabla 10 Proyectos del 2014 que se cerraron, según sector, hasta el 2017.....	57
Tabla 11 Proyectos del 2015 que se cerraron, según sector, hasta el 2017.....	58
Tabla 12 Proyectos del 2016 que se cerraron, según sector, hasta el 2017.....	59
Tabla 13 Activos estratégicos de los proyectos de educación, 2010 - 2017	63
Tabla 14 Activos estratégicos de los proyectos de saneamiento, 2010 - 2017	66
Tabla 15 Activos estratégicos de los proyectos de educación, 2010 - 2017	69

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Proceso de ejecución presupuestaria.....	17
Figura 2 Montos de inversión y documentos técnicos	25
Figura 3 Educación, comportamiento del gasto de capital.....	40
Figura 4 Inversión pública en saneamiento	44
Figura 5 Inversión pública en Transporte.....	48
Figura 6 Proyectos de inversión viabilizados, en ejecución y cerrados 2010 - 2017	51
Figura 7 Inversión pública en educación, saneamiento y transporte en El Porvenir.	52
Figura 8 Costos de los proyectos de inversión del 2010 y cierre al 2017	54
Figura 9 Costos de los proyectos de inversión del 2011 y cierre al 2017	55
Figura 10 Costos de los proyectos de inversión del 2012 y cierre al 2017	56
Figura 11 Costos de los proyectos de inversión del 2013 y cierre al 2017	57
Figura 12 Costos de los proyectos de inversión del 2014 y cierre al 2017	58
Figura 13 Costos de los proyectos de inversión del 2015 y cierre al 2017	58
Figura 14 Costos de los proyectos de inversión del 2016 y cierre al 2017	59
Figura 15 Costos de los proyectos de inversión en educación del 2010 – 2017 y cierre al 2017.....	60
Figura 16 Costos de los proyectos de inversión en saneamiento del 2010 – 2017 y cierre al 2017.....	60
Figura 17 Costos de los proyectos de inversión en transporte del 2010 – 2017 y cierre al 2017.....	60
Figura 18 Proyectos cerrados en el periodo 2010 – 2017	61
Figura 19 Duración de los proyectos de inversión pública, según función.....	61
Figura 20 Costos de los proyectos de inversión según caracterización	62

Figura 21 Participación sectorial de los proyectos de inversión 62

RESUMEN

La tesis evalúa el desempeño de la ejecución del presupuesto de inversión pública en educación, saneamiento y transporte en el distrito de El Porvenir, provincia de Trujillo y departamento de La Libertad en el periodo 2010 – 2017. En tal sentido, se evaluaron 172 proyectos de inversión pública durante un periodo de 8 años.

Los criterios, para seleccionar estos sectores, fueron los indicadores de brecha y el análisis presupuestal. La evaluación se hace desde una perspectiva presupuestal y se usa la técnica del análisis documental que toma información facilitada por la Municipalidad Distrital de El Porvenir. Además, se utilizó los aplicativos informáticos del MEF.

El resultado más significativo fue que los 172 proyectos de inversión suman S/ 61,163,328 que no fueron ejecutados, esto representan un 35.9% del presupuesto institucional modificado. Con respecto al cierre de brechas, en educación no hubo aporte y el saneamiento y transporte se cerró la brecha en 1% y 4%. Por ende, se concluyó que la ejecución fue ineficiente y para corregirlo se recomienda implementar la gestión por procesos y elaborar líneas base para indicadores de brecha en los sectores educación, saneamiento y transporte.

Palabras clave: Inversión pública, indicadores de brecha, cierre de brecha, gestión por procesos, proyectos cerrados, ejecución y programación.

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

La provisión de infraestructura pública está ligada desde la creación de los Estados y el funcionamiento de los Gobiernos. Sin embargo, es preferible usar el concepto “inversión pública” porque, entre otras cosas, abarca el proceso de la provisión de infraestructura y permite analizar con precisión la problemática de la tesis. En tal sentido, la inversión pública es todo aquel desembolso proveniente de las fuentes de financiamiento del estado y cualquiera de sus rubros, cuentas o sub cuentas y cuya finalidad es la de crear, ampliar, mejorar o recuperar el capital físico de las unidades productoras de servicios públicos con el objetivo de cerrar las brechas de infraestructura que permitan mejorar la calidad de vida de las personas.

La problemática, con respecto a la inversión pública, es distinta en cada país y la podemos analizar para dos grandes grupos: países desarrollados y en vías de desarrollo. Brevemente, la diferencia está en la brecha de infraestructura y continuación se describe el proceso lógico: una sociedad con total cobertura y buena calidad en educación, salud y transporte tiene ciudadanos con mejores condiciones de vida que acceden a trabajos formales con salarios que fomenta la competencia y oferta privada de estos servicios básicos y la demanda de los servicios público disminuye.

Por el contrario, en los países en vías de desarrollo, no se genera la competencia y oferta privada de servicios básicos que cumplan con los criterios de cobertura y calidad porque los salarios precarios y el empleo informal no permiten el correcto acceso a educación, salud y transporte. La lógica explicada es tomada en referencia a las bases teóricas de Aschauer (1989) y Kuznets (1955). Por su parte, Aschauer, menciona que a través de la inversión pública se puede dar respuesta a 2 preguntas de importancia en la literatura macroeconómica: ¿En qué medida el gasto público es productivo? ¿Cuál es el rol de los gastos del gobierno en movimientos a largo plazo en la productividad? Indica que esto depende mucho del nivel de desarrollo del país evaluado, pues las elasticidades son distintas para cada país. En función a esto último, Kuznets, menciona que en los países menos desarrollados hay una gran diferencia de ingresos que se explican, en parte, por la ausencia de inversión pública de los gobiernos.

De lo anterior mencionado, la problemática se enmarca en las zonas con mayor concentración de países en vías de desarrollo: América Latina y El Caribe. Estos países se caracterizan, principalmente, por carecer de infraestructura de servicios públicos como: educación, saneamiento y transporte. El comportamiento de la inversión pública de las últimas 3 décadas fue bastante diferenciado. De los años 80 a 90, la inversión pública representaba el 3% del Producto Bruto Interno, este fue el periodo en el cual la inversión pública tuvo una mayor participación con respecto al PBI. Entre los años 90 al

2000, la inversión pública se contrajo hasta un 0.8% del Producto Bruto Interno debido a la tendencia de privatizar y migrar hacia las economías de mercado.

En el nuevo milenio 2000 – 2010, la inversión pública representó el 0.6% del Producto Bruto Interno, esta cifra se explica debido a las políticas de privatización que se tomaron en la década de los 90's, por lo cual no se contrajo la inversión pública real, sino el crecimiento económico tuvo altas tasas de crecimiento lo que hace disminuir la participación de la Inversión pública con respecto al Producto Bruto Interno. En los últimos años, la ejecución de presupuesto público no fue suficiente para cubrir la demanda de infraestructura pública necesaria en América Latina y El Caribe.

En el distrito de El Porvenir, del 2010 al 2013, el sector educación y saneamiento recibieron el 8.8% y 7.1% de participación en el presupuesto total. Sin embargo, transportes recibió 54.7% en promedio. En el siguiente periodo, 2014 a 2017, educación y saneamiento recibieron 33.3% y 5.9% en relación al techo presupuestal.

No obstante, transporte redujo su partición y se le otorgó el 33.6% del presupuesto.

Con respecto a la ejecución de proyectos, en términos acumulados, educación representó el 20% de la ejecución total de funciones, saneamiento apenas el 6.9% y transportes el 42.7%.

Cuando se analiza anualmente los primeros 4 años del periodo analizado, la ejecución de educación, en promedio, no supera el 5%. Por su parte, saneamiento, apenas llega al 8.3% y transporte se lleva el 51.7% de la ejecución. Si se evalúa aisladamente, parece que los indicadores de transportes son correctos o que los de educación no son tan malos. Sin embargo, la demanda de estos servicios es aún mayor cuando se revisa los proyectos viabilizados y cuánto de estos proyectos se han ejecutado realmente en el periodo evaluado.

De acuerdo a los dispositivos normativos orientados por el Ministerio de Economía y Finanzas, los Ministerios son los encargados de elaborar el diseño de los indicadores de brechas del acceso a cada servicio del cual tienen titularidad. Además, estos ministerios son los encargados de establecer las líneas base de cada indicador y los Gobiernos Regionales y Locales se encargan de la actualización o afinamiento del indicador en coordinación estrecha con el sector.

Educación, por su parte, tiene los siguientes indicadores: 1) Porcentaje de personas no matriculadas en el nivel inicial respecto a la demanda potencial, 2) Porcentaje de personas no matriculadas en el nivel primaria respecto a la demanda potencial y 3) Porcentaje de personas no matriculadas en el nivel secundaria respecto a la demanda potencial. En inicial, el 2010 tenía 63% la población potencial sin matrícula y en el 2017 registró 32.4%. Sin embargo, en el 2015 y 2016 sus indicadores fueron de 20.8% y 21.8% respectivamente. Ellos nos muestran un cierre de brecha

constante hasta el 2015 y una pérdida en los años posteriores. En educación primaria, la brecha pasó de 40.6% en el 2010 a 45.6% en el 2014, recién en el 2015 bajó a 38.2%. Sin embargo, en el 2017 tuvo un ligero alce hasta el 41.6%. El último nivel de la educación básica regular, secundaria, del 2010 al 2016 no cerró la brecha pues se incrementó de 55.4% a 56.1%. El último año, 2017, la brecha se cerró 4 p.p con un indicador del 52.1%. Para mayor detalle, revisar el anexo 1.

Es preciso mencionar que el indicador de personas matriculadas es un criterio que requiere de la intervención es integral de los tres niveles de gobierno: nacional, regional y local. En tal sentido, no resulta ser un indicador apropiado para evaluar la inversión pública de la Municipalidad Distrital de El Porvenir en el sector educación y su asociación a los indicadores de brecha, Por lo menciona, se otro indicador que también está aprobado por MINEDU. Dicho indicador se llama: “Locales públicos con los tres servicios básicos”.

Para entender la magnitud de este indicador, es preciso mencionar la cantidad de locales educativos públicos en términos de cantidad y porcentaje. Los locales educativos públicos, en el 2010, eran 29 y representaban el 40.3% del total de locales educativos del distrito de El Porvenir. En el último año del periodo analizado, 2017, había 79 locales educativos públicos y representan el 52.7% del total de 150 locales educativos en el distrito de El Porvenir.

Con respecto al indicador mencionado, Locales públicos con los tres servicios básicos, se tiene información desde el 2011. Es así que, en dicho año, el 87.5% (25) de estos locales tenía acceso a los tres servicios básicos. En el 2013, 5 locales más accedieron a los tres servicios básicos y llegaron tener un indicador del 93.9%. Sin embargo, en el 2017 cayó hasta el 62.5%. Esta caída, de 31.4 pp, significó que 49 locales educativos públicos tengan acceso a los tres servicios. En términos de cantidad, del 2011 al 2017 se pasó de 25 a 49 locales públicos que cumplían con este indicador. Sin embargo, la velocidad de cobertura de locales fue más rápida que la de cobertura de los tres servicios en dichos locales. Esto, sin lugar a duda, manifiesta una precaria infraestructura educativa.

Al cruzar los indicadores de matrículas con locales educativo públicos con acceso a los tres servicios básicos, tenemos dos datos muy claros: En 8 años, 1) solo hubo 342 alumnos adicionales que se matricularon en la educación básica regular y 2) La oferta de locales educativos públicos se incrementó en 24 unidades adicionales. Se puede inducir que estaos nuevos locales educativos públicos no cerraron las brechas en cuanto a calidad de infraestructura o matrículas. Posiblemente se hayan habilitado o construido para reducir el tiempo de traslado de los estudiantes.

El sector de saneamiento, agua y servicios higiénicos, tiene los siguientes indicadores: 1) Porcentaje de la población urbana sin acceso al servicio de agua potable mediante red pública o pileta pública y 2) Porcentaje de la población urbana sin acceso a servicios de alcantarillado u otras formas de disposición sanitaria de

excretas. Sin embargo, por accesibilidad de información, el indicador en medido por número de viviendas en lugar de población. En tal sentido, los indicadores quedaron así: 1) Porcentaje de las viviendas sin acceso al servicio de agua potable mediante red pública o pileta pública y 2) Porcentaje de las viviendas sin acceso a servicios de alcantarillado u otras formas de disposición sanitaria de excretas.

A nivel distrital, la información disponible es la de los Censos 2007 y 2017. En el 2017, el 50.8% de las viviendas en el distrito de El Porvenir no tenía acceso al agua y alcantarillado por medio la red pública dentro de la vivienda. En el 2007, este indicador se cerró hasta el 35.3%, pero en valores absolutos la realidad es otra porque en el 2007 se tenían 15,657 viviendas sin este servicio y en el 2017 se tenían 16,454 viviendas sin este servicio. En tal sentido, se tiene 797 viviendas adicionales sin acceso al servicio de agua y alcantarillado. Para mayor detalle, revisar el anexo 2.

Con respecto a Transporte, el indicador utilizar es: 1) Porcentaje de la Red Vial Vecinal No Pavimentada con Inadecuados Niveles de Servicio. Sin embargo, no se tiene información disponible para establecer los valores a nivel de distrito. Lo que se encontró es información a nivel de la provincia de Trujillo.

De acuerdo al último informe elaborado por Oficina General de Planeamiento y Presupuesto – Oficina de Estadística del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, informó que el 83.4% de la red vial vecinal de la provincia de Trujillo no está pavimentada. En tal sentido, se tienen 189.3 kilómetros sin

pavimentar y se tienen: 49.2km vías vecinales afirmadas, 73.1 km sin afirmar y 35.6 km en trocha. Para mayor detalle, revisar anexo 3.

Por lo mencionado, se demuestra que los bajos niveles de ejecución en los sectores de educación, saneamiento y transporte no han contribuido al cierre sostenido de las brechas de infraestructura que permite el acceso a servicios públicos. Adicionalmente, la ejecución no siempre se traduce a escuelas, conexiones de agua y alcantarillado o vías vecinales pavimentadas.

En el caso de educación, el 72.7% de los proyectos cerrados corresponden a la educación básica regular en el nivel inicial. Es por ello que, de los tres niveles, el único indicador de brecha que mejoró fue en el nivel inicial. Adicionalmente, es preciso mencionar que 81.9% de los proyectos cerrados no aumentan la cobertura de los servicios de educación básica regular.

Para saneamiento, apenas el 30.7% de los proyectos cerrados están orientados a instalar o ampliar las redes de agua y/o alcantarillado en el distrito de El Porvenir. La gran mayoría de los proyectos en esta función están orientados a mejorar las conexiones domiciliarias ya existentes. En transporte, solo el 55.8% de proyectos aumentan los kilómetros de vías vecinales pavimentadas. Para mayor detalle de los mencionado, revisar el anexo 5.

De acuerdo a la Resolución de Secretaria de Gestión Pública N° 006-2018PCM/SGP, se aprueba la Norma Técnica N° 001-2018-SGP para que todas las entidades públicas implementen la gestión por procesos que tiene por finalidad mejorar los procesos a través de la determinación de procesos y el seguimiento, medición y análisis de procesos.

El proceso identificado en la tesis es la ejecución de presupuesto para proyectos de inversión en los sectores de educación, saneamiento y transporte. En tal sentido, la secuencia que sigue este proceso es: PIA – PIM – Certificado – Compromiso – Devengado y Girado.



Figura 1 Proceso de ejecución presupuestaria

Fuente: Decreto Legislativo 1440

A continuación, se explica la secuencia lógica de este proceso: El PIA es aprobado mediante una Ley que se conoce como la Ley de Presupuesto, después del 01 de enero se hacen modificaciones al presupuesto que pueden ser incorporaciones de presupuesto por saldos de balance o transferencias de dinero de los Ministerios que dan como resultado el PIM. El Certificado del presupuesto se da cuando el área usuaria (dependencia de la Municipalidad Distrital de El Porvenir) define el proyecto a ejecutar y consulta con el área de logística y presupuesto quienes determinan y aprueban el presupuesto asignado para la ejecución de dicho proyecto. El Compromiso se da cuando se firma el contrato o convenio para ejecutar el proyecto definido y con presupuesto aprobado en el marco de las Contrataciones con el Estado. El Devengado corresponde a la conformidad por la ejecución de los proyectos, en tal sentido esta fase solo registra la obligación del pago y no el pago en físico. El Girado es la fase en la cual el pago de la ejecución de proyecto se materializa a través de un depósito a cuenta o un cheque.

Por lo mencionado, en el distrito de El Porvenir como en muchos otros Gobiernos Locales, tienen deficiencias en la definición de los techos de presupuesto a través del PIM. Pues, no diferencian entre lo que se proyecta a recaudar y lo que realmente se proyecta. Es por ello que no se llega a certificar todo lo que se tiene en el presupuesto y ello resulta en la no ejecución de muchos proyectos o la paralización de otros. Además, su débil proceso de contrataciones y limitada capacidad para realizar estudios de mercado, dan como resultado una cartera de contratistas ineficientes que no cumplen los términos de referencias o expediente técnicos al 100%

y no es posible darles la conformidad que permita registrar la obligación de pago. Estos problemas se presentan por la ausencia de la implementación de gestión por procesos asociados a resultados.

En tal sentido, Perrotti y Sánchez (2011) sugieren que la provisión de infraestructura pública debe representar el 5.2% del PBI anual durante 10 años para afrontar la demanda de servicios públicos. Expuesta la problemática, se desarrollaron los Sistemas de Inversión Pública y la primera experiencia data del año 1982 en Chile con la coordinación con la Oficina de Planificación Nacional, PNUD y el Departamento de Cooperación Técnica para el Desarrollo, se llevó a cabo la sistematización de los proyectos de inversión a través de inventarios en fichas kardex que contenían la etapa del ciclo del proyecto. Seguidamente, en 1986, en Colombia se creó el Banco de Proyectos de Inversión Nacional con apoyo de la OEA, financiado por el BID que fue desarrollado e implementado por el ILPES - CEPAL.

En Perú, a partir del año 2000, se implementa el Sistema Nacional de Inversión Pública o conocido por sus inicial SNIP. Este sistema buscaba la eficiencia de la inversión pública a través de los estudios de pre-factibilidad o también llamados perfiles que contaban con el análisis económico de costo-beneficio o costo-efectividad y la consistencia técnica que permitía seleccionar la alternativa técnica más apropiada para solucionar el problema público de educación, salud o transporte. De acuerdo a los datos del Portal de Transparencia Económica.

Idrovo (2012), en el documento de trabajo titulado “Inversión en Infraestructura Pública y Crecimiento Económico, Evidencia para Chile”, tuvo como objetivo general estimar la magnitud de la sensibilidad del PBI a los cambios marginales del nivel de gasto en infraestructura pública para el periodo 1960-2012. Se evidencia la relación directamente proporcional que tiene la inversión en infraestructura pública y el crecimiento económico, usando la metodología de desagregación temporal de Chow y Lin (1971). El autor concluye que la elasticidad infraestructura pública – PBI bordea el 0.17% en el largo plazo. Este antecedente sirve para la presente investigación, por cuanto respalda el criterio de usar el Marco Macroeconómico Multianual para elegir los sectores a analizar.

Para Bonifaz, Urrunaga, Aguirre, y Urquizo (2015), el documento de trabajo titulado “Un Plan para salir de la pobreza: Plan Nacional de Infraestructura 2016 – 2025”, presentó como objetivo general estimar la brecha en infraestructura, tanto en la metodología vertical [Se define con respecto a factores internos del país que surgen entre la evolución de la oferta y la demanda interna de infraestructura.] como en la metodología horizontal [Surge con relación a la brecha con respecto a otros países más desarrollados, por ejemplo: miembros de la OCDE]. En tal sentido, se observa una amplitud de conocimiento sobre infraestructura pública, robustez metodológica y evidencia empírica donde utiliza ambas metodologías para el cálculo de brechas de infraestructura. Este documento se apoya en 3 metodologías: método de mínimo cuadrados ordinarios, modelo auto-regresivo de primer orden con un componente estructural que vendría a ser el PBI y series de tiempo. Los autores concluyen que el

cierre de brecha de infraestructura de servicios públicos para el periodo 2016-2025 implicaría una inversión promedio anual de 8.27% del PBI. Por lo mencionado, este documento aporta, a la presente tesis, con la importancia de la planificación de la inversión pública para cerrar las brechas de infraestructura que al 2019 registró una caída de 1.23% [Ejecución 2018: S/ 32,284,881,722 y 2019: S/ 31,885,733,044].

En un artículo académico de Perrotti (2011), cuyo título es “Caracterización de la brecha de infraestructura económica en América Latina y el Caribe”, tuvo como objetivo general analizar el impacto que tiene la infraestructura de servicios públicos en el desarrollo de América Latina y el Caribe y las necesidades futuras de inversión para el periodo 2006-2020. En el artículo se revisa y caracteriza la infraestructura de servicios públicas como aquella unidad de estructuras de ingeniería, equipos e instalaciones que perduren en el largo plazo y están deben de estar vinculadas a los sectores de energía, transporte, telecomunicaciones, agua y saneamiento que tienen un rol central cuando de cumplir con los Objetivos del milenio. El autor concluye en términos de porcentaje del Producto Bruto Interno de la región, América Latina y el Caribe deberán invertir alrededor de 5,2% por año para dar respuesta a las necesidades que surgirán por parte de los ciudadanos entre los años 2006-2020, también se asume un crecimiento económico promedio de 3,9% por año, si la región de América Latina y el Caribe quisiera cerrar la brecha de infraestructura de servicios públicos la inversión en términos de porcentaje del Producto Bruto Interno ascenderían al 7,9% cada año. En concordancia con el anterior antecedente, este documento robustece la importancia de la planificación y pone énfasis en los mismos sectores tratados en esta

tesis.

El documento de trabajo titulado “Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual” de Rozas y Sánchez (2004), tiene como objetivo general identificar el espectro de factores que condicionan estructuralmente la relación entre inversión en infraestructura básica y crecimiento económico. En el documento de trabajo se verifica como la infraestructura permite optimizar la gestión de costos de los agentes económicos, en efecto las inversiones en infraestructura contribuyen a mejorar la accesibilidad a redes de servicios, reducir costos operacionales y lograr mayores niveles de eficiencia operativa, así como una mayor confiabilidad. Los modelos testeados fueron: Rostow, Fogel, Aschauer y D’emurger y, en función a estos, los autores concluyen existe un amplio espectro de factores que condicionan la relación entre inversión en infraestructura de servicios públicos y el crecimiento económico. El documento aporta con la tesis, en cuanto robustece la relación de la inversión pública con el crecimiento económico y da como resultado una mejorar calidad de vida que es lo que buscan los proyectos de educación, saneamiento y transporte.

El artículo científico titulado “Análisis de la relación entre crecimiento económico y capital público en España” de García y Muñoz (2010), tiene como objetivo general estimar las elasticidades de la relación entre crecimiento económico y capital público tanto a escala nacional como regional. La metodológica utilizada es la implementación de una función translogarítmica, la cual permite una mayor

flexibilidad en el análisis porque es más tolerable al efecto de los datos sumidos y constantes en una función Cobb-Douglas y CES clásica. Los resultados postulados no son concluyentes y generan un segundo problema de investigación científica como ¿Cuáles son las condiciones para que el crecimiento del capital público aumenta las tasas de crecimiento en la economía? Los autores concluyen que, en consecuencia, parece demostrado que el capital público influye fuertemente y positivamente en el crecimiento económico. Este antecedente respalda la tesis en cuanto da origen a un segundo problema, pues esta tesis es una primera etapa de un proyecto más ambicioso que guarda mucha similitud con los primeros antecedentes.

Por otro lado, para la elaboración de esta tesis se tomó en cuenta el marco normativo del sistema de inversión pública vigente en el Perú para dicho periodo. En tal sentido, se analiza y sintetiza el Decreto Legislativo 1252 que tiene por objetivo el crear el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, cuya finalidad es hacer efectiva la prestación de servicios y la provisión de la infraestructura necesaria para el desarrollo del país. A su vez, este decreto legislativo deroga la Ley N° 27293 que es la Ley del Sistema Nacional de Inversión pública que se aplicaba en todos los niveles de gobierno: nacional, regional y local.

Este marco normativo se rige bajo 6 principios rectores:

1. Los proyectos de inversión tienen como principal objetivo el cierre de brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos.
2. Los proyectos de inversión vinculan y alinea desde los objetivos nacionales que se ven reflejados en el Plan Bicentenario en 6 Ejes Estratégicos,

pasando por los planes sectoriales, planes de desarrollo concertado regionales y locales, con la cartera de proyectos a ejecutar y deben estar en armonía con las proyecciones del Marco Macroeconómico Multianual que cuenta con el visto bueno del Consejo Fiscal.

3. Los proyectos de inversión solo son válidos a partir de un diagnóstico detallado de la situación de brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos y así poder trazar el objetivo de cada uno.
4. La ejecución del presupuesto debe generar la mayor rentabilidad social posible.
5. Los proyectos de inversión deben de incorporar la provisión de operación y mantenimiento.
6. La gestión de proyectos de inversión se enmarca bajo los mecanismos de transparencia y calidad por medio de la competencia.

El móvil de la inversión pública son los proyectos de inversión, como se ha manifestado en los principios rectores, por ello este sistema presenta 4 fases del ciclo de inversión:

1. La fase de Programación Multianual que es realizada a través de la coordinación y articulación interinstitucional e intergubernamental de las OPMI que tienen 3 productos:
 - a. Diagnóstico detallado de los indicadores de brecha de infraestructura o de acceso a servicios públicos.
 - b. Criterios de priorización.

c. Cartera de inversiones.

2. La fase de Formulación y Evaluación está a cargo de las Unidades Formuladoras que se encargan de elaborar los estudios de pre inversión para dar viabilidad a los proyectos de inversión que están considerados en la Programación Multianual de Inversiones. Además, se establecen parámetros en función a los costos, para determinar el tipo de documento a elaborar para la viabilidad y se clasifica de la siguiente manera:

RANGOS DE MONTOS DE INVERSIÓN A PRECIOS DE MERCADO EN UIT	TIPO DE DOCUMENTO TÉCNICO
Hasta 750	Ficha técnica simplificada
Mayor a 750 y menor a 15000	Ficha técnica estándar
	Perfil
Mayor o igual a 15000 y menor a 407000	Perfil de alta complejidad
Mayor o igual a 407000	Perfil reforzado

Figura 2 Montos de inversión y documentos técnicos

3. La fase de Ejecución corresponde al proceso que abarca desde la elaboración del expediente técnico hasta la liquidación técnica-financiera del proyecto de inversión que pasa a ser una obra pública. El seguimiento y monitoreo financiero se hace a través del Sistema de Seguimiento de Inversiones (SSI) y el Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF-FP), a diferencia de la fase anterior que muchas veces el presupuesto está asignado a una partida genérica y no está vinculada al proyecto.
4. La fase de Funcionamiento empieza desde el año 1 de liquidado el proyecto y se analiza a través de la operación y mantenimiento de la infraestructura de servicios públicos. Se sujeta a evaluaciones ex post, para futuras mejoras

en las inversiones e identificación de activos estratégicos para ser repuestos a través de las “Inversiones” o mayormente conocidas como IOARR.

No solo los proyectos de inversión generan infraestructura pública, en este nuevo marco normativo se crean 4 nuevas naturalezas para “Inversiones” o IOARR que intervienen sobre los activos estratégicos de los proyectos y cuyas naturalezas son:

1. Optimización
2. Ampliación Marginal
3. Reposición
4. Rehabilitación

La creación de nueva infraestructura de servicios públicos solo será posible mediante la asignación presupuestaria al proyecto de inversión que previamente hayan cumplido con los requisitos de la fase de Programación Multianual, es decir, contribuya al cierre de brechas de infraestructura, tenga un criterio de priorización y esté incluido en la cartera de inversiones.

Como todo sistema del Estado, tiene Órganos que cumplen funciones para el correcto desarrollo de la norma en los tres niveles de gobierno. En tal sentido, se muestran estos órganos en forma ordenada desde el pliego nacional hasta el local.

1. La Dirección general de Programación Multianual de Inversiones (DGPMI)

es el rector del Sistema y cumple funciones como:

- Aprueba, las directivas y normas necesarias para el funcionamiento de la fase de Programación Multianual Formulación y Evaluación y Ejecución.
- Dicta, los lineamientos y el procedimiento para la fase de Programación Multianual, Formulación y Evaluación y Ejecución en coordinación con el proceso presupuestario.
- Supervisa, la calidad de la fase de Programación Multianual de los tres niveles de gobierno, nacional, regional y local.
- Emite, opinión exclusiva, vinculante y excluyente en la fase de
- Programación Multianual, Formulación y Evaluación y Ejecución.
- Elabora, el Programa Multianual de Inversiones del Estado (PMIE).
- Desarrolla, implementa y gestiona el Banco de Inversiones.
- Brinda, capacitación y asistencia técnica a las entidades sujetas al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.

2. El Órgano Resolutivo, es la autoridad o responsable de los Sectores, Gobierno

Nacional, Gobierno Regional y Gobiernos Locales, tiene funciones tales como:

- Aprueba, mediante Resolución el Programa Multianual de Inversiones (PMI) de su órgano correspondiente.
- Presenta, a la DGPMI, el PMI aprobado de su órgano correspondiente.

- Aprueba, mediante Resolución el diagnóstico de brechas identificadas y los criterios de priorización.
- Aprueba, las metodologías específicas para la formulación de Proyectos de Inversión.
- Definen y aprueban, progresivamente las fichas técnicas aplicables a los Proyectos de Inversión.
- Autoriza, la ejecución de los Proyectos de Inversión y la elaboración de los expedientes técnicos.

3. La Oficina de Programación Multianual de Inversiones, es el órgano técnico responsable de la fase de Programación Multianual que, en las 4 fases, cumple las siguientes funciones:

- Elabora y actualiza, cuando corresponda, la cartera de inversiones del PMI.
- Propone, al Órgano Resolutivo, los criterios de priorización de la cartera de inversiones y el diagnóstico de brechas.
- Elabora, el PMI del órgano que le corresponda.
- Elabora y propone, metodologías específicas para la formulación de los Proyectos de Inversión.
- Propone, al Órgano Resolutivo la estandarización de proyectos y fichas técnicas.
- Brinda, capacitación y asistencia técnica respecto a las metodologías específicas aprobadas por el órgano Resolutivo.

- Realiza, el seguimiento de las metas de producto e indicadores de resultados previstos en el PMI.
- Coordina y articula, la generación de sinergias entre los niveles de gobierno para evitar la duplicidad y el gasto ineficiente del presupuesto público.
- Verifica, que los Proyectos de Inversión se ejecuten en el marco de la Programación Multianual.
- Monitorea, el avance de la ejecución física y financiera de las inversiones.

4. Unidad Formuladora, es el órgano técnico responsable de la fase de Formulación y Evaluación que, en las 4 fases, cumple las siguientes funciones:

- Remite, toda la información que respecta a los Proyectos de Inversión al margen de la etapa en la cual se encuentren.
- Aplica, los contenidos, metodologías y parámetros de formulación para los
- Proyectos de Inversión pública.
- Formula y evalúa, las fichas, perfiles y estudios de pre inversión para los
- Proyectos de Inversión.
- Declarar, la viabilidad de un Proyecto de Inversión
- Verifica, el saneamiento físico legal del terreno donde se ejecutará el
- Proyectos de Inversión pública.
- Determina, si es Proyecto de Inversión o Inversión.
- Evalúa y aprueba, la consistencia técnica del expediente técnico con la ficha, perfil o estudio de pre inversión.

- Realiza, el análisis técnico de las modificaciones del expediente técnica para conservar la concepción técnica.

5. Unidad Ejecutora de Inversiones, es el órgano técnico responsable de la fase de Ejecución que, en las 4 fases, cumple las siguientes funciones:

- Remite, toda la información que respecta a los Proyectos de Inversión al margen de la etapa en la cual se encuentren.
- Comunica y sustenta, las modificaciones correspondientes a los proyectos de inversiones en el expediente técnico.
- Elabora, el expediente técnico y vigila cuando no sea realizado por esta unidad.
- Responsable, de la ejecución física y financiera de los Proyectos de
- Inversión pública.
- Registra y actualiza, la ejecución física de los Proyectos de Inversión durante la fase de Ejecución cada 3 meses.
- Realiza, la liquidación física y financiera de los Proyectos de Inversión y registra su cierre.

Además, se precisan las siguientes definiciones de términos

Año de viabilidad: Año en el que la Unidad Formuladora emite el informe de viabilidad del estudio de pre inversión.

Avance financiero: El presupuesto devengado del total aprobado en el presupuesto

Capacidad presupuestal: Cantidad máxima del presupuesto de cada municipalidad al 31 de diciembre de cada año fiscal.

Capacidad ejecución financiera: Cantidad máxima que se ha devengado del presupuesto.

Costo actualizado: Costos del proyecto de inversión, en estudio de pre inversión o expediente técnico, que se actualiza por diversos factores como: tiempo, mal diseño o modificaciones no previstas.

Devengado: Es la obligación del pago que se genera por la conformidad de los servicios/bienes prestados a la municipalidad, en el caso de esta tesis: estudios de pre inversión y obra pública.

Ejecución financiera: Es el porcentaje que resulta de dividir el devengado entre el Presupuesto Institucional Modificado.

Ejecución física: Es el avance físico de los componente y partidas que tiene un proyecto de inversión.

Fase de certificación: Fase del presupuesto público donde se asegura la previsión del presupuesto para ejecutar un estudio de pre inversión u obra pública

Fase de cerrado: Fase del desarrollo del proyecto de inversión en el cual se registra el formato del cierre de cada proyecto de inversión, una vez que se haya hecho la liquidación técnica financiera.

Fase de ejecución: Momento del ciclo de vida de un proyecto que inicia con la elaboración del Expediente Técnico y finaliza en la liquidación técnica y financiera.

Fase de registro de inversión: Fase en la cual se registra el expediente técnico elaborado y aprobado mediante resolución del órgano resolutorio: alcalde.

Fase de viabilidad: Periodo que dura desde la formulación del estudio de pre inversión hasta la viabilidad del proyecto.

Monto de viabilidad o viable: Es el presupuesto que se aprueba luego de dar viabilidad al estudio de pre inversión.

PIA: Presupuesto Institucional de Apertura que se aprueba mediante la Ley de Presupuesto de cada año, excepcionalmente puede aprobarse mediante Decreto de Urgencia.

PIM: Presupuesto Institucional Modificado que resulta de las

modificaciones que se efectúan durante todo el año fiscal.

Proyectos cerrados: Proyectos de inversión que cuentan con formato de cierre.

Por todo lo antes expuesto, es que se tiene que plantear el problema que se indica a continuación

1.2. Formulación del problema

¿Cuál ha sido el desempeño de la inversión pública en educación, saneamiento y transporte en el distrito de El Porvenir en el periodo 2010 – 2017?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo general

Evaluar el desempeño de los proyectos viabilizados y su ejecución en la inversión pública de los sectores de educación, saneamiento y transporte en el distrito en El Porvenir en el periodo 2010 – 2017.

1.3.2. Objetivos específicos

- Evaluar el desempeño de los proyectos viabilizados y su ejecución en la inversión pública del sector educación en el distrito de El Porvenir en el periodo 2010 – 2017.
- Evaluar el cierre de brechas en el sector educación en el distrito de El Porvenir en el periodo 2010 – 2017.
- Evaluar el desempeño de los proyectos viabilizados y su ejecución en la inversión pública del sector saneamiento en el distrito de El Porvenir en el periodo 2010 – 2017.
- Evaluar el cierre de brechas en el sector saneamiento en el distrito de El Porvenir en el periodo 2010 – 2017.
- Evaluar el desempeño de los proyectos viabilizados y su ejecución en la inversión pública del sector transporte en el distrito de El Porvenir en el periodo 2010 – 2017.
- Evaluar el cierre de brechas en el sector transporte en el distrito de El Porvenir en el periodo 2010 – 2017.

1.4. Hipótesis

No se requiere porque es una investigación descriptiva.

1.4.1. Hipótesis general

No se requiere

1.4.2. Hipótesis específicas

No se requiere

CAPÍTULO II. METODOLOGÍA

2.1. Tipo de investigación

No experimental, Descriptiva simple, de naturaleza cuantitativa, longitudinal.

2.2. Población y muestra (Materiales, instrumentos y métodos)

Población: 172 proyectos de inversión pública.

Muestra: 172 proyecto de inversión pública.

2.3. Técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos

En la técnica de análisis y recolección de datos utilizado es el análisis documental de documentos institucionales que tienen respaldo en los aplicativos informáticos: SIAF y SSI. En la información se encuentran datos como: año de formulación del proyecto, estado en la fase de inversión pública, naturaleza, tipología, código único de inversión, monto de viabilidad, monto del expediente técnico, monto de la última actualización, devengado y avance financiero.

2.4. Procedimiento

La recolección de datos empezó por identificar la cantidad de proyectos de inversión pública que tenía la municipalidad distrital de El Provenir en el aplicativo informático llamado banco de inversiones entre el periodo del 2010 – 2017, luego se clasificó los proyectos de inversión por su naturaleza: creación, mejoramiento, ampliación o rehabilitación, también se clasificó por año de viabilidad del proyecto de inversión pública y función: educación, saneamiento y transporte. luego se identificó los montos de viabilidad de los proyectos de inversión pública en el aplicativo informático SSI, pero los costos de ajustan cuando los proyectos de inversión pública pasan a fase de ejecución. entonces se consultó su código único de inversiones en el

SSI y con ayuda de la unidad ejecutora de la municipalidad distrital de El Porvenir se obtuvo los expedientes técnicos de todos los proyectos de inversión requeridos y se logra extraer el monto de expediente técnica, aunque algunos proyectos de inversión sufren actualizaciones y/o modificaciones debido al tiempo de longevidad del expediente técnico o un ajuste de precios en el mercado, lo cual se debió consultar los formatos 16 de los proyectos de inversión pública para afinar el costo del proyecto de inversión pública. Finalmente, mediante el Sistema Integral de Administración Financiera del Sector Público (SIAF – SP) se extrajo el proceso de Gasto de Capital en la inversión pública desde su fase de certificación hasta el devengado, siendo este último el indicador financiero y de eficiencia en el sector público.

2.5. Aspectos éticos

La recolección de datos de hizo en el marco de la información disponible y que es proveída por el Ministerio de Economía y Finanzas a través de sus Aplicativos Informáticos. Además, esta información no quiebra ni infringe en lo absoluto la Ley 27806 – Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública. En tal sentido, la información usada en esta tesis es del Estado y se presume pública, salvo excepciones de información que sean clasificadas, seguridad nacional, inteligencia nacional o militar. Además, esta Ley pone en manifiesto, a través del numeral 2 de su Artículo 5, que la información de ejecución presupuestal de proyectos de inversión pública es de interés nacional.

CAPÍTULO III. RESULTADOS

3.1. Inversión pública en educación

Los resultados están divididos por párrafos y cada uno muestra los resultados de un año del periodo analizado.

En el año 2010 los cinco (05) Proyectos de Inversión de la función de educación suman un Monto Total de Viabilidad de S/ 2, 279,399.33 que representa el 45.7% de la ejecución financiera promedio del sector en los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y es 1.8 veces la capacidad de la ejecución financiera del año fiscal 2010. En términos monetarios, se viabilizó un monto con un déficit total de S/ 2, 711,761.38 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 1, 029,571.33 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2010.

En el año 2011 el único (01) proyecto de inversión de la función educación suma un monto total de viabilidad de S/ 3, 602,358.59 que representa el 72.2% del promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y es 3 veces el presupuesto asignado para el año fiscal 2011. En términos monetarios, se viabilizó un monto con un déficit total de S/ 1, 388,802.12 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017). En el 2011 no se registró ejecución en la función de Educación.

En el año 2012 los ocho (08) proyectos de inversión de la función educación suman un monto total de viabilidad de S/ 13, 856,785.83 que es 2.7 veces el promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y 38 veces la ejecución financiera del año fiscal 2012. En términos monetarios, se viabilizó

un monto excedente total de S/ 8, 865,625.12 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 13, 493,267.83 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2012.

En el 2013 los seis (06) proyectos de inversión de la función educación suman un monto total de viabilidad de S/ 15, 900,679.70 que es 3.1 veces el promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y 5.8 veces la ejecución financiera del año fiscal 2013. En términos monetarios, se viabilizó un monto excedente total de S/ 10,909,518.98 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 13, 185,293.70 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2013.

En el 2014 los cuatro (04) proyectos de inversión de la función educación suman un monto total de viabilidad de S/ 29, 293,097.71 que es 5.8 veces el promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y es 2.3 veces la ejecución financiera del año fiscal 2014. En términos monetarios, se viabilizó un monto excedente total de S/ 24,301,936.99 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 16, 834,560.71 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2014.

En el 2015 los catorce (14) proyectos de inversión de la función educación suman un monto total de viabilidad S/ 85, 790,795.88 que es 17.1 veces el promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y excede en 22.4 veces a la ejecución financiera del año fiscal 2015. En términos monetarios,

se viabilizó un monto excedente total de S/ 80,799,635.16 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 81, 962,746.88 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2015.

En el 2016 los once (11) proyectos de inversión de la función educación suman un monto total de viabilidad de S/ 45, 214,137.95, que es 9 veces el promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y excede en 6 veces a la ejecución financiera del año fiscal 2016. En términos monetarios, se viabilizó un monto excedente total de S/ 40, 222,977.23 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 37,747,282.95 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2016.

En el 2017 los seis (06) proyectos de inversión de la función educación suman un monto total de viabilidad de S/ 4, 953,184.73, que es apenas 0.8% del promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y representa el 72.2% de la ejecución financiera del año fiscal 2017. En términos monetarios, se viabilizó un monto deficitario total de S/ 37,975.98 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un faltante de S/ 1, 902,767.27 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2017. No hubo ningún proyecto de inversión de la función educación que se haya cerrado.

Tabla 1 Educación, comportamiento del gasto de capital

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PIA	S/1,000,000	S/1,010,000	S/670,000	S/1,000,000	S/6,500,000	S/ -	S/ -	S/2,591,728
PIM	S/1,990,611	S/1,196,723	S/480,856	S/6,583,560	S/13,446,018	S/10,685,820	S/7,543,732	S/8,118,222
Devengado	S/1,249,828	S/985,540	S/395,255	S/2,715,386	S/12,458,537	S/3,828,049	S/7,466,855	S/6,855,952

Fuente: Consulta Amigable - MEF

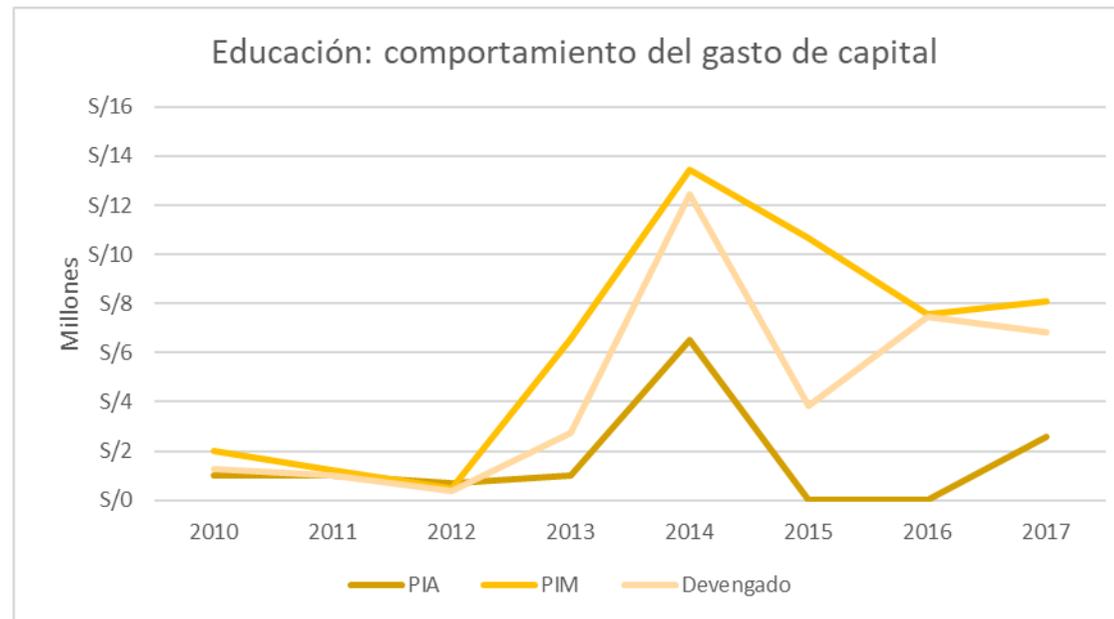


Figura 3 Educación, comportamiento del gasto de capital

Los 3 primeros años se caracterizó por invertir menos de S/ 2.7 millones. Sin embargo, en los años consecutivos, la ejecución no bajó de los S/ 2.5 millones y tuvo un pico de S/ 12.4 millones que equivale al 2.7 del promedio de ejecución en el periodo analizado.

3.2. Inversión pública en saneamiento

Los resultados están divididos por párrafos y cada uno muestra los resultados de un año del periodo analizado.

En el año 2010, los dos (02) proyectos de inversión de la función de saneamiento suman un monto total de viabilidad de S/ 286,813.01 que es representa el 19.1% de la ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y representa el 14% de la capacidad de ejecución financiera del año fiscal 2010. En términos monetarios, se viabilizó un monto con un déficit total de S/ 1, 215,342.49 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un déficit de

S/ 1, 708,446.99 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2010.

En el año 2011, el único (01) proyecto de inversión de la función de saneamiento suma un monto total de viabilidad de S/ 4, 084,143.00 que es 2.7 veces el promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y 3.5 veces la capacidad de ejecución financiera del año fiscal 2011. En términos monetarios, se viabilizó un monto excedente total de S/ 2, 581,987.50 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 2,

932,318.00 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2011.

En el año 2012, los once (11) proyectos de inversión de la función de saneamiento suman un monto total de viabilidad de S/ 3, 297,852.96 que es 2.2 veces el promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y 6.1 veces la capacidad de

ejecución financiera del año fiscal 2012. En términos monetarios, se viabilizó un monto excedente total de S/ 1, 795,697.46 con respecto al

promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 2, 762,430.96 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2012.

En el 2013, los siete (07) proyectos de inversión de la función de saneamiento suman un monto total de viabilidad de S/ 12, 284,780.27 que es 8.1 veces promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y 5.6 veces la capacidad de ejecución financiera (medida por el devengado) del año fiscal

2013. En términos monetarios, se viabilizó un monto excedente total de S/ 10, 782,624.77 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 10, 090,721.27 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2013.

En el año 2014, los once (11) proyectos de inversión de la función de saneamiento suman un monto total de viabilidad de S/ 4, 663,608.10 que 3.1 veces el promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y es 2.3 veces la ejecución financiera del año fiscal 2014. En términos monetarios, se viabilizó un monto excedente total de S/ 3, 161,452.60 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 2, 684,213.10 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2014.

En el año 2015, los dos (02) proyectos de inversión de la función saneamiento suman un monto total de viabilidad S/ 727,446.56 que representa el 48.3% de la ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y representa el 95% de la ejecución

financiera del año fiscal 2015. En términos monetarios, se viabilizó un monto con un déficit total de S/ 774,708.94 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un déficit de S/ 36,121.44 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2015.

Tabla 2 Saneamiento, comportamiento del gasto de capital

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PIA	S/ 1,710,000.00	S/ 2,085,000.00	S/ 3,379,177.00	S/ 4,020,000.00	S/ 2,055,000.00	S/ -	S/ 1,910,642.00	S/ -
PIM	S/ 2,206,672.00	S/ 1,155,523.00	S/ 546,425.00	S/ 3,807,942.00	S/ 2,267,799.00	S/ 847,552.00	S/ 10,692.00	S/ 6,628,797.00
DEVENGADO	S/ 1,995,260.00	S/ 1,151,825.00	S/ 535,422.00	S/ 2,194,059.00	S/ 1,979,395.00	S/ 763,568.00	S/ 7,780.00	S/ 3,389,935.00

Fuente: Consulta Amigable - MEF

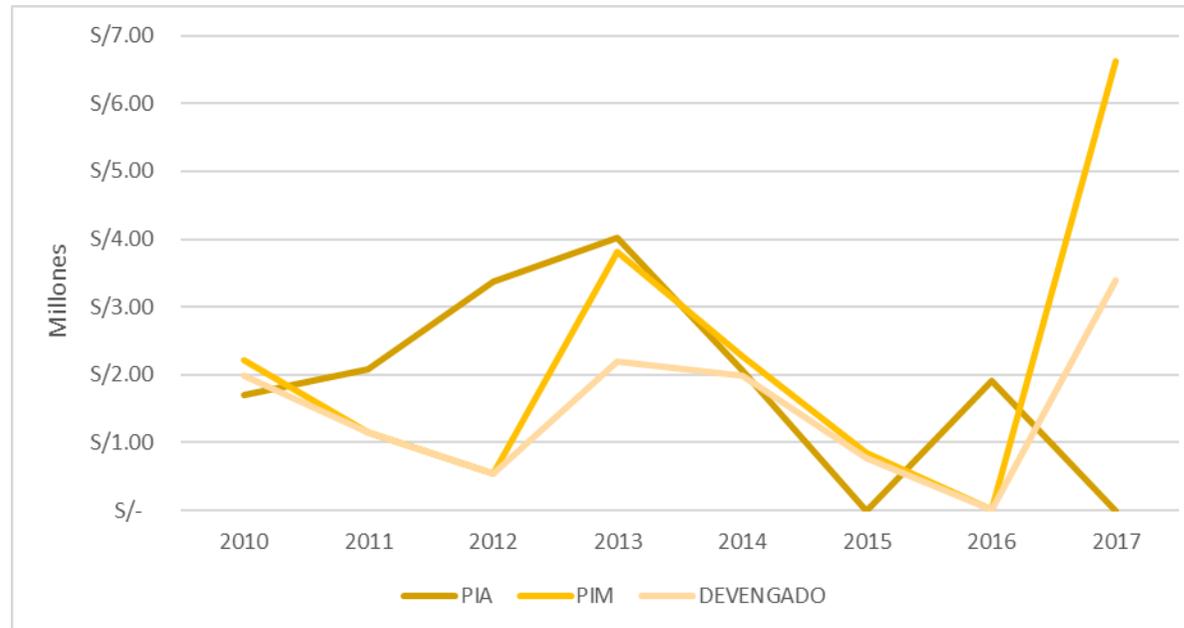


Figura 4 Inversión pública en saneamiento

3.3. Inversión pública en transporte

Los resultados están divididos por párrafos y cada uno muestra los resultados de un año del periodo analizado.

En el año 2010, los diez (10) proyectos de inversión de la función de transporte suman un monto total de viabilidad de S/ 15, 872,553.99 que es 1.7 veces la ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y es 1.1 veces la capacidad de ejecución financiera del año fiscal 2010. En términos monetarios, se viabilizó un monto con un excedente total de S/ 6, 545,687.62 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de

S/ 1, 274,905.99 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2010.

En el año 2011, los veintidós (22) proyectos de inversión de la función de transporte suman un monto total de viabilidad de S/ 6, 648,443.70 que es representa el 71% de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y es 1.7 veces la capacidad de la ejecución financiera del año fiscal 2011. En términos monetarios, se viabilizó un monto con un déficit total de S/ 2, 678,422.68 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 2, 727,650.70 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2011.

En el año 2012, los treinta (30) proyectos de inversión de la función de transporte suman un monto total de viabilidad de S/ 67,281,789.19 que es 7.2 veces el promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y es 5.2 veces la capacidad de la ejecución financiera del año fiscal 2012. En términos monetarios, se viabilizó un monto

excedente total de S/ 57, 954,922.82 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 54, 467,761.19 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2012.

En el año 2013, los siete (07) proyectos de inversión de la función de transporte suman un monto total de viabilidad de S/ 11, 632,191.01 que excede en 25% el promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y excede en 28% de la ejecución financiera del año fiscal 2013. En términos monetarios, se viabilizó un monto excedente total de S/ 2, 305,324.64 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de

S/ 2, 560,844.01 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2013.

En el año 2014, los trece (13) proyectos de inversión de la función transporte suman un monto total de viabilidad de S/ 50, 669,847.57 que es 5.4 veces el promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y es 3.8 veces la ejecución financiera del año fiscal 2014. En términos monetarios, se viabilizó un monto excedente total de S/ 41, 342,981.20 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 37, 618,671.57 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2014.

En el año 2015, los diez (10) proyectos de inversión de la función transporte suman un monto total de viabilidad S/ 37, 583,395.22 que es 4 veces la ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y 4.9 veces la ejecución financiera del año fiscal 2015. En términos monetarios, se viabilizó un monto excedente total de S/ 28, 256,528.85 con respecto al promedio de ejecución financiera

de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 29, 966,844.22 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2015.

En el 2016, los siete (07) proyecto de inversión de la función de transporte tiene un monto de viabilidad de S/ 12, 456,020.60 que excede en 34% al promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y excede en 19.7 veces la ejecución financiera del año fiscal 2016. En términos monetarios, se viabilizó un monto excedente total de S/ 3, 129,154.23 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un excedente de S/ 11,

825,781.60 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2016.

En el 2017, el único (01) proyecto de inversión de la función de transporte tiene un monto de viabilidad de S/ 3, 934,670.00, que representa el 42% el promedio de ejecución financiera promedio de los últimos 8 años fiscales (2010-2017) y 30% de la ejecución financiera del año fiscal 2017. En términos monetarios, se viabilizó un monto con un faltante total de S/ 5, 392,196.38 con respecto al promedio de ejecución financiera de los años fiscales (2010 – 2017) y un faltante de S/ 8, 978,490.00 con respecto a la ejecución financiera del año fiscal 2017.

Tabla 3 *Transporte, comportamiento del gasto de capital*

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PIA	S/4,959,854.00	S/5,401,086.00	S/7,427,976.00	S/2,700,000.00	S/ -	S/5,545,790.00	S/ -	S/520,000.00
PIM	S/15,028,005.00	S/6,573,336.00	S/23,603,481.00	S/14,954,499.00	S/13,448,150.00	S/9,082,262.00	S/6,700,761.00	S/13,426,200.00
DEVENGADO	S/14,597,638.00	S/3,920,793.00	S/12,814,028.00	S/9,071,347.00	S/13,051,176.00	S/7,616,551.00	S/630,239.00	S/12,913,159.00

Fuente: Consulta Amigable - MEF

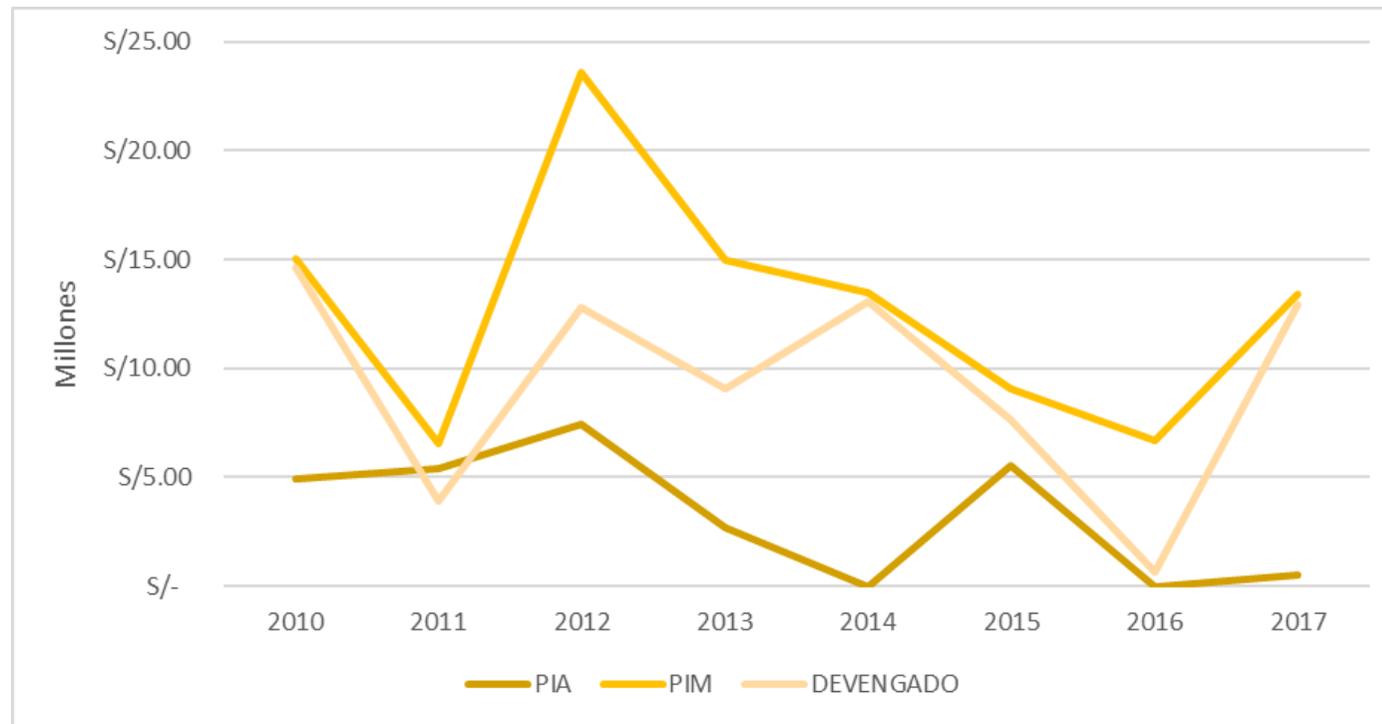


Figura 5 Inversión pública en Transporte

3.4. Análisis del Banco de Inversiones de El Porvenir

En este segmento se analizará los proyectos cuya responsabilidad está bajo la tutela de la Municipalidad Distrital de El Porvenir y que corresponden a los sectores de educación, saneamiento y transportes en el periodo 2010 – 2017.

En el año 2010, se tuvo una totalidad de 13 proyectos de inversión y se distribuyen de la siguiente manera: 3 en educación, 1 en saneamiento y 9 en transporte. En la fase de viabilidad no se registran proyectos. En la fase de ejecución se han registrado 6 proyectos: 1 de saneamiento y 5 de transporte. Se cerraron 7 proyectos de inversión: 3 de educación y 4 de transporte.

Para el 2011, se registró 23 proyectos de inversión. De estos proyectos, 22 corresponden a transporte y solo 1 a educación. En la fase de viabilidad no hubo registro alguno. En la fase de ejecución hubo 18 proyectos, 17 de transporte y el único de educación. Con respecto a los proyectos cerrados, la totalidad corresponden a proyectos del sector transporte.

Al 2012, en el banco de inversiones contenía 48 proyectos: 8 de educación, 10 de saneamiento y 30 en transporte. La viabilidad no tuvo proyecto. En ejecución se registró 22 proyectos: 3 de educación, 4 de saneamiento y 15 de transporte. Los proyectos con formato de cierre fueron 26: 5 en educación, 6 en saneamiento y 15 en transporte.

En el 2013, hubo 19 proyectos de inversión: 6 de educación, 6 de saneamiento y 7 de transporte. La viabilidad no tuvo proyecto. En ejecución se registró 6 proyectos

que se distribuyeron equitativamente entre las 3 funciones. Los proyectos cerrados fueron 13: 4 en educación, 4 en saneamiento y 5 en transporte.

Para el año fiscal 2014, se registró la misma cantidad de proyectos que en el periodo anterior: 3 de educación, 6 de saneamiento y 10 de transporte. A partir de este año ya se registran proyectos en fase de viabilidad: 2 del sector transporte. En ejecución se registró 12 proyectos: 3 de educación, 3 de saneamiento y 6 de transporte.

En este año fueron 5 los proyectos cerrados: 3 en saneamiento y 2 en transporte.

Por su parte, el año fiscal 2015, se registró 25 proyectos de inversión: 14 de educación, 2 de saneamiento y 9 de transporte. En la fase de viabilidad hubo 12 proyectos que se repartieron equitativamente entre el sector educación y transporte. En ejecución se registró 11 proyectos: 8 de educación, 2 de saneamiento y 1 de transporte.

Se tuvo 1 solo proyecto cerrado que corresponde a transporte.

En el 2016, se registró 18 proyectos de inversión: 11 de educación y 7 de transporte. En la fase de viabilidad hubo 9 proyectos: 1 de transporte y 8 en educación. En ejecución se registró 7 proyectos: 3 de educación y 4 de transporte. Solo se cerraron 2 proyectos que corresponden a transporte.

En el último año de análisis, 2017, se registró 7 proyectos de inversión: 6 de educación y 1 de transporte. Todos están registrados en la fase de viabilidad.

Finalmente, se puede observar que desde el año 2014 se genera una relación inversa entre proyectos viables con proyectos en ejecución y cerrados. Esto puede explicarse por la rivalidad de uso en la capacidad del funcionario público, al tener un recortado personal no puede atender todas las fases de los proyectos. Esto es lo que se conoce como rezagos en la ejecución, la velocidad con la que cierran proyectos es mucho menor a la velocidad con la que dan declaratorias de viabilidad.

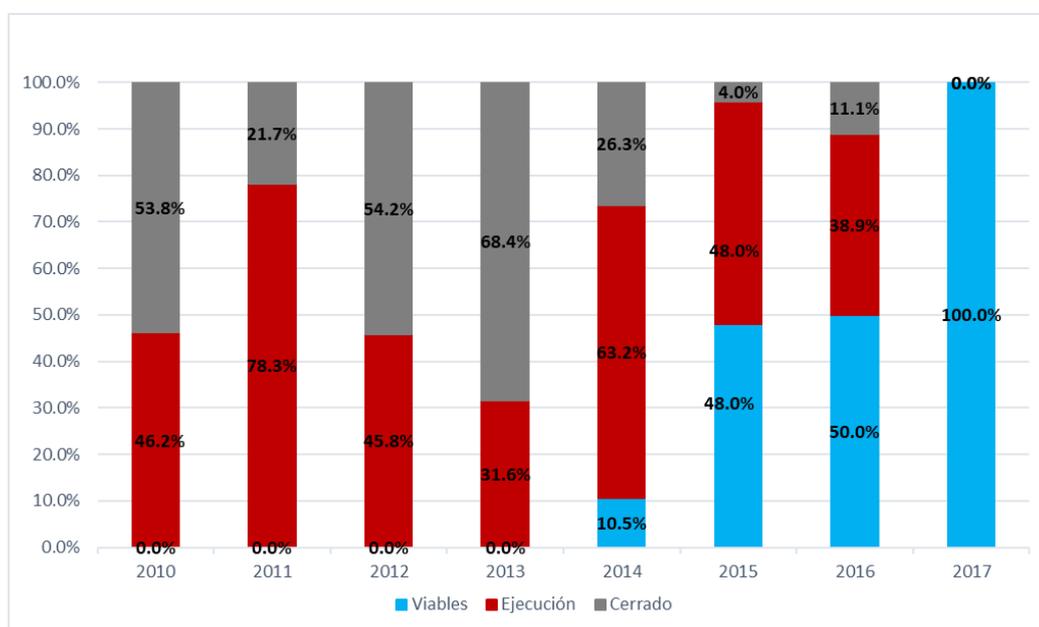


Figura 6 Proyectos de inversión viabilizados, en ejecución y cerrados 2010 - 2017

Tabla 4 Inversión Pública en Educación, Saneamiento y Transporte de la Municipalidad Distrital de El Porvenir

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PIA	S/7,669,854.00	S/8,496,086.00	S/11,477,153.00	S/7,720,000.00	S/8,555,000.00	S/5,545,790.00	S/1,910,642.00	S/3,111,728.00
PIM	S/19,225,288.00	S/8,925,582.00	S/24,630,762.00	S/25,346,001.00	S/29,161,967.00	S/20,615,634.00	S/14,255,185.00	S/28,173,219.00
DEVENGADO	S/17,842,736.00	S/5,072,618.00	S/1,312,968.00	S/13,980,792.00	S/27,489,108.00	S/12,208,168.00	S/8,104,874.00	S/23,159,046.00

Fuente: Consulta Amigable - MEF

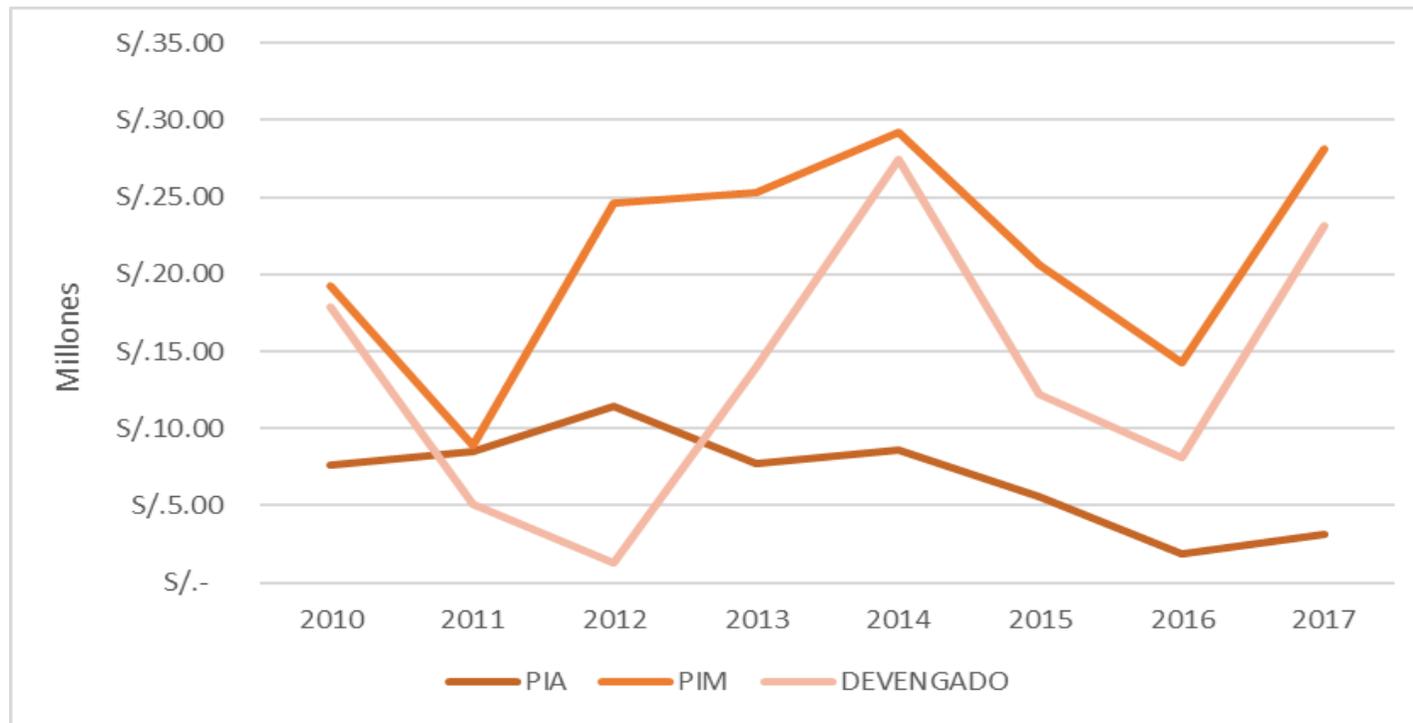


Figura 7 Inversión pública en educación, saneamiento y transporte en El Porvenir.

3.5. Proyectos cerrados

Esta sección hace un análisis sobre 58 proyectos de los 172 que están en la muestra. Asimismo, los proyectos de educación, saneamiento y transporte representan el 80.5% del total de proyectos cerrados. El análisis abordará el avance de financiero desde un punto de vista de cumplimiento de metas físicas, los tiempos de ejecución se miden desde la primera valorización, caracterización por montos viables y finalmente se mostrará el resumen financiero del periodo analizado. Es preciso señalar que, para leer la caracterización de montos viables, se deben tener los siguientes criterios:

Tabla 5 Criterios de montos viables

Código	Costo del PIP
a	PIP <= 1'500000
b	1'500001 > PIP < 3'500000
c	PIP > 3'500000

Elaboración propia

Del año fiscal 2010 se cerraron 6 proyectos de educación y transportes por un monto total de S/ 7,271,828 que representan una disminución del 18.5% del total de metas físicas programadas en el costo actualizado. Sin embargo, la disminución no se explica por un proceso de eficiencia técnica; sino que la disminución de S/ 1,647,848 se basa en los 3 proyectos que no tuvieron devengado alguno y un proyecto de transporte que se cerró al 82%. El tiempo promedio de ejecución fue de 8.3 meses y se caracterizaron de la siguiente manera: 3 proyectos se caracterización como “a”, 2 fueron “b” y uno tuvo código “c”.

Por otro lado, se debe mencionar que aquellos proyectos que no tuvieron gasto y figuran como cerrados es porque su ejecución ya no fue necesaria y la municipalidad le dio de baja mediante un proceso administrativo.

Tabla 6 Proyectos del 2010 que se cerraron, según sector, hasta el 2017

FUNCIÓN	Costo Actualizado	Devengado al 2017	Avance (%)	Meses
Educación	S/ 527,522.84			
Educación	S/ 557,256.92			
Transporte	S/ 427,138.53			
Transporte	S/ 2,581,420.10	S/ 2,581,420.00	100.0%	8
Transporte	S/ 4,072,205.08	S/ 4,072,205.00	100.0%	9
Transporte	S/ 754,132.76	S/ 618,203.00	82.0%	8
Total	S/ 8,919,676.23	S/ 7,271,828.00		

Fuente: Consulta Amigable MEF

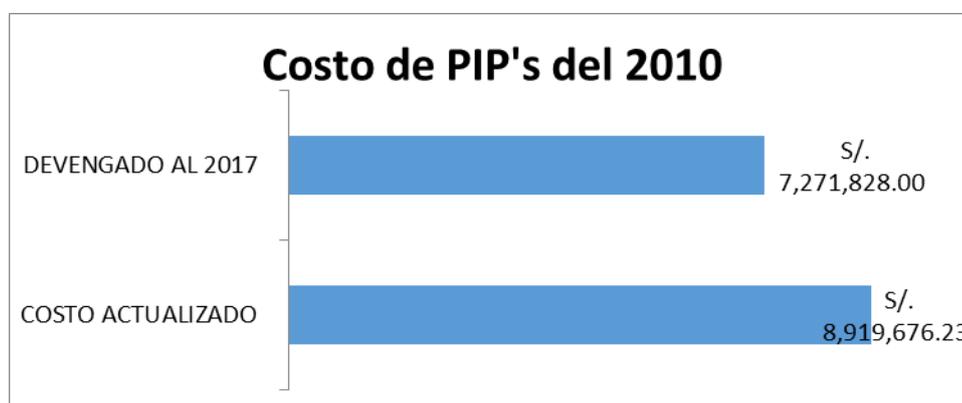


Figura 8 Costos de los proyectos de inversión del 2010 y cierre al 2017

Para el año fiscal 2011 se cerraron 5 proyectos de transportes por un monto total de S/ 1, 831,251.00 que representan una disminución del 14.0% del total de metas físicas programadas en el costo actualizado. Contrariamente al año pasado, la disminución de ejecución se debe a un proceso de eficiencia técnica de S/ 298,658 en 4 de los 5 proyectos. El tiempo promedio de ejecución fue de 6 meses y se caracterizaron de la siguiente manera: Todos los proyectos se caracterización como “a”

Tabla 7 Proyectos del 2011 que se cerraron, según sector, hasta el 2017

Función	Costo Actualizado	Devengado al 2017	Avance (%)	Meses
Transporte	S/ 120,760.00	S/ 122,136.00	101.10%	5
Transporte	S/ 175,033.42	S/ 165,836.00	94.70%	7
Transporte	S/ 197,935.52	S/ 188,333.00	95.10%	6
Transporte	S/ 331,049.64	S/ 263,055.00	79.50%	4
Transporte	S/ 1,305,131.29	S/ 1,091,891.00	83.70%	8
Total	S/ 2,129,909.87	S/ 1,831,251.00	85.00%	6

Fuente: Consulta Amigable y Banco de Proyectos

Elaboración propia

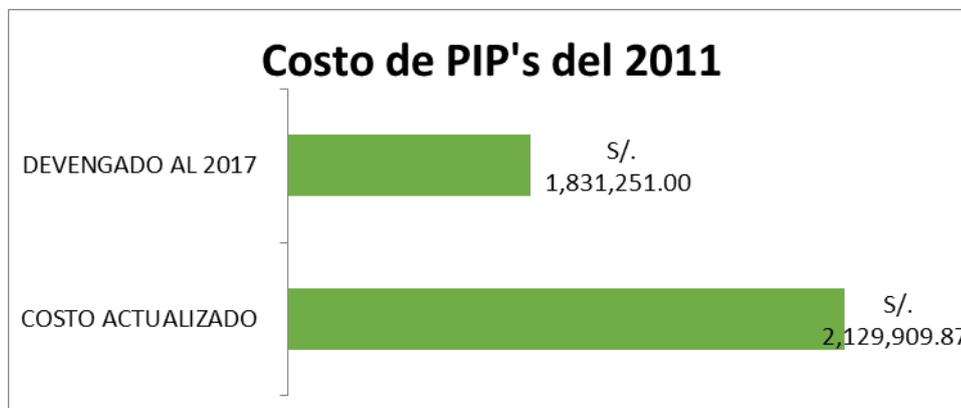


Figura 9 Costos de los proyectos de inversión del 2011 y cierre al 2017

Los proyectos del año de nuevas autoridades locales y regionales, se cerraron 26 proyectos de educación, saneamiento y transportes por un monto total de S/ 31,612,298 que representan una disminución del 3.8% del total de metas físicas programadas en el costo actualizado. Al igual que en el 2011, la disminución fue por un monto total de S/ 1,265,626.47 que se explica en un 92.3% por dos proyectos de transporte. El tiempo promedio de ejecución fue de 7.7 meses y se caracterizaron de la siguiente manera: 18 los proyectos se caracterización como “a”, 7 fueron “b” y 1 tuvo código “c”.

Tabla 8 Proyectos del 2012 que se cerraron, según sector, hasta el 2017

Función	Costo Actualizado	Devengado al 2017	Avance (%)	Meses
Educación	S/3,466,598.90	S/3,465,237.00	100.00%	9
Educación	S/1,681,937.59	S/1,666,909.00	99.10%	11
Educación	S/1,125,602.26	S/1,083,935.00	96.30%	11
Educación	S/495,406.73	S/471,346.00	95.10%	5
Educación	S/458,739.12	S/453,494.00	98.90%	11
Saneamiento	S/721,420.14	S/718,845.00	99.60%	4
Saneamiento	S/524,746.00	S/524,744.00	100.00%	6
Saneamiento	S/360,491.00	S/360,490.00	100.00%	5
Saneamiento	S/175,939.00	S/174,403.00	99.10%	7
Saneamiento	S/107,922.02	S/107,922.00	100.00%	5
Saneamiento	S/105,237.00	S/105,236.00	100.00%	5

Transporte	S/5,882,877.34	S/5,882,875.00	100.00%	12
Transporte	S/367,348.00	S/367,245.00	100.00%	6
Transporte	S/1,539,361.16	S/1,539,361.00	100.00%	5
Transporte	2,713,181.51	2,721,496.00	100.30%	9
Transporte	S/538,691.89	S/538,691.00	100.00%	9
Transporte	S/819,954.77	S/819,454.00	99.90%	4
Transporte	S/619,926.55	S/615,451.00	99.30%	11
Transporte	S/1,770,174.67	S/1,769,972.00	100.00%	7
Transporte	S/1,305,576.31	S/1,304,154.00	99.90%	13
Transporte	S/582,810.42	S/582,811.00	100.00%	5
Transporte	S/2,908,673.70	S/2,110,414.00	72.60%	8
Transporte	S/2,861,198.29	S/2,848,220.00	99.50%	13
Transporte	S/669,119.79	S/671,931.00	100.40%	6
Transporte	S/431,766.65	S/434,426.00	100.60%	7
Transporte	S/643,223.66	S/273,236.00	42.50%	6
Total	S/32,877,924.47	S/31,612,298.00	96.20%	7.7

Fuente: Consulta Amigable MEF

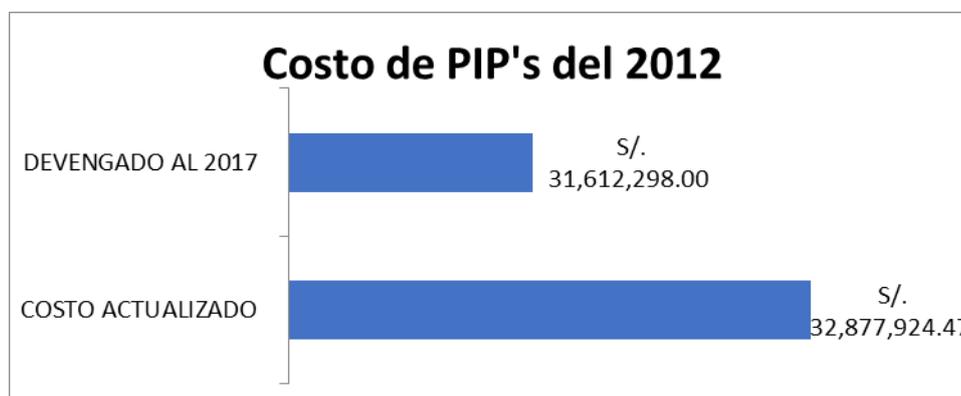


Figura 10 Costos de los proyectos de inversión del 2012 y cierre al 2017

Para el 2013, se cerraron 13 proyectos de educación, saneamiento y transportes por un monto total de S/ 13,687,801 que representan una disminución insignificante del 0.1% del total. En este año solo hubo una diferencia de S/15,015.72 entre las metas físicas programas y el devengado total de las obras. El tiempo promedio de ejecución fue de 7.8 meses y se caracterizaron de la siguiente manera: 9 los proyectos se caracterización como “a” y 4 fueron “b”.

Tabla 9 Proyectos del 2013 que se cerraron, según sector, hasta el 2017

Función	Costo Actualizado	Devengado al 2017	Avance (%)	Meses
Educación	2,845,377.48	2,845,378.00	100.00%	17
Educación	2,500,015.79	2,500,015.00	100.00%	10
Educación	1,844,116.75	1,844,117.00	100.00%	10

Función	Costo Actualizado	Devengado al 2017	Avance (%)	Meses
Educación	759,954.36	759,776.00	100.00%	8
Saneamiento	626,163.90	611,359.00	97.60%	8
Saneamiento	563,555.11	563,555.00	100.00%	9
Saneamiento	373,274.97	373,274.00	100.00%	6
Saneamiento	53,598.88	53,594.00	100.00%	3
Transporte	1,126,508.88	1,126,508.00	100.00%	6
Transporte	923,708.21	923,708.00	100.00%	5
Transporte	595,587.52	595,564.00	100.00%	7
Transporte	845,717.87	845,717.00	100.00%	7
Transporte	645,237.00	645,236.00	100.00%	6
Total	13,702,816.72	13,687,801.00	99.90%	7.8

Fuente: Consulta Amigable MEF

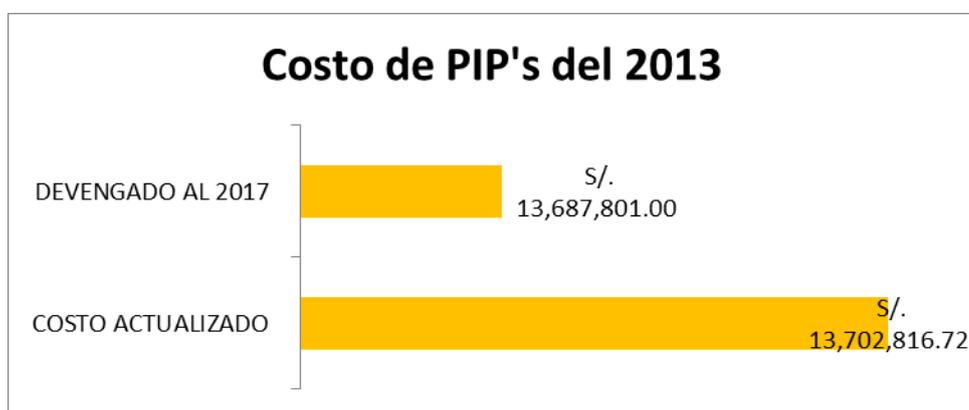


Figura 11 Costos de los proyectos de inversión del 2013 y cierre al 2017

Por su parte, de los proyectos del 2014, se cerraron 5 proyectos, 3 de saneamiento y 2 transportes por un monto total de S/ 1,808,525 y técnicamente es el monto idéntico al de las metas físicas programadas, pues la diferencia es a penas de S/ 30.5. El tiempo promedio de ejecución fue de 5.4 meses y se caracterizaron de la siguiente manera: todos los proyectos se caracterización como “a”.

Tabla 10 Proyectos del 2014 que se cerraron, según sector, hasta el 2017

Función	Costo Actualizado	Devengado al 2017	Avance (%)	Meses
Saneamiento	S/ 724,835.00	S/ 724,854.92	100.0%	5
Saneamiento	S/ 101,351.00	S/ 101,351.13	100.0%	6
Saneamiento	S/ 39,584.00	S/ 39,574.00	100.0%	5
Transporte	S/ 71,803.58	S/ 71,803.00	100.0%	5
Transporte	S/ 870,961.87	S/ 870,962.00	100.0%	6
Total	S/ 1,807,555.5	S/ 1,808,525.00	100.0%	5.4

Fuente: Consulta Amigable MEF

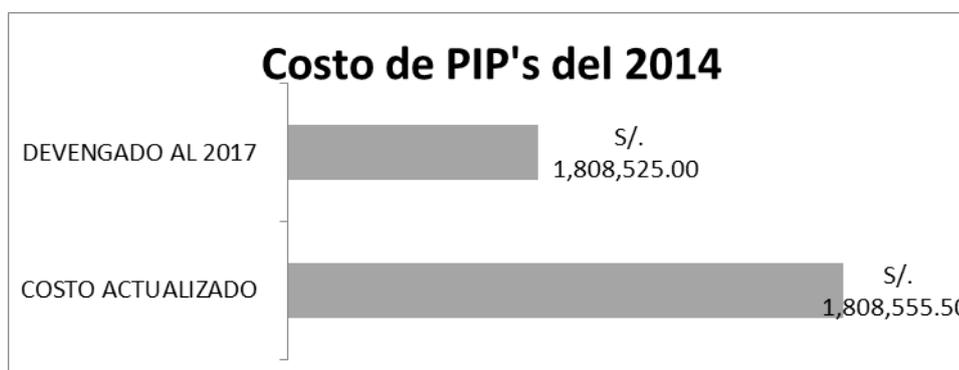


Figura 12 Costos de los proyectos de inversión del 2014 y cierre al 2017

El único proyecto cerrado del 2015 fue de transporte por un monto total de S/ 84,219. Este proyecto se cerró a un avance financiero del 98.1%. En ocasiones, los proyectos de inversión suelen cerrarse con un monto menor del programado inicialmente porque en el transcurso de la ejecución hay actualización de precios y ajuste de algunas partidas. El tiempo promedio de ejecución fue de 4 meses y se caracterizaron de la siguiente manera: todos los proyectos se caracterización como “a”.

Tabla 11 Proyectos del 2015 que se cerraron, según sector, hasta el 2017

Función	Costo Actualizado	Devengado al 2017	Avance (%)	Meses
Transporte	S/ 85,854.87	S/ 84,192.00	98.1%	4
Total	S/ 85,854.87	S/ 84,192.00	98.1%	4

Fuente: Consulta Amigable MEF

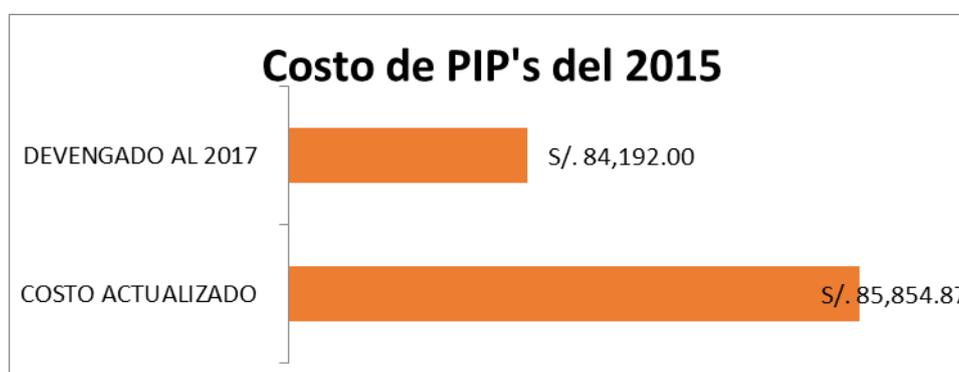


Figura 13 Costos de los proyectos de inversión del 2015 y cierre al 2017

En el último año de análisis, 2016 porque en el 17 no se cerró ningún proyecto de inversión pública, se cerraron 2 proyectos de transportes por un monto total de S/ 505,989 que apenas disminuyó un 0.3% con respecto a las metas físicas programadas que fue equivalente a S/ 1,399.95. El tiempo promedio de ejecución fue de 5 meses y se caracterizaron de la siguiente manera: ambos proyectos se caracterización como “a”.

Tabla 12 Proyectos del 2016 que se cerraron, según sector, hasta el 2017

Función	Costo Actualizado	Devengado al 2017	Avance (%)	Meses
Transporte	S/ 260,148.38	S/ 258,948.00	99.5%	4
Transporte	S/ 247,240.57	S/ 247,041.00	99.9%	6
Total	S/ 507,388.95	S/ 505,989.00	99.7%	5

Fuente: Consulta Amigable MEF

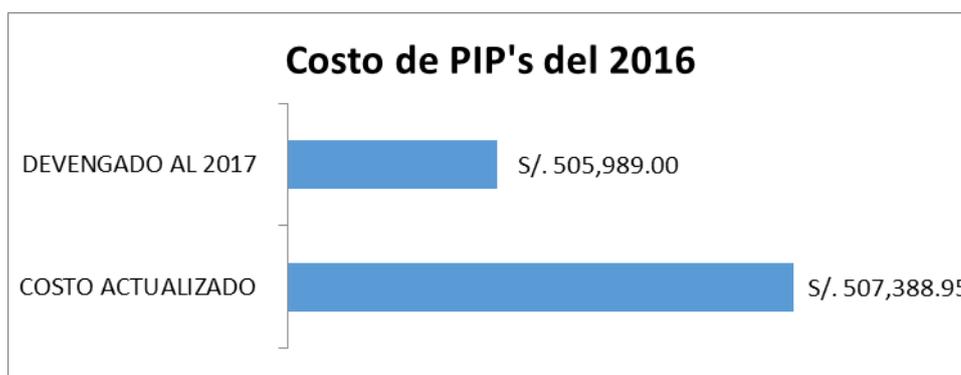


Figura 14 Costos de los proyectos de inversión del 2016 y cierre al 2017

A continuación, se muestra el avance de financiero desde un punto de vista de cumplimiento de metas físicas para cada tipología de proyecto en donde observamos que el costo actualizado o metas físicas programadas es mayor al monto devengado:

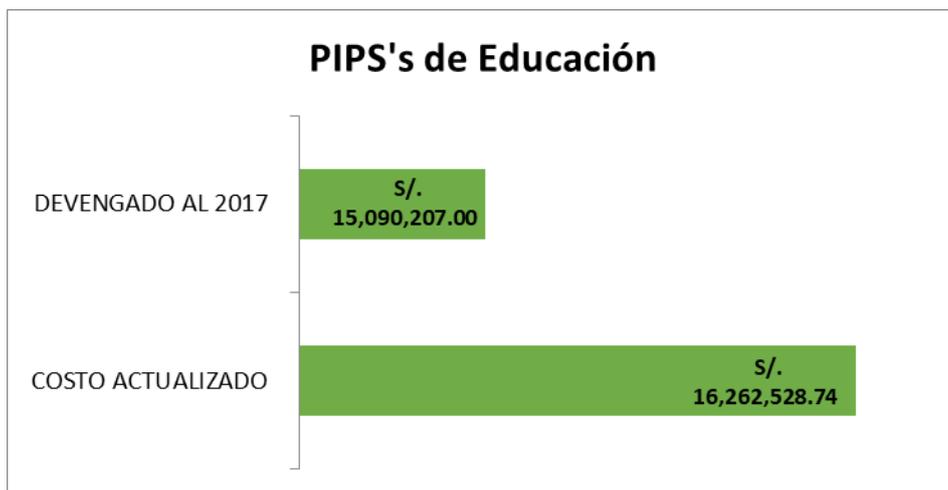


Figura 15 Costos de los proyectos de inversión en educación del 2010 – 2017 y cierre al 2017

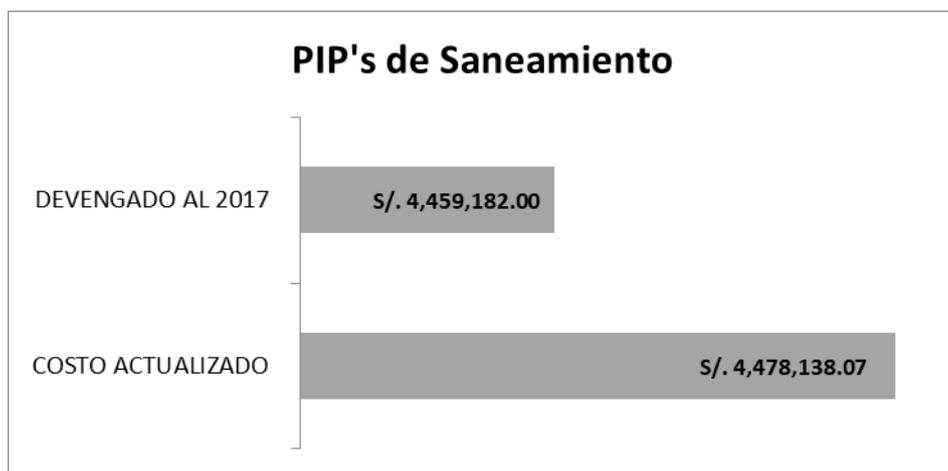


Figura 16 Costos de los proyectos de inversión en saneamiento del 2010 – 2017 y cierre al 2017

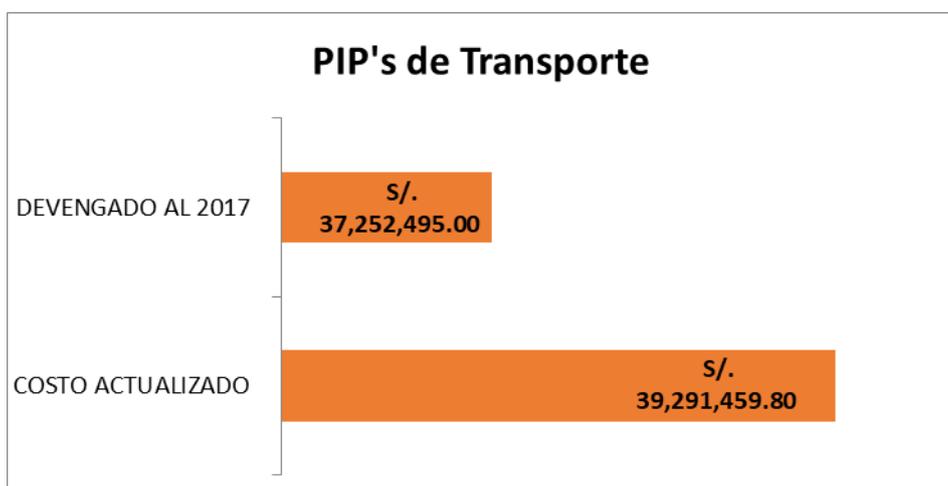


Figura 17 Costos de los proyectos de inversión en transporte del 2010 – 2017 y cierre al 2017

A modo de resumen se puede manifestar que, de las tres tipologías, los proyectos de saneamiento tuvieron un mejor cumplimiento de metas físicas programas con un 99.6%.

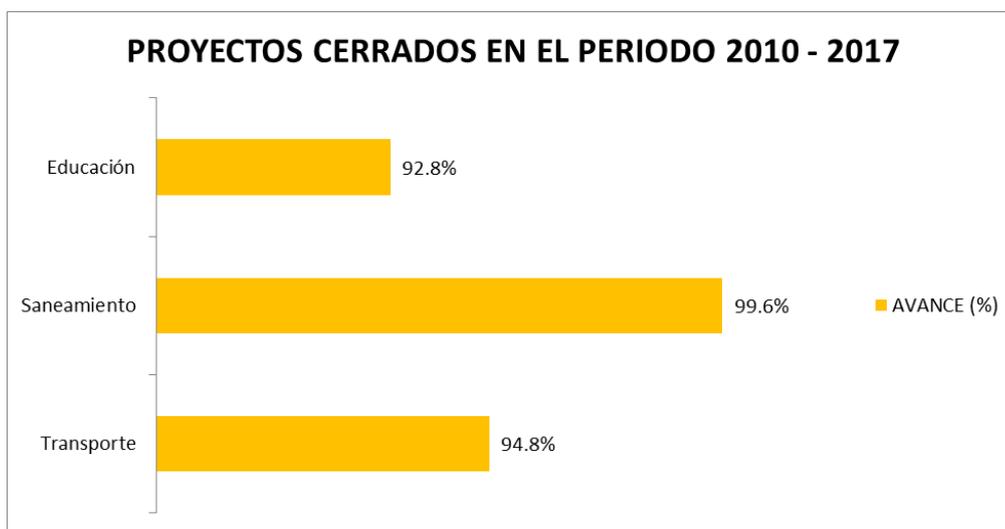


Figura 18 Proyectos cerrados en el periodo 2010 – 2017

Por su parte, la duración de ejecución presupuestal de los proyectos cerrados arroja el siguiente resultado:

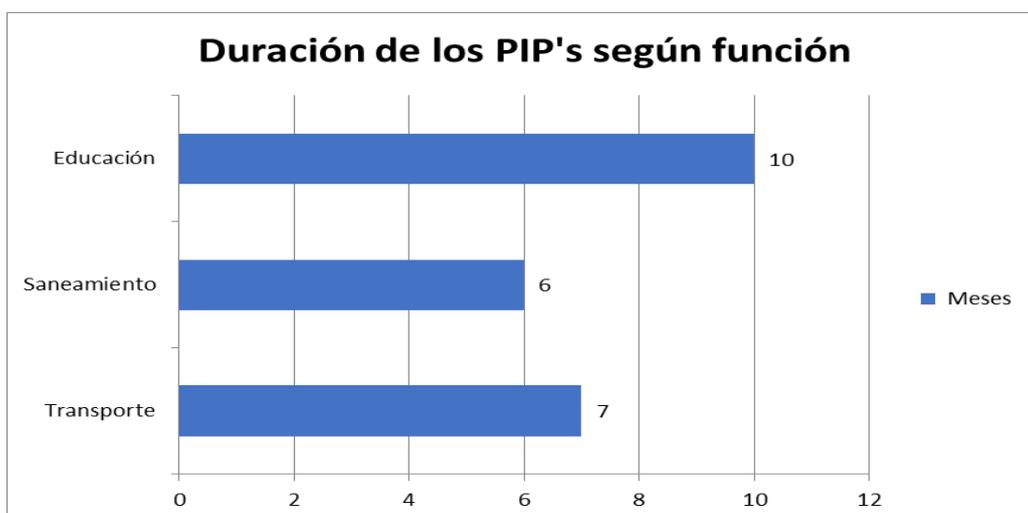


Figura 19 Duración de los proyectos de inversión pública, según función

Finalmente, la caracterización de montos viables, mostró que los proyectos mayores a los S/ 3,500,000 fueron solo de transportes, los proyectos entre S/ 1,500,00 y S/ 3,500,000 solo fueron de transporte y educación. Asimismo, los proyectos menores a los S/ 1,500,000 tuvieron las 3 tipologías:

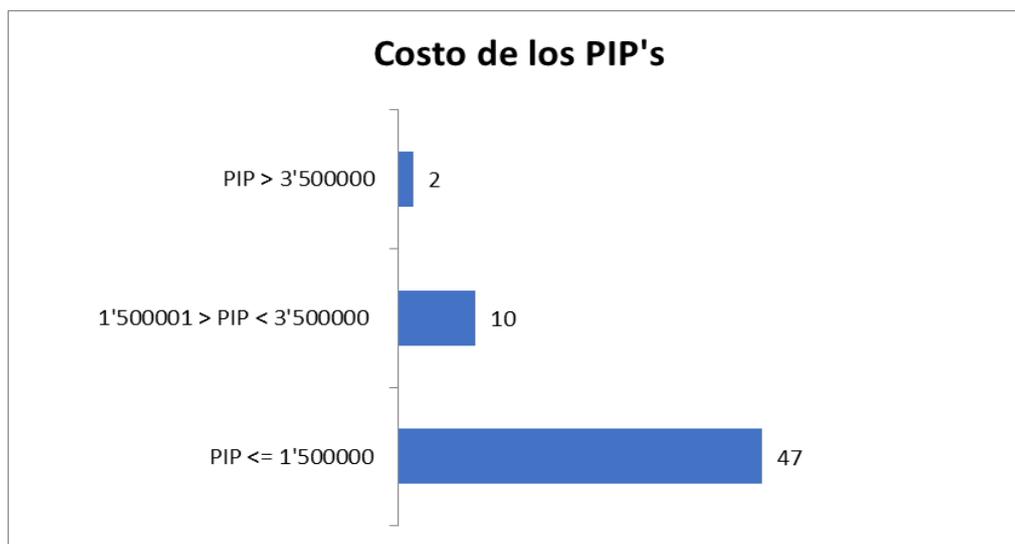


Figura 20 Costos de los proyectos de inversión según caracterización

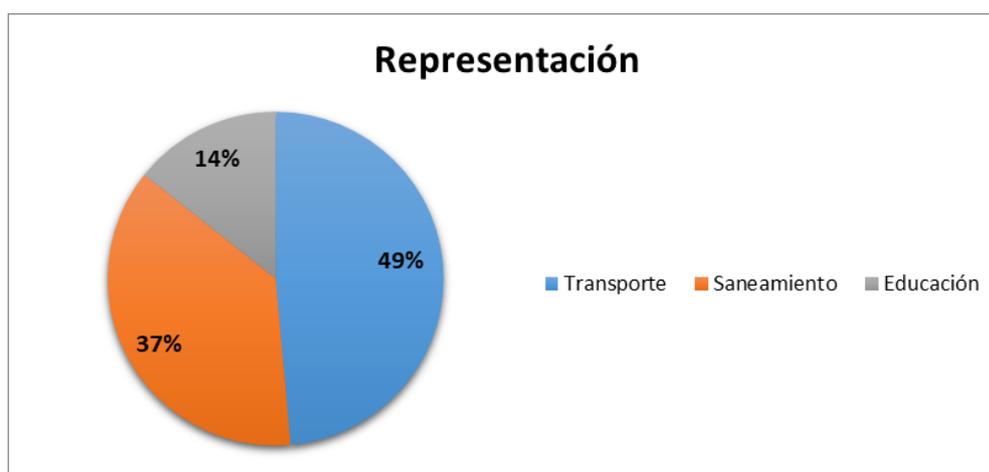


Figura 21 Participación sectorial de los proyectos de inversión

3.6. Análisis del cierre de brecha en educación

Como se mencionó en la realidad problemática, el indicador más adecuado para evaluar la inversión pública de los proyectos de inversión en educación es: “Locales educativos públicos con los tres servicios básicos”. En tal sentido se evaluaron los componentes de metas físicas de todos los proyectos de inversión programados en educación entre los años 2010 y 2017. No obstante, se debe tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- No se tiene información detallada de los proyectos del 2010 y el 2011.
- No todos los proyectos programados se han ejecutado en su totalidad.
- Los proyectos se repiten hasta en 3 años fiscales porque su ejecución no es continua.
- El nivel de detalle de cada proyecto es distinto porque no existe un protocolo para cargar los estudios a las aplicaciones informáticas del Ministerio de Economía y Finanzas.
- Las metas físicas son valores estimados y no valores reales porque ello implicaría tener acceso a la liquidación física de los proyectos y no hay disponibilidad de dicha información.

Tabla 13 *Activos estratégicos de los proyectos de educación, 2010 - 2017*

Activos estratégicos educativos	Cantidad
Carpetas / Sillas	2645
Escritorios / Mesas	895
Aulas pedagógicos	259
Ambientes Administrativos	80
Servicios higiénicos	73
Cocina / comedor	8
Salas de Uso Múltiple	7
Laboratorios	7

Bibliotecas	2
Instalación de tres servicios básicos	1

Fuente: Banco de Inversiones – MEF

Elaboración propia

Como se aprecia en la Tabla 13, existe una intervención en instalación en los tres servicios básicos. Esta intervención corresponde al proyecto de inversión “Creación de los servicios de educación inicial escolarizada en la I.E. N° 2189, AA.HH. Antenor Orrego, distrito de El Porvenir, Trujillo – La Libertad”. En otros proyectos se pueden encontrar partidas de instalación de servicios básicos, pero no se ajusta al indicador utilizado. La razón es porque el indicador busca medir cuantas escuelas públicas acceden al servicio a través de redes de conexión pública y estas redes son un requisito para ejecutar un proyecto de inversión pública, Es decir, todos los proyectos de inversión pública se desarrollan sobre terrenos que tienen saneamiento físico legal: asegurando los 3 servicios básicos y el predio le pertenece a la Municipalidad.

Lo que se observó es que las metas físicas tenían componentes de cocina y comida porque era de educación del nivel inicial y se incorporaba el servicio de provisión de desayunos y almuerzos. Sin embargo, el inconveniente ocurre en el funcionamiento cuando no se incorpora la partida de adquisición de alimentos en la operación y muchas veces los profesores y/o directores deben de comprar los insumos para alimentar a alumnos de 3 a 5 años.

Se programó la creación de 259 aulas pedagógicas, pero solo se programó la adquisición de 2645 carpetas/sillas. De acuerdo a la Resolución Ministerial N° 721-

2018-MINEDU, las aulas pedagógicas deberían tener 30 alumnos como máximo y deberían tener 30 carpetas. Del análisis se tiene que el ratio de carpetas/aula pedagógica es de 10 carpetas por aula. Desde la programación, ya tenemos un déficit de 20 carpetas por aula, pues la programación debió ser de 7770 carpetas. El monto total de inversión programada fue de S/ 46,858,208, pues se discrimina los montos del 2010 y 2011 porque no se tiene detalles por componente en cuanto a los activos estratégicos.

Con respecto a los proyectos cerrados, el monto total de ejecución fue de S/ 15,090,207. No se debe confundir con el monto del total de presupuesto devengado, pues este último mide el total de ejecución y los 15 millones miden la ejecución de proyectos en educación que se cerraron correctamente. A nivel de metas físicas, no se cerró la brecha de locales educativos públicos con los tres servicios, pues el único proyecto que cerraba esta brecha no se cerró correctamente y solo ejecutó S/ 11,550 que representa el 0.9% del costo del proyecto que es de S/ 1,156,573.53. Con respecto a la construcción de aulas, se construyeron solo 54 aulas que es el 20.8% de la meta programadas. Por su parte, la adquisición de carpetas, tuvo un cumplimiento del 62.1% porque solo de adquirieron 1664 carpetas escolares.

3.7. Análisis del cierre de brecha en saneamiento

La brecha que se analiza en saneamiento es: 1) Porcentaje de las viviendas sin acceso al servicio de agua potable mediante red pública o pileta pública y 2) Porcentaje de las viviendas sin acceso a servicios de alcantarillado u otras formas de disposición sanitaria de excretas. En tal sentido se evaluaron los componentes de metas físicas de todos los proyectos de inversión programados en saneamiento entre los años 2010 y 2017. No obstante, se debe tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- No se tiene información detallada de los proyectos del 2010 y el 2011.
- No todos los proyectos programados se han ejecutado en su totalidad.
- Los proyectos se repiten hasta en 3 años fiscales porque su ejecución no es continua.
- El nivel de detalle de cada proyecto es distinto porque no existe un protocolo para cargar los estudios a las aplicaciones informáticas del Ministerio de Economía y Finanzas.
- Las metas físicas son valores estimados y no valores reales porque ello implicaría tener acceso a la liquidación física de los proyectos y no hay disponibilidad de dicha información.

Tabla 14 *Activos estratégicos de los proyectos de saneamiento, 2010 - 2017*

Activos estratégicos en saneamiento	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Conexiones domiciliarias de agua	103	767	1773	230	0	60	2933
Conexiones domiciliarias de alcantarillado	128	1224	2485	230	0	157	4224

Fuente: Banco de Inversiones – MEF

Elaboración propia

Como se aprecia en la Tabla 14, las conexiones domiciliarias de agua y alcantarillado no tienen la misma cantidad. El motivo es porque las intervenciones en el sector de saneamiento no son integrales por dos motivos: 1) Atomizan la intervención y 2) los predios donde intervienen tiene acceso solo a agua o solo a alcantarillado. Por otro lado, en este periodo también hubo intervenciones en ampliación y creación de redes de agua y alcantarillado, pero no fueron tomadas en cuenta porque no aportan al cierre de brechas. Asimismo, no debe confundir algunas partidas como “instalación de

cajas de registro de agua” o “instalación de medidores de agua” como un activo estratégico que permita contabilizar la creación una nueva conexión domiciliaria porque las únicas partidas que ayuda a medir el cierre de brechas son “instalación de conexión domiciliaria de agua” e “instalación domiciliaria de alcantarillado”. La razón es porque el indicador busca medir cuantos hogares accedieron al servicio de agua y alcantarillado en el interior de su domicilio.

Se programó la instalación domiciliaria de 2,933 conexiones de agua y 4,224 conexiones de alcantarillado. En el 2007, El Porvenir tenía 20,567 hogares con conexión domiciliaria de agua, pero el 26.2% tenían inadecuado acceso al servicio de alcantarillado. Por su parte, los hogares con conexión domiciliaria de alcantarillado eran 16,318 y apenas un 7% no tenía un adecuado acceso al servicio de agua. Estos datos nos muestran que en el 2007 hubo hogares con mayor cobertura de agua y deficientes acceso al servicio de alcantarillado. Al 2017, de los hogares con adecuado acceso al agua, solo el 7.4% no tenían adecuado acceso al servicio de alcantarillado en el interior de su domicilio y, de los hogares con servicio de alcantarillado en interior de sus hogares, solo el 4% se abastecía inadecuadamente del servicio de agua. Es por ello que del 2007 al 2017, los hogares con conexión domiciliaria de agua y alcantarillado aumentó en 14,945. Sin embargo, la expansión urbana fue mayor y la brecha de viviendas sin conexiones domiciliarias de saneamiento pasó de 15,657 a 16,454.

El monto total de inversión programada fue de S/ 14,109,207, pues se discrimina los montos del 2010 y 2011 porque no se tiene detalles por componente en cuanto a los activos estratégicos. Con respecto a los proyectos cerrados, el monto total de ejecución

fue de S/ 4,459,182. No se debe confundir con el monto del total de presupuesto devengado, pues este último mide el total de ejecución y los 4.4 millones miden la ejecución de proyectos en saneamiento que se cerraron correctamente. A nivel de metas físicas, solo se ejecutó el 15.9% de las conexiones domiciliarias de agua y el 16.3% de las conexiones domiciliarias de alcantarillado que se programaron. La diferencia de 0.4 pp entre agua y alcantarillado se explica por la ejecución de 3 proyectos exclusivamente de conexiones domiciliarias de alcantarillado. En términos de hogares, en el periodo analizado, hubo puso conexiones de agua y alcantarillado a 467 viviendas y otras 221 viviendas adicionales que solo se le puso conexión al servicio de alcantarillado. El aporte al cierre de brechas fue de 1% con respecto al total de viviendas en el censo del 2017 %.

3.7. Análisis del cierre de brecha en transporte

La brecha que se analiza en transporte es: Porcentaje de la Red Vial Vecinal No Pavimentada con Inadecuados Niveles de Servicio. En tal sentido se evaluó el componente de las vías pavimentadas con carpeta asfáltica porque es la tecnología que asegura un adecuado nivel de servicio. El horizonte de tiempo de evaluación de los proyectos fue desde el 2010 hasta el 2017. No obstante, se debe tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- No se tiene información detallada de los proyectos del 2010 y el 2011.
- No todos los proyectos programados se han ejecutado en su totalidad.
- Los proyectos se repiten hasta en 3 años fiscales porque su ejecución no es continua.

- El nivel de detalle de cada proyecto es distinto porque no existe un protocolo para cargar los estudios a las aplicaciones informáticas del Ministerio de Economía y Finanzas.
- Las metas físicas son valores estimados y no valores reales porque ello implicaría tener acceso a la liquidación física de los proyectos y no hay disponibilidad de dicha información.

Tabla 15 *Activos estratégicos de los proyectos de educación, 2010 - 2017*

Activo estratégico	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Vías pavimentadas en Km ²	0.36	0.37	0.47	0.10	0.001	0.11	1.00

Fuente: Banco de Inversiones – MEF

Elaboración propia

Lo mostrado en la Tabla 15, muestra la suma de metros cuadrados que se esperaban intervenir en los proyectos de inversión del sector transporte. Además, se discrimina aquellos proyectos que solo intervienen en verederas, sardineles y señalización porque esos activos estratégicos no aportan el cierre de brecha identificado. Otro aspecto importante es que la contabilización de los kilómetros cuadrados se hace sobre el capeo, parchado y ampliación de vías.

No existe información, a nivel distrital, de los kilómetros cuadrados de vías vecinales que hay en El Porvenir. Sin embargo, de acuerdo con información del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en la provincia de Trujillo hay 189.3 Km² de vías vecinales. La superficie total de la provincia de Trujillo es de 1,759 Km², por lo tanto, el porcentaje de vías vecinales sería del 10.7%. Se usará este porcentaje a modo de coeficiente: 0.107 para estimar la cantidad de vías vecinales en el distrito de El

Porvenir. Este distrito tiene 56.7 Km² y, de acuerdo al coeficiente elegido, las vías vecinales del distrito sumarían 6.06 Km².

Se programó la pavimentación, en carpeta asfáltica, de 1 Km² de vías vecinales. Estas intervenciones podrían haber cerrado la brecha en 16.5 % con un monto programado de S/ 81,215,353. Sin embargo, en proyectos cerrados, se ejecutó S/ 37,252,495 y se pudo pavimentar 0.24 Km² de vías vecinales. Con respecto a la programación presupuestal y física, se ejecutó 45.8% y 24.2% respectivamente. El aporte estimado al cierre de brecha en el sector transporte, fue de 4%.

CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

4.1. Discusión

Se pudo evaluar el desempeño de la inversión pública en educación, saneamiento y transporte en el distrito en El Porvenir en el periodo 2010 – 2017, por lo que se logró apreciar que la inversión pública se ha caracterizado por tener un comportamiento creciente a través del tiempo, teniendo como finalidad de dotar de infraestructura pública a las localidades donde hay más ausencia de las mismas con la finalidad de elevar la competitividad de la población y lograr dos cosas: Un Índice de Desarrollo Humano mayor y un crecimiento económico sostenido. La inversión en educación, saneamiento y transporte no sigue el comportamiento de la inversión pública en general, se tuvo proyectos de inversión pública mal planificados debido a un exceso de viabilizaciones y los recursos escasos que pueden apreciar en el PIA de cada año por función. Además, se obtuvo que a lo largo de los años fiscales desde el 2010 hasta el 2017 se viabilizaran proyectos de inversión por encima de la capacidad de gasto del

orden de 4 a 7 veces. Por otro lado, se nota en el Presupuesto Institucional de Apertura denominado “PIA” que en los años fiscales 2015 y 2016 no se planificó inversión pública para la dotación de servicios de infraestructura en educación, en el caso de saneamiento que comprende instalación de redes y conexiones domiciliarias de agua y desagüe no se planificó inversiones en el año fiscal 2015 y 2017 y finalmente en el año fiscal 2014 y el años fiscal 2016 no se planificó ninguna inversión para la dotación de infraestructura vial o transporte para el distrito de El Porvenir. Esta situación, permite tomar en cuenta la recomendación del autor Perrotti (2011), quien recomienda que la inversión pública este alineada con los Planes de Desarrollo Concertado Locales, Planes de Desarrollo Regional Concertado, Planes Estratégicos Sectoriales Multianuales y Macro Macroeconómico Multianual. Otro punto hallado son los bajos niveles de inversión en educación y saneamiento, representan el 32% y 11% del monto total de ejecución en el periodo analizado. Además, estos sectores son priorizados en el Marco Macroeconómico Multianual para fines de tener un crecimiento económico sostenible y elevar la calidad de vida. En tal sentido, en el distrito de El Porvenir se prevé la mayor inversión para pavimentar vías urbanas lo cual tiene impacto positivo en la generación de mayor dinamismo económico y evitar enfermedades provocadas por polvillo, lo cual concuerda con los autores Rozas y Sánchez (2004), quienes postulan que las inversiones en infraestructura contribuyen a mejorar la accesibilidad a redes de servicios, reducir costos operacionales y lograr mayores niveles de eficiencia operativa, así como una mayor confiabilidad, calidad y cantidad de los servicios de infraestructura como también sugieren evitar caer en la falacia que toda inversión en infraestructura de servicios públicos impacta positivamente sobre el crecimiento económico. Finalmente, se obtuvo que para que los proyectos de inversión en educación, saneamiento y

transporte se demoren en promedio 16 meses, lo cual no corresponde a la confiabilidad de brindar eficientemente la infraestructura de servicios públicos puesto que para cuando, por ejemplo, el colegio, la pista o la conexión domiciliaria de agua potable y desagüe va a ser insuficiente, puesto que la tasa de crecimiento demográfica ya progresó y el impacto será menor e ineficiente.

Se describió la inversión pública en educación en el distrito de El Porvenir en el periodo 2010 – 2017, señalando que la inversión en educación es una variable que explica en gran parte de la competitividad que es deseada en la concepción de inversión pública, esta misma es 2.5 veces menos que la inversión en transportes y la inversión en saneamiento es 4 veces menos. Esto genera tasas de crecimiento menores en cada año, debido a que la infraestructura vial solo tiene un impacto a nivel de comercialización, lo cual genera un aumento de rentas en la población que tiene acceso al comercio, por lo que se hace necesario seguir lo planteado por los autores Bonifaz, Urrunaga, Aguirre, y Urquiza (2015), que recomiendan planificar la inversión en infraestructura de servicios públicos en educación y los contratos de obra deberán incluir el mantenimiento de estas escuelas.

Se caracterizó la inversión pública en saneamiento en el distrito de El Porvenir en el periodo 2010 – 2017. Encontrando que, de cada 10 proyectos, 4 proyectos son de conexiones domiciliarias de agua y desagüe. Contrariamente, los costos de estos proyectos son 4 veces menor que el costo de los proyectos en educación que representa a pensar 1 de 10 proyectos. Al representar un 40% del total que costos de inversión que manifiesta la intención de ejecución de obras, esto es consistente con lo sugerido por

Rozas y Sánchez (2004) que en confirma la relación de la inversión pública con una mejorar calidad de vida que es lo que buscan los proyectos saneamiento.

Se evaluó la inversión pública en transporte en el distrito de El Porvenir en el periodo 2010 – 2017. Hallándose que la mitad de los proyectos analizados corresponden a infraestructura como: pasajes, calles, caminos vecinales y avenidas. En términos monetarios, el costo asumido para estos proyectos es el doble de los asumidos para educación y saneamiento en conjunto. lo cual es consistente con lo afirmado por Perrotti (2011), cuya premisa es que la infraestructura de servicios públicas es aquella unidad de estructuras de ingeniería vinculadas a los sectores de transporte y telecomunicaciones que tienen un rol central cuando de cumplir con los objetivos del milenio

Dentro de las limitaciones de la presente se tuvo:

No se cuenta con líneas de base aprobadas por instituciones oficiales, como el Instituto Nacional de Estadística e Informática, para poder medir correctamente el cierre de brechas y el aporte marginal de cada inversión el mismo cierre de brechas. En tal sentido, se elaboró estimaciones de líneas base con los insumos extraídos de los

“Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII Vivienda y III de Comunidades Indígenas” y la Estadística de Calidad Educativa del Ministerio de Educación. El desarrollo descriptivo de la tesis permitirá ampliar, en futuras investigaciones o tesis, el diseño y propuesta de nuevos indicadores que permitan evaluar y mejorar la cantidad y

calidad de ejecución del presupuesto en inversión público. Todo esto bajo el enfoque de Gestión de Procesos asociado a resultados.

Además, se resaltan las Implicancias de la presente investigación:

Los resultados de la tesis tienen implicancias directas en la promoción del incremento de stock de conocimiento en cuanto a inversión pública, presupuesto y diseño de nuevos indicadores a través del cruce de variables entre los criterios de techo de presupuesto, capacidad de gasto y proyectos cerrados. Esto permitirá futuras investigaciones con mayor fineza en el uso de la variable “inversión pública” y vincularla con el “crecimiento económico” o “desarrollo económico” porque podrán medir el impacto real de la dotación del capital de infraestructura pública a través de un colegio creado, nuevas conexiones domiciliarias de agua y/o desagüe o más kilómetros pavimentados.

Los Gobiernos Locales pueden tomar el capítulo de Metodología y los numerales 4 y 5 del capítulo III de la tesis para cumplir con la meta de Ejecución presupuestal de inversiones del “Presupuesto Institucional Modificado del Programa de Incentivos a la Mejora de Gestión Municipal – PI”. El uso de lo mencionado les puede asegurar una ejecución, del presupuesto para inversión pública, mayor al 80%.

4.2. Conclusiones

- 1) El desempeño de la inversión pública para educación, saneamiento y transporte fue ineficiente porque registró S/ 61,163,328 que no fueron ejecutados entre el 2010 y el 2017, esto representan un 35.9% del presupuesto institucional modificado. Asimismo, viabilizaron proyectos por 2.5 veces del presupuesto asignado, 4 veces la capacidad de ejecución. Además, desde su viabilidad, los proyectos se demoraron 16 meses en promedio para iniciar ejecución física.
- 2) La inversión pública en educación tuvo una ejecución del 17.3% del total de viabilizaciones en el periodo analizado. Solo 32 proyectos tuvieron algún gasto de ejecución y solo el 46.4% ejecutó su costo de inversión por encima de 90%. En tal sentido, la ejecución financiera de proyectos en educación fue paupérrima porque tan solo 1 de cada 4 proyectos fueron terminados de acuerdo a norma.
- 3) Los proyectos de saneamiento se caracterizan por tener proyectos con ejecución, la totalidad tiene montos devengados. Sin embargo, su ejecución financiera es del 43.9% y solo la mitad se cerraron correctamente. Por ende, se concluye que los estudios básicos del perfil no eran técnicamente y retrasaban la ejecución.
- 4) El gasto de capital para los proyectos de transporte se ejecutó 1 de cada 3 soles de las viabilidades y se viabilizó un 2 veces el monto presupuestado en todo el periodo. Asimismo, el devengado representó el 38% de los costos actualizados y

deja un saldo de S/ 131,463,980.29 por ejecutar. Por ello, la gestión de esta tipología de proyectos fue insuficiente con respecto a su presupuesto disponible.

- 5) En el sector educación, la inversión no estuvo orientada a cerrar la brecha de acceso a los tres servicios: agua, alcantarillado y electricidad porque solo ejecutó 1 proyecto orientado a cerrar dicha brecha. Del monto programado para el sector educación, solo se ejecutó 32.2% y su orientación estuvo en la creación de aulas y adquisición de equipamiento y mobiliario.
- 6) En el sector saneamiento, el aporte al cierre de brechas fue del 1%. Por otro lado, se ejecutaron 3 proyectos que no aportan al cierre de brechas. Con respecto a la programación presupuestal y física, se ejecutó 31.6% y 15.9% de las conexiones domiciliarias de agua y el 16.3% de las conexiones domiciliarias de alcantarillado respectivamente.
- 7) En el sector transporte, el aporte al cierre de brecha fue de 4%. Sobre lo ejecutado, 1 de 4 (26.4%) proyectos no estuvieron orientados a cerrar la brecha. Con respecto a la programación presupuestal y física, se ejecutó 45.8% y 24.2% respectivamente.

A modo de recomendaciones, se plantea lo siguiente:

- 1) Implementar la gestión de procesos según lo establecido en la Norma Técnica N° 001-2018-SGP y añadirle el enfoque de resultados asociados a los sectores de educación, saneamiento y transporte.
- 2) Se propone, como herramienta de seguimiento y medición en el marco de la gestión de procesos, los siguientes indicadores para medir el cierre de brechas desde la ejecución del presupuesto: a) Porcentaje de ejecución del presupuesto en proyectos de inversión para educación con naturaleza de creación y/o ampliación, b) Porcentaje de ejecución del presupuesto en proyectos de inversión para saneamiento con naturaleza de creación y/o ampliación, c) Porcentaje de ejecución del presupuesto en proyectos de inversión para transporte con naturaleza de creación y/o ampliación, d) Porcentaje de proyectos contratados y e) Porcentaje de cumplimiento de contratos.
- 3) Activar la Oficina de Información Estadística que depende de la Gerencia de Planeamiento y Presupuesto, para que, en estrecha coordinación con la Oficina de Planeamiento y la Oficina de Programación Multianual de Inversiones elaboren las líneas de base para cada indicador aprobado por los Ministerios en las funciones de educación, saneamiento y transporte.
- 4) Institucionalizar las buenas prácticas que resulten de la aplicación de la gestión por procesos en el marco de normatividad local que permita la incorporación gradual de

nuevas funciones y responsabilidades en las oficinas relacionadas con la ejecución de proyecto de inversión.

- 5) Los proyectos, en el sector educación, deben orientarse a cerrar la brecha de acceso a los servicios de agua, alcantarillado y electricidad, a través de convenios e intervenciones integrales que permitan cerrar esta brecha.
- 6) En el sector saneamiento, se recomienda priorizar intervenciones integrales que permiten el acceso al agua y alcantarillado mediante conexiones domiciliarias a los sectores con menor cobertura como el Sector Mampuesto y el AA.HH Alto Trujillo.
- 7) Las inversiones en transporte deben de orientarse a la pavimentación de vías vecinales con carpeta asfáltica para cerrar la brecha. La intervención debe ser estratégica, pues se requiere focalizar los esfuerzos en un correcto mantenimiento de las vías vecinales con mayor tránsito que permita ahorrar recursos para asignarlo en proyectos que permitan tener mayor cobertura en las zonas más periféricas del distrito.
- 8) Se propone la coordinación con la Gerencia de Desarrollo Urbano para la tipificación de terrenos, revisar la situación de terreno y establecer si es necesario o no el saneamiento físico y legal de los predios.

- 9) Se recomienda la intervención integral del sector educación y saneamiento para garantizar que los locales educativos públicos cuenten con el acceso a los tres servicios básicos: agua, alcantarillado y luz.

- 10) Se recomienda la intervención integral del sector saneamiento y transporte para mejorar la eficiencia del gasto en inversiones, pues ambas tipologías de proyectos tienen componente en común que podrían usarse para ambos fines: instalar conexiones domiciliarias de agua y alcantarillado y pavimentación con carpeta asfáltica.

- 11) Se recomienda que, en los presupuestos participativos, se presenten los indicadores de brecha para que la población pueda tener mejores herramientas que le permita priorizar proyectos con un mayor aporte al cierre de brechas.

REFERENCIAS

- Aparicio, C., Jaramillo, M., & San Román, C. (2011). *Desarrollo de la infraestructura y reducción de la pobreza: el caso peruano*. Lima: Editorial del Pacífico.
- Arslanalp, S., Bornhorst, F., Gupta, S., & Sze, E. (2010). *Public Capital and Growth*. Washington D.C.: Fondo Monetarios Internacional.
- Aschauer, D. (1989). Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics*, 177-200.
- Barajas, H., & Gutierrez, L. (2012). La importancia de la Infraestructura física en el Crecimiento Económico de los Municipios fronterizos. *Estudios Fronterizos*, 57-87.
- Bonifaz, J., Urrunaga, R., Aguirre, J., & César, U. (2016). *Plan Nacional de Infraestructura 2016-2025*. Lima: Editorial de la Universidad del Pacífico.
- Calderón, C., & Servén, L. (2002). *The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution*. Washington D.C.: World Bank.
- Carrera, J., & Freire, M. (2000). *Infraestructura Públicas y Desarrollo Económico Regional en España*. La Coruña: Caixa Galicia.
- Cerda, H. (2012). *Inversión pública, Infraestructura y Crecimiento Económico Chileno, 1853 - 2010*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Corong, E., Dacuycuy, D., Reyes, R., & Taningco, A. (2013). *The Growth and Distributive Impacts of Public Infrastructure Investments in the Philippines*. New York: Jaques Silber.
- Dissou, Y., & Didic, S. (2013). *Infraestructure and Growth*. New York: Jaques Silber.
- (s.f.). *Efectos de la Infraestructura pública de la infraestructura pública sobre el crecimiento de la economía, evidencia para Chile*.

- Idrovo, B. (2012). *Public infrastructure, investment and economic growth in Chile*. Santiago de Chile: Cámara Chilena de la Construcción.
- Jaén-García, M., & Piedra-MUñoz, L. (2012). Análisis de la relación entre el crecimiento económico y el capital público. *Innovar Journal*, 165-183.
- Mizutani, F., & Tanaka, T. (2008). Productivity Effects and Determinants of Public Infrastructure Investment. *Springer*, 493 - 520.
- Perrotti, D. (2011). Caracterización de la brecha de infraestructura económica en América Latina y el Caribe. *Boletín FAL*, 1-7.
- Rivera, J., & Toledo, P. (2004). Efectos de la Infraestructura Pública sobre el crecimiento de la economía, Evidencia para Chile. *Estudios Económicos*, 21-38.
- Rozas, P., & Sánchez, R. (2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Vásquez, A., & Luis, B. (2008). *Eensayos sobre el Rol de la Infraestructura Vial en el Crecimiento Económico del Perú*. Lima: Ediciones Nova Print S.A.C.
- Zhang, Y., Wang, X., & Chen, K. (2013). *Growth and Distribute Effects of public Infrastructure Investment in China*. New York: Jaques Silber.

ANEXOS

1. Indicador de brecha en Educación

Evolución de los indicadores de brecha en población matriculada en la Educación Básica Regular

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
EBR	50.0%	50.0%	51.4%	45.8%	46.3%	40.3%	41.3%	42.6%
Inicial	63.0%	61.2%	57.7%	36.3%	27.8%	20.8%	21.8%	32.4%
Primaria	40.6%	40.7%	45.3%	42.7%	45.6%	38.2%	39.4%	41.6%
Secundaria	55.4%	56.2%	56.2%	56.2%	58.8%	55.5%	56.1%	52.1%

Fuente: ESCALE – MINEDU, Censo 2017 y Estimaciones de población INEI al 2015.

Elaboración propia

Población y matrículas por gestión educativa en El Porvenir, 2017				
	Población	Matrícula	Matrícula Pública	Matrícula Privada
3 a 5 años	13,171	Inicial	8,908	6,342
6 a 12 años	28,119	Primaria	16,414	11,998
13 a 17 años	17,334	Secundaria	8,304	6,689
	<u>25,029</u>	<u>8,597</u>	<u>1,615</u>	<u>58,624</u>
			<u>Total</u>	<u>Total</u>
				<u>33,626</u>

Fuente: ESCALE – MINEDU, Censo 2017 y Estimaciones de población INEI al 2015.

Población y matrículas por gestión educativa en El Porvenir, 2016				
	Población	Matrícula	Matrícula Pública	Matrícula Privada
3 a 5 años	11,193	Inicial	8,749	5,900
6 a 12 años	26,450	Primaria	16,037	11,530
13 a 17 años	18,118	Secundaria	7,951	6,470
	<u>23,900</u>	<u>8,837</u>	<u>1,481</u>	<u>55,761</u>
			<u>Total</u>	<u>Total</u>
				<u>32,737</u>

Fuente: ESCALE – MINEDU, Censo 2017 y Estimaciones de población INEI al 2015.

Población y matrículas por gestión educativa en El Porvenir, 2015				
	Población	Matrícula	Matrícula Pública	Matrícula Privada
3 a 5 años	11,041	Inicial	8,749	5,900
6 a 12 años	25,961	Primaria	16,037	11,530
13 a 17 años	17,871	Secundaria	7,951	6,470

Total 54,874 Total 32,737 23,900 8,837 Fuente: ESCALE – MINEDU, Censo 2017 y Estimaciones de población INEI al 2015.

Población y matrículas por gestión educativa en El Porvenir, 2014

	Población	Matrícula	Matrícula Pública	Matrícula Privada
3 a 5 años	10,906 Inicial	7,879	4,845	3,034
6 a 12 años	25,517 Primaria	13,888	9,285	4,603
13 a 17 años	17,626 Secundaria	7,261	5,800	1,461

Total	54,049 Total	29,028	19,930	9,098
-------	--------------	--------	--------	-------

Fuente: ESCALE – MINEDU, Censo 2017 y Estimaciones de población INEI al 2015.

Población y matrículas por gestión educativa en El Porvenir, 2013

	Población	Matrícula	Matrícula Pública	Matrícula Privada
3 a 5 años	10,770 Inicial	6,863	4,038	2,825
6 a 12 años	25,037 Primaria	14,337	9,390	4,947
13 a 17 años	17,420 Secundaria	7,634	6,185	1,449
	19,613	9,221	53,228 Total	28,834

Fuente: ESCALE – MINEDU, Censo 2017 y Estimaciones de población INEI al 2015.

Población y matrículas por gestión educativa en El Porvenir, 2012

	Población	Matrícula	Matrícula Pública	Matrícula Privada
3 a 5 años	10,629 Inicial	4,491	2,416	2,075
6 a 12 años	24,551 Primaria	13,429	9,244	4,185
13 a 17 años	17,218 Secundaria	7,539	6,349	1,190
	18,009	7,450	52,398 Total	25,459

Fuente: ESCALE – MINEDU, Censo 2017 y Estimaciones de población INEI al 2015.

Población y matrículas por gestión educativa en El Porvenir, 2011

	Población	Matrícula	Matrícula Pública	Matrícula Privada
3 a 5 años	10,479 Inicial	4,070	2,022	2,048
6 a 12 años	24,081 Primaria	14,277	9,837	4,440
13 a 17 años	16,985 Secundaria	7,434	6,274	1,160
	18,133	7,648	51,546 Total	25,781

Fuente: ESCALE – MINEDU, Censo 2017 y Estimaciones de población INEI al 2015.

Población y matrículas por gestión educativa en El Porvenir, 2010

	Población	Matrícula	Matrícula Pública	Matrícula Privada
3 a 5 años	10,316 Inicial	3,820	1,909	1,911

6 a 12 años	23,651	Primaria	14,059	9,676	4,383
13 a 17 años	16,689	Secundaria	7,437	5,850	1,587
	<u>17,435</u>	<u>7,881</u>		<u>50,657</u>	<u>25,316</u>

Fuente: ESCALE – MINEDU, Censo 2017 y Estimaciones de población INEI al 2015.

2. Indicador de brecha en Saneamiento

Abastecimiento de agua y servicio higiénico en El Porvenir, 2007

	Red pública de desagüe dentro de la Vivienda	Red pública de desagüe fuera de la Vivienda	Pozo séptico	Pozo ciego o negro / letrina	Río, acequia o canal	No tiene	Total
Red pública Dentro de la vivienda.							
(Agua potable)	15,179	351	300	4,341	27	369	20,567
Red Pública Fuera de la vivienda	422	499	39	600	6	104	1,670
Pilón de uso público	32	13	15	354	1	62	477
Camión-cisterna u otro similar	36	5	53	1,897	11	447	2,449
Pozo	98	11	110	1,980	9	581	2,789
Río, acequia. Manantial o similar	2 -		1	11 -		2	16
Vecino	475	54	77	1,232	31	619	2,488
Otro	74	3	16	140 -		147	380
Total	16,318	936	611	10,555	85	2,331	30,836

Fuente: Censo 2017 - INEI

Abastecimiento de agua y servicio higiénico en El Porvenir, 2017

	Red pública de desagüe dentro de la vivienda	Red pública de desagüe fuera de la vivienda, pero dentro de la edificación	Pozo séptico, tanque séptico o biodigestor	Letrina (con tratamiento)	Pozo ciego o negro	Río, acequia, canal o similar	Campo abierto o al aire libre	Otro	Total
Red pública dentro de la vivienda	30,124	867	160	199	1,151	11	6	25	32,543
Red pública fuera de la vivienda, pero dentro de la edificación	851	1,300	37	33	310	1	3	8	2,543

Pilón o pileta de uso público	45	14	92	90	1,614	2	33	4	1,894
Camión - cisterna u otro similar	179	15	365	344	6,895	21	156	52	8,027
Pozo (agua subterránea)	21	-	41	26	507	8	17	6	626
Río, acequia, lago, laguna	-	-	-	-	2	-	-	-	2
Otro	57	4	8	8	142	-	6	40	265
Vecino	94	14	22	24	451	-	5	68	678
Total	31,371	2,214	725	724	11,072	43	226	203	46,578

Fuente: Censo 2017 - INEI



3. Indicadores de Transporte

Red vial vecinal de acuerdo al tipo de superficie que presenta a nivel provincial, actualizada al 2018

	Asfaltada	Afirmada	Sin Afirmar	Trocha	Sub Total	Total
LA LIBERTAD	155.8	773.9	592.3	4,080.0	5,446.3	5,602.1
TRUJILLO	31.4	49.2	73.1	35.6	157.9	189.3
ASCOPE	86.2	49.2	56.0	295.6	400.8	487.1
BOLIVAR		3.0		26.2	29.2	29.2
CHEPÉN	4.6	226.7	34.4		261.1	265.7
GRAN CHIMU				183.9	183.9	183.9
JULCÁN				445.1	445.1	445.1
OTUZCO		5.7	10.7	874.0	890.4	890.4
PACASMAYO	26.4	35.9	190.0		225.9	252.3
PATAZ				272.5	272.5	272.5
SANCHEZ CARRIÓN	3.1	235.3	120.1	1,371.9	1,727.3	1,730.4
SANTIAGO DE CHUCO		22.2	11.3	402.9	436.4	436.4
VIRU	4.1	146.8	96.8	172.2	415.7	419.8

Fuente: Grupo Técnico de Trabajo (DGCF, PVN, PVD, OGPP)

Elaboración: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

4. Muestra de proyectos evaluados

a. Proyecto de Educación

AÑO	CÓDIGO UNIFICADO	CICLO DE INVERSIÓN		
		Viabilidad	Ejecución	Cerrado
2017	2342600	1		
	2342599	1		
	2343171	1		
	2342601	1		
	2343144	1		
	2343192	1		
2016	2331529	1		
	2334046	1		
	2302495		1	
	2300234		1	
	2291830		1	
	2329536	1		
	2321552	1		
	2303059	1		
	2324129	1		
	2336486	1		
2329504	1			
2015	2304406	1		
	2282653	1		
	2304424	1		
	310981	1		
	2301630	1		
	2304322	1		
	2276108		1	
	2294567		1	
	2287415		1	
	2284929		1	
	2285960		1	
	2310417		1	
	2287805		1	
2287859		1		
2014	2187675		1	
	2201850		1	
	2152839		1	
2013	2201849		1	
	2182461			1

	2182730			1
	2182731			1
	2187254		1	
	2181309			1
2012	2151229		1	
	2152366			1
	2225039		1	
	2117582			1
	2214606			1
	2210797			1
	2224946			1
	2213571		1	
2011	2214569		1	
2010	2117536			1
AÑO	CÓDIGO UNIFICADO	CICLO DE INVERSIÓN		
		Viabilidad	Ejecución	Cerrado
	2135565			1
	2135566			1
TOTAL	52	20	20	12

b. Proyectos de Saneamiento

AÑO	CÓDIGO UNIFICADO	CICLO DE INVERSIÓN		
		Viabilidad	Ejecución	Cerrado
2015	2276696		1	
	2271631		1	
2014	2200443		1	
	2246453		1	
	2198414			1
	2202655		1	
	2200080			1
	2197355			1
2013	2190968		1	
	2175952		1	
	2188732			1
	2190401			1
	2180647			1
	2173542			1
2012	2224607		1	
	2225325			1
	2224621			1
	2225906			1

	2203837			1
	2155138		1	
	2225358		1	
	2163800			1
	2225357		1	
	2203824			1
2010	2157399		1	
TOTAL	25	0	12	13

c. Proyectos de Transporte

AÑO	CÓDIGO UNIFICADO	CICLO DE INVERSIÓN		
		Viabilidad	Ejecución	Cerrado
2017	2343119	1		
2016	2336056	1		
	2335751		1	
	2335431		1	
	2326977		1	
	2325344			1
	2326858		1	
2015	2310641			1
	2304344		1	
	2302283	1		
2014	2304355	1		
	CÓDIGO UNIFICADO	CICLO DE INVERSIÓN		
	Viabilidad	Ejecución	Cerrado	
	2304373	1		
	2294107		1	
	2310014	1		
	2294566	1		
	2279447			1
	2268917	1		
	2249474		1	
	2249262		1	
	2249476	1		
	2248501	1		
	2248031			1
	2247648		1	
	2247682			1
2202293		1		
2198562		1		
2193642		1		

2013	2197935		1	
	2198848			1
	2186978			1
	2182375		1	
	2179521			1
	2179522			1
	2179520			1
2012	2214389		1	
	2202261			1
	2222358		1	
	2224885		1	
	2224884		1	
	2222362			1
	2224879			1
	2218078		1	
	2218079			1
	2218077		1	
	2218076		1	
	2219529			1
	2165917			1
	2219567		1	
	2219566		1	
	2162441			1
	2162439		1	
	2162440		1	
	2214390			1
	2214392		1	
	2214388		1	
	2214391			1
	2158183			1
	2214042		1	
	2214043			1
	2207062			1
	2155218			1
	2154663			1
	2155426			1
	2151230		1	
2011	2151500			1
	2154356		1	
	2150900			1
	2150985			1
	2152633		1	

	2151866		1	
	2207061		1	
	2152632		1	
	2151544		1	
	2151389		1	
	2151388		1	
	2150899		1	
	2156873		1	
	2156874		1	
	2151231			1
	2156871		1	
	2207033		1	
	2216506		1	
	2137675		1	
	2137674		1	
	2143255		1	
	2137678			1
2010	2142282		1	
	2142749		1	
	2135545		1	
	2127596		1	
	2135544		1	
	2128233			1
	2214393			1
	2224883			1
	2142283			1
TOTAL	95	10	46	30

5. Proyectos cerrados

AÑO	FUNCIÓN	NOMBRE DEL PROYECTO DE INVERSIÓN	CÓDIGO ÚNICO
2016	Transporte	MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD VIAL DEL PASAJE 2, SECTOR UNIÓN 1, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2325344
2016	Transporte	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL EN EL PASAJE "A" MZ16 , DE LA CA. MICAELA BASTIDAS, SECTOR CENTRAL BARRIO1, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2310641
2015	Transporte	CONSTRUCCION DE LA INFRAESTRUCTURA PEATONAL EN LA AV. PUMACAHUA INTERIOR MZ.16 SECTOR CENTRAL BARRIO 2, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2279447
2014	Saneamiento	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO SANITARIO EN LAS CALLES DEL SECTOR EL MIRADOR CUARTA ETAPA, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2198414

2014	Saneamiento	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO SANITARIO EN LA CA. LOS ANGELES Y CA. TOMAS SOLANO DEL AA.HH.	2200080
------	-------------	---	---------

AÑO	FUNCIÓN	NOMBRE DEL PROYECTO DE INVERSIÓN	CÓDIGO ÚNICO
		MIGUEL GRAU, SECTOR VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE BARRIO 2, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	
2014	Saneamiento	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE ALCANTARILLADO SANITARIO EN EL PSJE. MELITÓN CARBAJAL Y PSJE. BERNARDO ALCEDO DEL SECTOR EL PRESIDIO BARRIO 1, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2197355
2014	Transporte	CONSTRUCCION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL EN EL PASAJE SN, SECTOR LA UNIÓN BARRIO 2, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2248031
2014	Transporte	CONSTRUCCION DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LA CALLE 57 DEL AA.HH. ALTO TRUJILLO BARRIO 4, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2247682
2013	Educación	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EDUCATIVO EN LA I.E. N 80028 FRANCISCO DE ZELA, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2182461
2013	Educación	MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DE LOS SERVICIOS EDUCATIVOS EN LA INSTITUCION EDUCATIVA INICIAL N 1579 CORAZON DEL NIÑO JESUS, UBICADA EN LA MZ. 44 LT. 1 DEL SECTOR RIO SECO BARRIO 4, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2182730
2013	Educación	MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DE LOS SERVICIOS EN LA I.E INICIAL N 1562 NUEVO HORIZONTE UBICADO EN LA MZ. G LT 2 DEL SECTOR MIGUEL GRAU V ETAPA, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2182731
2013	Educación	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA EN LA I.E. INICIAL N 1566 - JARDIN DE NIÑOS EL PILOTO, DEL SECTOR CENTRAL BARRIO 2, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2181309
2013	Saneamiento	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DEL SISTEMA DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO SANITARIO DE LA CALLE SAN SEBASTIAN, CALLE A, CA. INDOAMERICA TRAMO: CA. L. FARFAN-AV. SAN VALENTIN, CA. TACNA TRAMO: CA. A-AV. SAN VALENTIN, CA. L. FARFAN TRAMO: CA. SAN SEBASTIAN-CA. INDOAMERICA Y CA. C. BECERRA TRAMO: CA. LIBERACION-CA. INDOAMERICA, SECTOR MIGUEL GRAU QUINTA FASE, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2188732
2013	Saneamiento	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DEL SISTEMA DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO SANITARIO DE LA CALLE MANUEL ASENCIO S. TRAMO CA. P. FIERRO-CA. M. BASTIDAS, CALLES PANCHO FIERRO, IGNACIO MERINO, INDOAMERICA Y JOSE SABOGAL TRAMO CA. MANUEL ASENCIO S. - AV. ANTONIO RIVERO, SECTOR EL MIRADOR 1 ETAPA, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2190401
2013	Saneamiento	INSTALACION DEL SERVICIO DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO SANITARIO EN LA CALLE 7, CALLE 8, CALLE LUIS A. SANCHEZ SECTOR VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE - IV ETAPA, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2180647
2013	Saneamiento	AMPLIACION DE REDES DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO SANITARIO EN LA MZ. 5 -SECTOR RIO SECO BARRIO 4, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2173542

2013	Transporte	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LAS CALLES DE TUPAC AMARU SECTOR MIGUEL GRAU, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2198848
------	------------	--	---------

AÑO	FUNCIÓN	NOMBRE DEL PROYECTO DE INVERSIÓN	CÓDIGO ÚNICO
2013	Transporte	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL DE LA CALLE LOS INCAS Y ANTONIO RIVERO DEL SECTOR EL PRESIDIO BARRIO UNO, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2186978
2013	Transporte	CONSTRUCCION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LA CALLE 59 ENTRE BARRIO 4 Y BARRIO 5 SECTOR T2, TRAMO ENTRE AVENIDA 1 Y AVENIDA 2 DEL AA.HH. ALTO TRUJILLO, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2179521
2013	Transporte	CONSTRUCCION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN PROLONGACION ASCENCIO VERGARA, BARRIO 5 SECTOR T2 DEL AA.HH. ALTO TRUJILLO, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2179522
2013	Transporte	CONSTRUCCION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LA CALLE 12 BARRIO 6 SECTOR T2 DEL AA.HH. ALTO TRUJILLO, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2179520
2012	Educación	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EDUCATIVO EN LA I.E. 80030 VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE, EN EL SECTOR MAMPUESTO BARRIO 01, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2152366
2012	Educación	MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DEL SERVICIO EDUCATIVO DE LA I.E N80027 CAP. F.A.P. JOSÉ ABELARDO QUIÑONEZ GONZALES, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2117582
2012	Educación	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EDUCATIVO EN LA IE N° 80026 HORACIO ZEBALLOS GÁMEZ, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2214606
2012	Educación	MEJORAMIENTO DE LA CAPACIDAD PSICOMOTRIZ DE LOS INFANTES DE LOS JARDINES MUNICIPALES DEL, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2210797
2012	Educación	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EDUCATIVO DE LA I.E. N° 111 "ANGELITOS DE JESÚS", EN EL SECTOR NUEVO FLORENCIA 3, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2224946
2012	Saneamiento	MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE AGUA POTABLE EN LA AV. LOS LAURELES TRAMO CALLE LAS MARGARITAS Y LA AV. UNO, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2225325
2012	Saneamiento	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO SANITARIO EN LA CALLE LOS INCAS Y ANTONIO RIVERO DEL SECTOR EL PRESIDIO BARRIO 1, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2224621
2012	Saneamiento	MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DEL SERVICIO DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO SANITARIO EN EL PSJE FRANCISCO LAZO, MICAELA BASTIDAS, CALLE 1 Y CALLE SANTOS CHOCANO EN EL SECTOR EL MIRADOR I, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2225906
2012	Saneamiento	AMPLIACION DE LAS REDES DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO SANITARIO EN EL PÀSAJE JESUS DE NAZARETH EN EL SECTOR LAS ANIMAS, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2203837

2012	Saneamiento	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE ALCANTARILLADO SANITARIO CALLE PACHACUTEC, TRAMO CA. MANCO CAPAC – CA. HIPÓLITO UNANUE DEL SECTOR RIO SECO, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2163800
2012	Saneamiento	AMPLIACION DE LA RED DE ALCANTARILLADO SANITARIO EN LA CA. HUASCAR CDRA. 11 DEL SECTOR RIO SECO, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2203824

AÑO	FUNCIÓN	NOMBRE DEL PROYECTO DE INVERSIÓN	CÓDIGO ÚNICO
2012	Transporte	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LA AV. REVOLUCION, TRAMO CALLE 1 - AV. JORGE BASADRE, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2202261
2012	Transporte	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL DE LA CALLE RAMON CASTILLA, TRAMO CALLE SANTA CLARA - CALLE PANCHO FIERRO, SECTOR EL MIRADOR, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2222362
2012	Transporte	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL DE LA AVENIDA LAS ANIMAS DESDE LA QUEBRADA DE LEON HASTA LA CALLE HUASCAR DEL SECTOR RIO SECO BARRIO 3, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2224879
2012	Transporte	CONSTRUCCION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LA PROLONGACION AV. 12 DE NOVIEMBRE TRAMO AV. UNO HASTA AV. 3 Y AV. A TRAMO CALLE 2 HASTA LA AV.3 DEL BARRIO 3A, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2218079
2012	Transporte	CREACION DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL EN EL PASAJE FRANCISCO DE ZELA, TRAMO CALLE JUAN CARBAJAL HASTA CALLE SEÑOR DE LOS MILAGROS, SECTOR EL MIRADOR III ETAPA, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2219529
2012	Transporte	CONSTRUCCION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN PROLONGACION JR. INCA YUPANQUI, BARRIO 5 SECTOR T2 DEL AA.HH. ALTO TRUJILLO, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2165917
2012	Transporte	CREACION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN EL PSJE. PACHEMIR, DESDE EL PSJE. GABRIEL AGUILAR HASTA LA CRUZ BLANCA, SECTOR LAS ÁNIMAS, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2162441
2012	Transporte	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LAS CALLES DEL SECTOR LOS SAUCES, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2214390
2012	Transporte	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LAS CALLES DEL SECTOR NUEVA FLORENCIA I, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2214391
2012	Transporte	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VEHICULAR EN LAS CALLES DEL SECTOR VÍCTOR RAÚL HAYA DE LA TORRE EN EL, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2158183
2012	Transporte	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE ACCESO PEATONAL Y TRANSITABILIDAD VEHICULAR AV. LOS LAURELES (ENTRE AV. WICHANZAO Y AV. UNO), DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2214043
2012	Transporte	CREACION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LAS CALLES DE LOS SECTORES LIBERTADORES Y KUMAMOTO EN EL, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2207062

2012	Transporte	CREACION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LA AVENIDA 3 (PROLONG. CA. INCA ROCA), TRAMO AV. SAN VALENTÍN – AVENIDA 1 DEL SECTOR ANTENOR ORREGO, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2155218
2012	Transporte	CREACION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LA CALLE 13 (PROLONG. SINCHI ROCA), TRAMO AVENIDA SAN VALENTÍN– AVENIDA 1, SECTOR ANTENOR ORREGO, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2154663
2012	Transporte	CREACION DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA VEHICULAR A NIVEL DE AFIRMADO EN LAS CALLES DEL	2155426
AÑO	FUNCIÓN	NOMBRE DEL PROYECTO DE INVERSIÓN	CÓDIGO ÚNICO
		AA.HH ALTO TRUJILLO BARRIO 7, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	
2011	Transporte	CREACION DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL CON ESCALINATAS EN EL PSJE. PACHEMIR, TRAMO CA. HIPÓLITO ORDOÑEZ - PSJE. GABRIEL AGUILAR EN EL SECTOR LAS ÁNIMAS, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2151500
2011	Transporte	CREACION DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL CON ESCALINATAS Y MURO DE CONTENCIÓN EN LA CA. SAN LUIS, PSJE. 9 Y PSJE. 11 EN EL SECTOR LAS ANIMAS, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2150900
2011	Transporte	CREACION DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL CON ESCALINATAS Y MURO DE CONTENCIÓN EN LA CA. MARIANO LECHUGA, TRAMO CA. MARIA JULIA - PSJE. GABRIEL AGUILAR EN EL SECTOR LAS ANIMAS, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2150985
2011	Transporte	CREACION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LA CALLE LAS MARGARITAS TRAMO AV. WICHANZAO - AVENIDA 1, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2151231
2011	Transporte	CONSTRUCCION DE PISTAS, VEREDAS Y SARDINELES EN LAS CALLES DEL SECTOR NUEVA FLORENCIA II, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2137678
2010	Educación	PIP CONSTRUCCION DE LOCAL PARA PRONOEI GOTITAS DE AMOR - 1-A CENTRO POBLADO ALTO TRUJILLO, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2135565
2010	Educación	PIP CONSTRUCCION DE LOCAL PARA PRONOEI MI PEQUEÑA FORTALEZA BARRIO 3B CENTRO POBLADO ALTO TRUJILLO, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2135566
2010	Transporte	MEJORAMIENTO SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL Y PEATONAL DEL SECTOR MIGUEL GRAU QUINTA FASE, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2128233
2010	Transporte	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LAS CALLES DEL SECTOR NUEVO PORVENIR EN EL, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2214393
2010	Transporte	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN LAS CALLES DE MIGUEL GRAU SECTOR VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE BARRIO 2, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2224883
2010	Transporte	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL Y PEATONAL EN EL SECTOR TIERRAS DEL SOL, DISTRITO DE EL PORVENIR - TRUJILLO - LA LIBERTAD	2142283