



UNIVERSIDAD ANDINA
NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ
ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN INGENIERÍA CIVIL
MENCIÓN: GEOTECNIA Y TRANSPORTES



CONTRATOS DE OBRAS VIALES Y LA CORRUPCIÓN
EN LA REGIÓN DE PUNO 2015-2022

TESIS PRESENTADA POR:
EDILBERTO QUINTIN CONDORI ORTEGA

PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:
MAGÍSTER EN INGENIERÍA CIVIL
MENCIÓN: GEOTECNIA Y TRANSPORTES

JULIACA - PERÚ
2024



UNIVERSIDAD ANDINA
NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ
ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN INGENIERÍA CIVIL
MENCIÓN: GEOTECNIA Y TRANSPORTES

CONTRATOS DE OBRAS VIALES Y LACORRUPCIÓN
EN LA REGIÓN DE PUNO 2015-2022

TESIS PRESENTADA POR:
EDILBERTO QUINTIN CONDORI ORTEGA

PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:
MAGÍSTER EN INGENIERÍA CIVIL
MENCIÓN: GEOTECNIA Y TRANSPORTES
APROBADA POR:

PRESIDENTE

: 
Dr. OSCAR VICENTE VIAMONTE CALLA

PRIMER MIEMBRO

: 
Dr. ARNALDO YANA TORRES

SEGUNDO MIEMBRO

: 
Mgrt. FRANZ JOSEPH BARAHONA PERALES

ASESOR DE TESIS

: 
Dr. JESÚS MAMANI MAMANI

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

: TECNOLOGÍA DE LA CONSTRUCCIÓN – P50



RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 481-2024-D-EPG-UANCV/J

Juliaca, 03 de diciembre del 2024

VISTOS:

El expediente N° 2024-06359, presentado por el (la) Bachiller **CONDORI ORTEGA EDILBERTO QUINTIN**, con número de DNI. **01311395**, asignado (a) con código de matrícula **21529019**, de la **Maestría en INGENIERIA CIVIL, Mención: GEOTECNIA Y TRANSPORTES**, de la Escuela de Posgrado de la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" de la Sede Central Juliaca.

CONSIDERANDO:

Que, el (a) Bach. **CONDORI ORTEGA EDILBERTO QUINTIN**, con número de DNI. **01311395**, asignado (a) con código de matrícula **21529019**, de la **Maestría en INGENIERIA CIVIL, Mención: GEOTECNIA Y TRANSPORTES**, ha solicitado fecha, hora y modalidad de sustentación de la Tesis titulada: **CONTRATOS DE OBRAS VIALES Y LA CORRUPCION EN LA REGION DE PUNO 2015-2022** La misma que pertenece a la Línea de Investigación: **TECNOLOGIA DE LA CONSTRUCCION - P50** y;

Que, el (a) referido (a) Dictamen de Tesis aprobado por los jurados el 28 de diciembre del 2024. Establece la fecha de sustentación; habiendo para el efecto cumplido los requisitos establecidos en el reglamento para la Obtención del Grado Académico de Magíster/Maestro y Doctor de la Escuela de Posgrado de la UANCV;

Que, en el Artículo 66 del Reglamento General de la Escuela de Posgrado de la UANCV, establece que la sustentación de Tesis de Postgrado es un trabajo de investigación original y crítico, de actualidad y de alto valor científico;

En uso de las atribuciones conferidas a la Dirección en el inciso "J" del artículo 17° del Reglamento General de la Escuela de Posgrado, y el Art. 76 del Estatuto Universitario;

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. - DECLARAR EXPEDITO para la Sustentación de la Tesis titulada: **CONTRATOS DE OBRAS VIALES Y LA CORRUPCION EN LA REGION DE PUNO 2015-2022** Elaborado por el (la) Bachiller **CONDORI ORTEGA EDILBERTO QUINTIN**. Integrado por los siguientes docentes:

- Presidente del Jurado : **Dr. OSCAR VICENTE VIAMONTE CALLA**
- Miembro del Jurado : **Dr. ARNALDO YANA TORRES**
- Miembro del Jurado : **Mgr. FRANZ JOSEPH BARAHONA PERALES**
- Asesor de Tesis : **Dr. JESUS MAMANI MAMANI**

ARTÍCULO SEGUNDO. - El proceso de la Sustentación de la Tesis en mención, se llevará a cabo:

- Fecha : **Martes 10 de diciembre del 2024**
- Hora : **11:00 a.m.**
- Lugar : **Aula N° 309 EPG - UANCV - JULIACA**

A cuya finalización el Jurado registrará los resultados en el Libro de Actas de Sustentación de Tesis de Maestría con el grado **MAGISTER** de los estudiantes que ingresaron antes a la aprobación de la ley Universitaria N° 30220.

ARTÍCULO TERCERO. - Elévese la presente Resolución al Rectorado, Vicerectorado Académico, Vicerectorado Administrativo y Oficina del Órgano de Inspección y Control para conocimiento.

Regístrese, comuníquese y Archívese.



UNIVERSIDAD ANDINA "NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"
ESCUELA DE POSGRADO

Dr. Leopoldo Wenceslao Condoni Cari
DIRECTOR (e)

Co./Archi./EPG (01)
Interesado (01)
Cargo (01)
Jurados (03)
Asesor (01)
LWCC/mav

**RESOLUCIÓN DIRECTORAL N°1328-2524-USA-EPG/UANCV**

Juliaca, 29 de agosto del 2024

VISTOS:

El expediente N°. **010082**, Presentado por el (a) **Bach. EDILBERTO QUINTIN CONDORI ORTEGA**, con número de DNI **01311395** y con Código de matrícula N.º**21529019**, quien solicita cambio del primer miembro del jurado del Proyecto de Tesis titulado: **CONTRATOS DE OBRAS VIALES Y LA CORRUPCIÓN EN LA REGION DE PUNO 2015-2022** Líneas de Investigación: **TECNOLOGÍA DE LA CONSTRUCCIÓN – P50**, Para optar el Grado Académico de **MAGISTER** en **INGENIERÍA CIVIL** mención: **GEOTECNIA Y TRANSPORTES** de la Escuela de Posgrado de la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez", de la Sede Central Juliaca.

CONSIDERANDO:

Que, el (a) **Bach. EDILBERTO QUINTIN CONDORI ORTEGA**, quien solicita el cambio del primer miembro del jurado, aprobado con Resolución Directoral N° **944-2023-USA-EPG/UANCV**, de fecha **06 de octubre del 2023**, en el que se le asignó como primer miembro al **Mgr. Fritz Willy Mamani Apaza**, el mismo que se cambia por indisponibilidad de tiempo.

Que, el referido Dictamen de Tesis fue aprobado por los jurados el 27 de diciembre del 2023, registrado en el Folio N° 003681 del Libro de Registro de Proyectos de Investigación de Maestría, establece que se encuentra apto para ser desarrollado a lo establecido en el reglamento de Grado de Investigación conducente al Grado Académico de Magister/Maestro y Doctor de la Escuela de Posgrado de la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" de Juliaca;

Que, en el Reglamento General de la escuela de Posgrado de la UANCV, establece que la sustentación de Tesis de Posgrado es un trabajo de investigación original y crítico de actualidad y de alto valor científico.

En uso de las atribuciones conferidas a la Dirección en el inciso "j" del artículo 17 del Reglamento General de la Escuela de Posgrado, y el Art. 76 del Estatuto Universitario;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- ACEPTAR EL CAMBIO DEL PRIMER MIEMBRO DEL JURADO, para su revisión de la Tesis titulada: **CONTRATOS DE OBRAS VIALES Y LA CORRUPCIÓN EN LA REGION DE PUNO 2015-2022** presentado por el (a) **Bach. EDILBERTO QUINTIN CONDORI ORTEGA**, conformado por los siguientes docentes:

Presidente	: Dr. OSCAR VICENTE VIAMONTE CALLA
Primer Miembro	: Dr. ARNALDO YANA TORRES
Segundo Miembro	: Mgr. FRANZ JOSEPH BARAHONA PERALES
Asesor	: Dr. JESUS MAMANI MAMANI

SEGUNDO.- AUTORIZAR el desarrollo de Tesis, de acuerdo al Reglamento de Investigación conducente al Grado Académico de **MAGISTER** de la Escuela de Posgrado de la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez.

TERCERO.- ELEVAR al Rectorado, Vicerrectorado Académico, Vicerrectorado Administrativo y Oficina del Órgano de Inspección y Control para conocimiento, así como a la Oficina de Economía, para cumplimiento de la presente Resolución.

Regístrese, Comuníquese y Archívese

UNIVERSIDAD ANDINA "NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"
ESCUELA DE POSGRADODr. Leopoldo Wenceslao Condori Cari
DIRECTOR (e)



RESOLUCION DIRECTORAL N° 944- 2023- USA-EPG/UANCV

Juliaca, 06 de Octubre del 2023.

VISTOS:

El expediente N° 2023-09543, de fecha 29 de Setiembre del 2023, presentado por el (la) Bachiller **EDILBERTO QUINTIN CONDORI ORTEGA** con DNI N° 01311395, código de matrícula 21529019, quien solicita resolución de aprobación de proyecto de tesis titulado: **CONTRATOS DE OBRAS VIALES Y LA CORRUPCCION EN LA REGION DE PUNO 2015-2022** Línea de investigación **TECNOLOGÍA DE LA CONSTRUCCIÓN – P50**, para optar el grado de **MAGISTER en INGENIERIA CIVIL** mención: **GEOTECNIA Y TRANSPORTES** de la Escuela de Posgrado de la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez Sede Central Juliaca.

CONSIDERANDO:

Que, en el Reglamento General de la Escuela de Posgrado de la UANCV, establece que la sustentación de tesis de Posgrado es un trabajo de investigación original y crítico de actualidad de alto valor científico.
Que, según Resolución N° 0555-2019-UANCV-CU-R, de fecha 08 de noviembre del 2019, se aprueba el Reglamento para la obtención del grado académico de Magister, Maestro, Doctor y Titulación de los Programas de Segunda Especialidad Profesional de la Escuela de Posgrado.
Que, el **Art. 17**, establece que la aprobación del proyecto de investigación de tesis para la obtención de grados académicos de Magister, Maestro, Doctor se inicia con la presentación del proyecto de investigación de tesis según corresponda, en forma individual y conforme a las recomendaciones de la Escuela de Posgrado y estándares de la investigación científica, tecnológica y humanística.
Que, en el **Art.60**, señala que la fecha límite para la presentación del borrador de tesis es de 02 años contados desde la emisión de la resolución de aprobación del proyecto de tesis, vencido el plazo máximo el candidato a Magister, Maestro o Doctor deberá presentar un nuevo proyecto de investigación de tesis.
Que; el **Art. 21**, establece que el Director de la Escuela de Posgrado y el Director de la Unidad de Investigación de la Escuela de Posgrado, nominarán por sorteo a 03 docentes miembros del comité de investigación.
Que, mediante oficio circular N° 0212-2023-USA-EPG/UANCV-J, de fecha 18 de Mayo del 2023, se nombra al Comité de Investigación del proyecto de tesis conformado por los siguientes docentes:

- Presidente : **Dr. OSCAR VICENTE VIAMONTE CALLA**
- Primer Miembro : **Mgtr. FRITZ WILLY MAMANI APAZA**
- Segundo Miembro : **Mgtr. FRANZ JOSEPH BARAHONA PERALES**
- Asesor : **Dr. JESUS MAMANI MAMANI**

Que, con registro N° 003681, de fecha 27 de Setiembre del 2023, el Comité de Investigación del proyecto de tesis titulado: **CONTRATOS DE OBRAS VIALES Y LA CORRUPCCION EN LA REGION DE PUNO 2015-2022** cumple con los lineamientos y contenidos establecidos en reglamento de grado de investigación conducentes al grado académico de Magister/Maestro y Doctor de la Escuela de Posgrado de la UANCV.

En uso de las atribuciones conferidas a la Dirección en el inciso "j" del artículo 17 del Reglamento General de la Escuela de Posgrado y en el artículo 76 del Estatuto Universitario;

SE RESUELVE:

PRIMERO: APROBAR, el Proyecto de investigación de Tesis de maestría y **AUTORIZAR** el desarrollo de la Tesis, titulado **CONTRATOS DE OBRAS VIALES Y LA CORRUPCCION EN LA REGION DE PUNO 2015-2022** para obtener el grado académico de **MAGISTER** en **INGENIERIA CIVIL** mención: **GEOTECNIA Y TRANSPORTES**, de la UANCV.

SEGUNDO: ELEVAR al Rectorado, Vicerectorado Académico, Vicerectorado Administrativo, Vicerectorado de Investigación, Oficina del Órgano de Inspección y Control para conocimiento y cumplimiento de la presente resolución.

Regístrese, Comuníquese y Archívese



UNIVERSIDAD ANDINA "NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"
ESCUELA DE POSGRADO
Dr. Leopoldo Venustiano Condori Cari
DIRECTOR (e)



UNIVERSIDAD ANDINA
NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ
ING. PERCY GONZALO PUMA PUMA
SECRETARIO ACADÉMICO

c.c/CARGO (01)
ARCHIVO EPG-2023 (01)
INTERESADO (01)
LWCC/VCH



INFORME DE ORIGINALIDAD



FUENTES PRIMARIAS


1	Submitted to Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez Trabajo del estudiante	5%
2	repositorio.uancv.edu.pe Fuente de Internet	3%
3	Isidro Quispe, Sergio. "Valoración económica por servicios ecoturísticos de la isla de Taquile del lago Titicaca aplicando los métodos del costo de viaje y valoración contingente", Universidad Nacional del Altiplano de Puno (Peru) Publicación	1%
4	repositorio.unsa.edu.pe Fuente de Internet	1%
5	hdl.handle.net Fuente de Internet	1%
6	grace.unodc.org Fuente de Internet	1%
7	Submitted to Universidad Peruana de Las Americas Trabajo del estudiante	<1%
8	repositorio.udh.edu.pe Fuente de Internet	<1%
9	www.coursehero.com Fuente de Internet	<1%



Metadatos complementarios - UANCV

CONTRATOS DE OBRAS VIALES Y LA CORRUPCIÓN EN LA REGIÓN DE PUNO 2015-2022	
Datos de autor	
Nombres y apellidos	EDILBERTO QUINTIN CONDORI ORTEGA
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	01311395
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0007-0372-2585
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	JESÚS MAMANI MAMANI
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	02425043
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0006-9857-8231
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	OSCAR VICENTE VIAMONTE CALLA
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	02371550
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0005-6613-6925
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	ARNALDO YANA TORRES
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	41414676
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0002-6740-5024
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	FRANZ JOSEPH BARAHONA PERALES
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	02442876
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0001-8509-7224



Datos de investigación	
Línea de investigación	Tecnología de la Construcción – P50
Grupo de investigación	No Aplica
Agencia de financiamiento	Sin Financiamiento
Ubicación geográfica de la investigación	Edificio: Región De Puno País: Perú Departamento: Puno Provincia: Puno Distrito: Puno Latitud: -15.8400353 Longitud: -70.0212351 https://maps.app.goo.gl/TwLZ1s9AarXuL1VHA
	
Año o rango de años en que se realizó la investigación	Octubre 2023 – diciembre 2024
URL de disciplinas OCDE https://concytec-pe.github.io/Peru-CRIS/vocabularios/ocde_ford.html - Librería	Ingeniería civil https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#2.01.00 Ingeniería de la construcción https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#2.01.03



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CUSCO
VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN
ESCUELA DE POSTGRADO

[Signature]
Dr. Jesús Mamani Mamani
VICERRECTOR
DE INVESTIGACIÓN - EPG



DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo EDILBERTO QUINTIN CONDORI ORTEGA, identificado con DNI Nro. 01311395 en mi condición de egresado de:

- Escuela Profesional
- Programa de Segunda Especialidad
- Programa de Maestría o Doctorado

EN INGENIERÍA CIVIL

informo que he elaborado el/la Tesis o Trabajo de Investigación, Trabajo Académico denominada:

CONTRATOS DE OBRAS VIALES Y LA CORRUPCIÓN EN LA REGIÓN DE PUNO 2015-2022

Asesorado por: Dr. JESÚS MAMANI MAMANI

Es un tema original.

Declaro que el presente trabajo de tesis es elaborado por mi persona y **no existe plagio/copia** de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (tesis, revista, texto, congreso, o similar) presentado por persona natural o jurídica alguna ante instituciones académicas, profesionales, de investigación o similares, en el país o en el extranjero.

Dejo constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no asumiré como tuyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o Internet.

Asimismo, ratifico que soy plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asumo la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento, así como de las connotaciones éticas y legales involucradas.

El incumplimiento de lo declarado da lugar a responsabilidad del declarante, en consecuencia; a través del presente documento asumo frente a terceros, la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez y/o la Administración Pública toda responsabilidad que pueda derivarse por el trabajo final presentado. Lo señalado incluye responsabilidad pecuniaria incluido el pago de multas u otros por los daños y perjuicios que se ocasionen.

Juliaca 16 de MAYO del 2025


Firma del Asesor
(obligatoria)


Firma del Estudiante
(obligatoria)



Huella



DEDICATORIA

Este trabajo lo dedico a mi esposa por el apoyo incondicional y contribuyo a la culminación de mi formación profesional y a mis queridos hijos por la comprensión, el aporte de los conocimientos a la investigación y el apoyo brindado en el desarrollo de la tesis.



AGRADECIMIENTOS

A mi alma mater, Universidad Andina Nestor Cáceres Velásquez, Escuela de Postgrado, a la Maestría en Ingeniería Civil, con mención en Geotecnia y Transportes.

Al Dr. Jesús Mamani Mamani, por el asesoramiento de la tesis

A los colegas docentes de la Escuela Profesional de Ingeniería Topográfica, docentes de la Facultad de Ciencias Agrarias, a la casa superior de estudios de la Universidad Nacional del Altiplano Puno.



ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA.....	i
AGRADECIMIENTO	ii
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	iii
ÍNDICE DE TABLAS	vi
ÍNDICE DE FIGURAS.....	vii
ABREVIATURAS	viii
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
INTRODUCCIÓN	xi

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Análisis de la situación problemática	1
1.2. Formulación del planteamiento del problema	3
1.2.1. Pregunta general	3
1.2.2. Preguntas específicas.....	3
1.3. Justificación de la investigación	4
1.3.1. Justificación teórica	4
1.3.2. Justificación práctica	4
1.3.3. Justificación metodológica.....	4
1.4. Objetivos.....	5
1.4.1. Objetivo general	5
1.4.2. Objetivos específicos.....	5
1.5. Importancia y alcances de la investigación.....	5
1.6. Limitaciones y delimitaciones de la investigación.....	6
1.6.1. Limitaciones en la investigación	6
1.6.2. Delimitación de la investigación.....	6
1.7. Hipótesis.....	6
1.7.1. Hipótesis general.....	6
1.7.2. Hipótesis específicas	6
1.8. Variables e indicadores	7
1.8.1. Conceptualización de las variables.....	7
1.9. Operalización de variables	9



CAPITULO II MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes del estudio	10
2.1.1.A nivel internacional	10
2.1.2.A nivel nacional	17
2.2. Bases teóricas	18
2.2.1.Contratos.....	18
2.2.2.Contratos en la construcción	19
2.2.3.Contratos en las obras viales	21
2.2.4.Corrupción	21
2.2.5.Corrupción en la construcción	22
2.2.6.Corrupción en obras viales	23
2.3. Marco conceptual	24
2.3.1.Corrupción.....	24
2.3.2.Contratos públicos.....	25
2.3.3.Obras viales	25
2.3.4.Obras publicas.....	26
2.3.5.Procesos de selección.....	26

CAPITULO III METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Enfoque de la investigación	28
3.2. Método o métodos aplicado en la investigación	28
3.3. Tipo de investigación.....	28
3.4. Nivel de investigación.....	29
3.5. Diseño de la investigación.....	29
3.6. Población y muestra	30
3.6.1.Población.....	30
3.6.2.Muestra	30
3.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	31
3.7.1.Técnicas de la investigación.....	31
3.7.2.Instrumentos de la investigación.....	31
3.8. Validez y confiabilidad del instrumento de investigación	31
3.8.1.Validación del instrumento.....	31
3.8.2.Confiabilidad de los instrumentos	32
3.9. Diseño de la estrategia para la prueba de hipótesis.....	33



CAPITULO IV
RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Resultados35

- a) Estadística Descriptiva 35
- b) Estadística Inferencial 42

4.2. Discusiones.....44

- 4.2.1. Relación de las variables de contrato de obras viales con tipo de proceso, monto de proceso, del tipo de empresa y del tiempo del proceso 44
 - a) Tipo de Proceso 45
 - b) Monto de Proceso 45
 - c) Tipo de Empresa 46
 - d) Tiempo del proceso 47
- 4.2.2. Relación de la corrupción con los indicadores si afecta o no afecta 47
 - a) Si afecta 47
 - b) No afecta 48
- 4.2.3. Relación de contratos de obras viales y la corrupción 49

CONCLUSIONES51

RECOMENDACIONES.....52

REFERENCIAS53

ANEXOS58



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operación de la primera variable.....	9
Tabla 2 Operación de la segunda variable.....	9
Tabla 3 Muestra por año desde 2015 a 2022.....	30
Tabla 4 Rango del Rho de Spearman	32
Tabla 5 Indicador AdC de contratos de obras viales.....	32
Tabla 6 Indicador AdC de la corrupción	33
Tabla 7 Datos válidos y perdidos en el análisis estadístico	35
Tabla 8 Análisis de los años analizados.....	36
Tabla 9 Análisis del tipo de proceso de Licitación.....	37
Tabla 10 Análisis del monto de proceso de selección (obra).....	38
Tabla 11 Análisis del tipo de empresa ganadora	39
Tabla 12 Análisis del tiempo de proceso de selección.....	40
Tabla 13 Análisis si afecto o no al proceso de selección	41
Tabla 14 Prueba de normalidad de las variables utilizados	42
Tabla 15 Prueba de r de Spearman	43



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Diseño de las variables y muestra	29
Figura 2 Diseño de las dimensiones e indicadores	29
Figura 3 Análisis de frecuencia de la variable año	36
Figura 4 Análisis de la frecuencia del tipo de proceso de Licitación	37
Figura 5 Análisis de la frecuencia del monto de proceso (Obra)	38
Figura 6 Análisis del tipo de empresa ganadora	39
Figura 7 Análisis si cumplió o no con el tiempo de proceso de selección	40
Figura 8 Análisis si afecta o no al proceso de selección	41



ABREVIATURAS

- MEF : Ministerio de Economía y Finanzas
OSCE : Organismo Superior de Contrataciones del Estado



RESUMEN

En la actualidad la disminución de la corrupción en la industria de la construcción es un objetivo principal de las organizaciones mundiales y el Perú se encuentra dentro de ellos, el objetivo principal de la investigación es determinar la relación de las variables de contratos de obras viales y la corrupción en la región de Puno en un periodo 2015-2022, para lo cual se utilizó la metodología de recolección de datos mediante registros de los procesos de selección de la página web del Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado y del Ministerio de Economía y Finanzas, el enfoque de la investigación es cuantitativa, el nivel de investigación es relacionar de corte longitudinal, obteniendo resultado que el coeficiente de r Spearman es de -0.714. Para poder tener éxito en la ejecución de obras viales, se debe tomar en cuenta el proceso de contratación con los factores de tipo de proceso, monto de proceso, tiempo de proceso y el tipo de empresa, que determina una relación indirecta en cada factor con relación a la unión de las dimensiones.

Palabra Claves: Corrupción, contratos públicos, obras viales, obras publicas procesos de selección.



ABSTRACT

Currently, the reduction of corruption in the construction industry is a main objective of world organizations and Peru is among them. The main objective of the research is to determine the relationship between the variables of road works contracts and corruption in the Puno region in the period 2015-2022, for which the data collection methodology was used through records of the selection processes on the website of the State Contracting Supervisory Body and the Ministry of Economy and Finance. The research approach is quantitative, the level of research is to relate longitudinally, obtaining a result that the Spearman r coefficient is -0.714 . In order to be successful in the execution of road works, the contracting process must be taken into account with the factors of process type, process amount, process time and the type of company, which determines an indirect relationship in each factor in relation to the union of the dimensions.

Keywords: Corruption, public contracts, road works, public works selection processes.



INTRODUCCIÓN

En la actualidad existen muchas definiciones de la corrupción y una de ellas es la proporcionada por el Banco Mundial: "La corrupción es el abuso de fondos públicos y/u oficina para ganancias privadas o políticas"(Méndez et al., 2021). Otros han definido la corrupción en la contratación y las obras públicas como un acto de fraude, soborno, malversación de fondos o sobornos (Cruchaga, 2022).

La corrupción en proyectos en el sector público es un flagelo que los gobiernos y las administraciones políticas han tenido que enfrentar en la historia moderna (Saba, 2019). En la actualidad los investigadores dentro de ellos en los campos como la economía, ciencias políticas y más recientes como es la gerencia de la construcción, tiene el objeto de estudiar la corrupción para minimizar las pérdidas financieras(Hansen, 2024).

Debido a la alta incidencia de corrupción en la industria de la construcción, varios estudios han identificado varias formas de corrupción en la industria(Chan & Owusu, 2017). La industria de la construcción ha sido identificada como el sector más corrupto, y el sector de adquisiciones también es el sector más vulnerable a la incidencia de actividades corruptas (Cruchaga, 2022).

Un informe emitido por la Organización para la Economía Cooperación y Desarrollo (OCDE) en el año 2014, reveló que la corrupción se había considerado una de las principales barreras al desarrollo socioeconómico y político sostenible en los países desarrollados(Le et al., 2014).



Tanto en las economías en desarrollo como en las emergentes. En total, la corrupción aumenta la desigualdad, reduce la eficiencia y se estima que representa más de 2,6 billones de dólares al año, lo que equivale aproximadamente al 5% del producto interno bruto (PIB) mundial, con más de 1 billón de dólares gastados en sobornos anualmente(Chan & Owusu, 2017).

Se ha revelado que el soborno es la forma más forma mencionada de corrupción en la industria como se analiza más adelante en este estudio. La mayoría de los marcos anticorrupción reconocidos están diseñados para abordar casos de soborno. Un ejemplo típico desarrollado recientemente son los sistemas de gestión antisoborno ISO 37001 de la Organización Internacional de Normalización (ISO) publicado en el año 2016 (Chan & Owusu, 2017).

El trabajo de investigación aquí presentado se divide en cinco capítulos, de la siguiente manera: Capítulo I-Planteamiento del Problema, en donde se analiza el problema de la corrupción en relación a la industria de la construcción en especial las vías de comunicación, teniendo las preguntas, justificación y objetivos de la investigación, en el Capítulo II-Marco Teórico, desarrollo de teorías de la corrupción y contrato de construcción de vías, Capítulo III- Metodología de la Investigación, el uso de la metodología de la investigación, teniendo con un nivel de investigación correlacional, de un enfoque cuantitativo, de diseño no experimental, en el Capítulo IV-Resultados y Discusiones, se muestra resultados descriptivos e inferenciales, finalmente se tiene las Conclusiones y Recomendaciones.



CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Análisis de la situación problemática

En la década de los noventa, en un período de rápida globalización, las empresas internacionales dedicadas a la industria de la construcción, lograron ser tolerantes a los costos e incertidumbres asociados con la corrupción, participando actividad en el licito, como se refleja en las recomendaciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (Spyromitros & Panagiotidis, 2022).

Para concluir en dicha afirmación participaron varias organizaciones, incluida Transparencia Internacional, que concluyó que el soborno, la malversación de fondos y la información confidencial eran problemas comunes que a veces empeoraban durante la globalización económica. Esta definición de corrupción parece relativamente estrecha, limitándola únicamente al sector público, tomando en cuenta la teoría económica de la búsqueda de la sociedad busca rentas (Fethi & Imamoglu, 2021).



La corrupción se entiende como un factor que interfiere en el comportamiento del mercado, distorsionando su funcionamiento esperado y comprometiendo la competencia adecuada (Malanski & Póvoa, 2021), en el sector de la construcción se clasifica constantemente como uno de los más corruptos del mundo, las mismas que son ratificadas en las investigaciones que desarrolla la comunidad científica, su impacto de la corrupción de la construcción en relación a la sociedad va más allá del pago de sobornos y se extiende a la vida de la construcción, en relación a las etapas de operación y mantenimiento (Hansen, 2024).

Transformado en resultados como la mala calidad de la infraestructura, y esta conlleva a mayor gastos en esta etapa incluso en reconstruir la edificación, la regulación de los procesos constructivos es un reto en especial para los gobiernos emergentes, estudiando los factores de simplicidad, transparencia y aplicación de normas, para lograr una mejor eficiencia en la etapa de contratación de las obras por parte del gobierno (Fethi & Imamoglu, 2021).

Debido a los escándalos de corrupción, se está desarrollando un proceso de reestructuración masiva en la industria de la construcción. La corrupción es un fenómeno universal; sus características han sido ampliamente investigadas y los hallazgos publicados. Sin embargo, el índice de percepción de la corrupción de Transparencia Internacional muestra que la corrupción es mayor en los países emergentes (Monteiro et al., 2022).



Cuando el gobierno es el cliente, los intentos de combatir la corrupción deben comenzar en el nivel de planificación y presupuestación, pero en la actualidad la corrupción se incrementó de manera exponencial, en especial en sector de la construcción (Foltz & Li, 2023). En la cual el sector de la construcción en relación con los países en desarrollo el índice con relación a los países desarrollados es alto (Spyromitros & Panagiotidis, 2022; Yap et al., 2022).

Se necesitan evidencias empíricas para comprender mejor el fenómeno, muchos indicadores como el tipo de proceso, los tiempos que se presentan y otros factores que implementa para poder seleccionar al postor o contratistas son determinantes para una buena selección del postor, para lo cual la investigación conlleva a la pregunta.

1.2. Formulación del planteamiento del problema

1.2.1. Pregunta general

- ¿Cuál es la relación de contratos de obras viales y la corrupción en la región de Puno en el periodo 2015-2022?

1.2.2. Preguntas específicas

- ¿Cuál es la relación entre las variables de los contratos de obras viales y las variables tipo de proceso, monto de proceso, tipo de empresa, y tiempo de proceso?
- ¿Cuál es la relación entre la corrupción y la variable afecta o no afecta al proceso de selección?



1.3. Justificación de la investigación

1.3.1. Justificación teórica

La corrupción es un tema de prioridad en estos últimos años, en especial para cumplir en los objetivos de desarrollo sostenible en metas 16.3, 16.5, 16.6, 16.7 y 16.10 y además concuerdan con el acuerdo con la convención de las naciones unidas contra la corrupción y aun no se cuenta con suficiente evidencia teórica sobre el tema (Malanski & Póvoa, 2021).

1.3.2. Justificación práctica

En la actualidad la corrupción en los países emergentes como el nuestro es la causa fundamental del subdesarrollo de los mismos, por tal motivo las teorías empírica como las demás aun no llevaron a un puerto en relación a la industria de la construcción por tal motivo la investigación conlleva a llevar a practica la detección de la corrupción en la industria (Spyromitros & Panagiotidis, 2022).

1.3.3. Justificación metodológica

Por otra parte se realizara un método y una estrategia para desarrollar métodos anticorrupción en especial para la industria de la construcción, dentro de se desarrolla método de acción y relación en función a la contratación por parte del estado (Yap et al., 2022).



1.4. Objetivos

1.4.1. *Objetivo general*

- Determinar la relación de contratos de obras viales y la corrupción en la región de Puno en un periodo 2015-2022

1.4.2. *Objetivos específicos*

- Relacionar las variables de los contratos de obras viales con relación a las variables del tipo de proceso, del monto de proceso, del tipo de empresa, y del tiempo de proceso.
- Relacionar la variable de la corrupción, con los indicadores si afecta y no afecta al proceso de selección

1.5. Importancia y alcances de la investigación

Demarcación espacial dentro de esta investigación se realizará en el marco del territorio peruano, la filosofía y doctrina del derecho peruano, y las políticas del Ministerio de Economías y Finanzas (MEF)

El rango temporal es del año 2015 al 2022, según la base de datos proporcionada por el Sistema de compras en el territorio peruano. Otra limitación son las políticas anticorrupción actuales del Estado peruano, como las regulaciones y leyes que rigen en la actualidad.



1.6. Limitaciones y delimitaciones de la investigación

1.6.1. Limitaciones en la investigación

La deficiencia de textos, argumentos, leyes en el territorio peruano, sobre corrupción en obras viales, las empresas ganan procesos sin evaluar factores importantes como el tipo de proceso, que involucre otro tipo de análisis en los procesos de compras, el otro factor no analizado son los tiempos, como los documentos que puedan garantizar la ejecución en forma precisa sin perjudicar al estado peruano.

1.6.2. Delimitación de la investigación

Existen dos limitaciones uno de ellos es la espacial el territorio es el Perú, y el otro es el tiempo es de 2015 a 2022, que es otra limitación del estudio, en donde se analizó con una serie de tiempo.

1.7. Hipótesis

1.7.1. Hipótesis general

- La relación de la variable de contratos de obras viales y la corrupción en la región de Puno en el periodo 2015-2022, es directa y significativa.

1.7.2. Hipótesis específicas

- La relación de la variable de los contratos de obras viales con el tipo de proceso, con el monto de proceso, con el tipo de empresa, y con el tiempo de proceso es directo y significativo.



- La relación de la corrupción, con la variable no afecta al proceso y afecta al proceso de selección.

1.8. Variables e indicadores

1.8.1. Conceptualización de las variables

La conceptualización de las variables está en conformidad del marco teórico y el análisis de juicio de expertos.

a) Variable de los contratos viales

Los contratos viales son documentos que se realizan entre dos instituciones, en nuestro caso entre el estado y las empresas privadas, en especial en los proyectos de infraestructura vial son cruciales para el crecimiento económico, pero enfrentan numerosos desafíos debido a los riesgos e incertidumbres, que pueden resultar en retrasos y mayores costos, (Senić et al., 2025), las misma que tienen dimensiones que a continuación se describe:

- **Tipo de proceso**, en esta variable se tomó en análisis dos tipos de esta variable (0) procesos delimitados por la OSCE licitación pública, y (1) adjudicación simplificada.
- **Monto de proceso**, en este caso variable se tomó igual al tipo de proceso indicando como base el año 2023, en licitaciones públicas mayores a S/. 2 800,000.



Adjudicación simplificada entre 2 800,000 y 39 600, en relación con Ley de contrataciones del estado peruano.

- **Tipo de empresa**, en este punto las variables son la empresa ganadora se tiene dos puntos; (0) empresa individual, y (1) consorcio.

- **Tiempo de proceso**, en este punto se tiene también dos clases; (0) si cumplió con el tiempo, y (1) no cumplió con el tiempo.

b) Variable de la corrupción

La industria de la construcción se clasifica constantemente como una de las más corruptas del mundo. El impacto de la corrupción va más allá del pago de sobornos, incluyendo la construcción deficiente de infraestructura de transporte con baja rentabilidad económica y escasa financiación para su mantenimiento. La regulación del sector de la construcción es necesaria, pero la simplicidad, la transparencia, la aplicación de las normas y la atención a los resultados de la construcción deficiente probablemente tengan el mayor impacto. Cuando el gobierno es el cliente, los esfuerzos para combatir la corrupción deben comenzar desde la planificación y la presupuestación (Kumar & Kumari, 2025). Dentro de sus dimensiones son:

b.1.) No afecta al proceso, la empresa si cumplió con el contrato establecido, como indicador 0

b.2.) Afecta al proceso, la empresa no cumplió con el contrato establecido, como indicador 1

1.9. Operalización de variables

Tabla 1

Operación de la primera variable

Variable	Dimensión	Indicador	Categoría	Escala de Medición de las variables
Primero	Contrato de obras viales	Tipo de proceso	0 Licitación Pública (LP) 1 Adjudicación simplificada (AS)	Nominal
		Monto del proceso	0 LP, 1 AS	Nominal
		Tipo de empresa	0 Individual 1 Consorcio	Nominal
		Tiempo de proceso	0 Cumplió 1 No cumplió	Nominal

Tabla 2

Operación de la segunda variable

Variable	Dimensión	Indicador	Categoría	Escala de Medición de las variables
Segundo	Corrupción	Afecta al proceso No afecta al proceso	0 1	Nominal

Nota, para la medición de las variables se utilizó un registro de contratos realizados en el periodo de estudio para lo cual se validó el instrumento con el proceso estadístico de Coeficiente de correlación de Spearman, obteniendo para la variable 1, el coeficiente de 0.945, para sus dimensiones de 0.912, 0.785, 0.859 y 0.811, mientras para la variable 2 es coeficiente de 0.85.



CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes del estudio

2.1.1. *A nivel internacional*

En nuestro tiempo las universidades nacionales, en especial las escuelas de postgrado, como la escuela de control, viene desarrollando metodologías, correlaciones respecto al problema (Méndez et al., 2021), como entenderlo, como la percepción los funcionarios, como lo percibe la población, dentro de este punto, los resultados hasta la actualidad la relación es directa con el proceso de selección con la corrupción, las evaluaciones se realizaron antes de firmar el contrato (Garavito, 2018).

El contrato de obras es el consumo final del proceso, las autoridades nacionales cambiaron la Ley de contrataciones en varias ocasiones, pero sin previo estudio de mercado, de perspectivas y enfoques, pero sin embargo sigue latente el problema, mientras Hispanoamérica aún no se logró solucionar los problemas (Soto, 2021).



En Chile avanzo en ese punto con la política de libre mercado, como el establecimiento de procesos en la ejecución de obras viales, desde la superposición e identificación de proyectos, hasta tener parámetros de evaluación por kilómetros, como los procesos lo realizan entidades distintas a los ejecutores (Soto, 2021).

En el mundo, Singapur es un claro ejemplo de eliminar la corrupción, desde la implementación de varias medidas en el control de sus funcionarios públicos, como la policía estatal anticorrupción, mientras en la ejecución de obras viales, los procesos son directos, con la participación internacional dentro de las empresas que invita el gobierno de Singapur (Luciani, 2021).

Mwaipunguy & Allopi (2014) menciona que sostiene que la corrupción en la industria de la construcción de Tanzania es tolerada por los funcionarios del ministerio gubernamental que son responsables de supervisar el desempeño de las respectivas agencias, también recalca en su artículo denominado "Corrupción, industria de la construcción y caminos de grava en Tanzania" que recomienda varias medidas que podrían adoptarse para frenar la corrupción en la industria de la construcción de Tanzania, como son el tipo de proceso de selección y supervisión de los mismos antes de entregar el contrato.

En el artículo analiza los siguientes aspectos: cooperación entre las personas jurídicas que brindan servicios a la comunidad y las autoridades viales que administran las redes viales durante la ejecución de las obras viales; selección de subcontratistas por parte del contratista principal, y relación entre materiales, personal de laboratorio responsable de verificar la calidad y cantidad de las obras viales y el contratista, cliente y consultor.



La relación entre los representantes del cliente, los contratistas y el ingeniero del proyecto; y, la relación entre los contratistas y sus empleados en términos de salario, alojamiento y condiciones de trabajo (Mwaipunguy & Allopi, 2014).

Karimi & Piroozfar (2022), sostiene que el retraso en los proyectos de construcción, especialmente en proyectos de carreteras y autopistas, es un fenómeno universal, en su artículo denominado "Exploración de las causas de los retrasos en los proyectos de carreteras y autopistas nacionales en el desarrollo de la economía de la construcción", identifico que los diez factores principales que causan retrasos en los proyectos de carreteras en Afganistán son; seguridad; escasez de equipos y materiales o situación financiera de los contratistas, adquisición de tierras, corrupción en el proceso de adquisición, retrasos en los pagos por parte de los propietarios/clientes, no consideración de los riesgos de seguridad en el proceso de adquisición , diseño y listas de cantidades inexactos, experiencia insuficiente de los contratistas, mala calificación del personal técnico de los contratistas y adjudicación del proyecto a las ofertas más bajas.

Ramli et al. (2018), sostiene que los factores principales por los contratistas son; el método de construcción inadecuado implementado por el contratista, las condiciones climáticas, las dificultades para realizar la entrega al sitio, la avería del equipo del sitio y la mala calificación del personal técnico del contratista. Tomando en cuenta que el método utilizado es el índice de importancia relativa (RII) en su artículo "Estudio de los factores que influyen en los retrasos en la construcción en una zona rural de Malasia".



Ramli et al. (2018) en su artículo "Efectos nocivos de la corrupción en el sector vial", sostiene que la cuantificación de esta corrupción y examina su efecto en el sector de las carreteras, observando cómo esto tiene los consiguientes efectos en la riqueza de la nación en su conjunto, también concluye que la afirmación del Banco Mundial de que la eliminación de la corrupción mejoraría la riqueza del país es correcta y que la tesis general de este documento de que la corrupción conduce a bajos niveles de PIB y por lo tanto la pobreza está comprobada.

Foltz & Li (2023), recalca en su la importancia de la competencia entre funcionarios corruptos para facilitar los servicios públicos a los conductores y sugiere que la eficacia de una intervención local puede compensarse reasignando clientes hacia funcionarios que no se ven afectados por ella, en su artículo "Competencia y corrupción: corrupción en las carreteras en África occidental", en el cual ofrece un modelo de diferencias en diferencias para confirmar que la construcción de carreteras aumentó tanto los sobornos como los retrasos forzosos en las paradas en el corredor no afectado.

Sequeira & Djankov (2014), en su artículo investiga cómo la corrupción afecta el comportamiento de las empresas. Utilizando un conjunto de datos original e inusualmente rico sobre pagos de sobornos en los puertos combinados con datos a nivel de empresa, observamos cómo las empresas se adaptan a diferentes tipos de corrupción ajustando sus estrategias de transporte.



En su artículo denominado "Corrupción y comportamiento empresarial: evidencia de los puertos africanos", muestra resultados que sugieren que las empresas responden a los efectos de la corrupción en los precios, organizando la producción de una manera que aumenta o disminuye la demanda del servicio público (Sequeira & Djankov, 2014).

Malanski & Póvoa (2021) sostiene en su artículo encontró que hay sesgos en las percepciones informadas. Los hallazgos ilustran las limitaciones de confiar únicamente en las percepciones de corrupción, ya sea al diseñar políticas anticorrupción o al realizar investigaciones empíricas sobre la corrupción, del mismo modo en su investigación denominado "Percepciones de corrupción versus realidad de la corrupción", manifestó que; una posible razón por la que la corrupción es tan persistente es que los ciudadanos pueden no tener información precisa sobre la corrupción.

Fethi & Imamoglu (2021) explica que las diferentes teorías asocian esto con tradiciones históricas y culturales particulares, niveles de desarrollo económico, instituciones políticas y políticas gubernamentales, en su artículo denominado "Las causas de la corrupción: un estudio transnacional", Este artículo analiza varios índices de "corrupción percibida" compilados a partir de encuestas de riesgo empresarial de las décadas de 1980 y 1990.

Seis argumentos encuentran apoyo. Los países con tradiciones protestantes, historias de dominio británico, economías más desarrolladas y (probablemente) mayores importaciones eran menos "corruptos". Los estados federales eran más "corruptos".



Si bien el grado actual de democracia no era significativo, una larga exposición a la democracia predijo una menor corrupción, pero en la actualidad aún no se estableció los factores porque ocurre la corrupción (Fethi & Imamoglu, 2021).

Monteiro et al. (2022) el problema general de la financiación insuficiente, que corresponde en gran medida al Estado de carreteras en Georgia, se ve agravado aún más por la corrupción endémica, la mala gestión, una estructura organizativa mal diseñada de la administración estatal de carreteras, una recaudación de impuestos ineficiente y distorsiones importantes de la acumulación de ingresos a través de prácticas ilegales de otras agencias.

En su artículo denominado "Corrupción en el sector vial de Georgia", sostiene que la preservación del sistema de mando centralizado en el sector vial ha creado motivos para la corrupción en la contratación pública y el control de calidad. Mientras tanto, el control de la administración estatal de carreteras sobre la acumulación de fondos en el Fondo de Carreteras deja margen para la malversación de fondos públicos. El estudio de la legislación, la situación económica, la estructura institucional y las relaciones dentro del sector vial de Georgia, así como las interacciones con otros sectores y agencias, ha dado como resultado la identificación de los niveles, métodos y razones subyacentes de la corrupción en el sector vial de Georgia (Monteiro et al., 2022).

Yap et al. (2022) sostuvo que la Sociedad Estadounidense de Ingenieros Civiles afirma que la corrupción representa aproximadamente 340 mil millones de dólares de costos de construcción en todo el mundo cada año, en su artículo "Responsabilidad para prevenir la corrupción en proyectos de construcción".



Demostró cómo las iniciativas de rendición de cuentas en proyectos de construcción en países desarrollados y en desarrollo pueden ser beneficiosas a nivel internacional para los sectores público y privado, así como para organizaciones no gubernamentales e investigadores en sus esfuerzos por reducir la corrupción en los servicios de infraestructura.

Fazekas & Tóth (2018) en su artículo proporciona una revisión de vanguardia de la literatura sobre el costo de la corrupción y estima el nivel de riesgos de corrupción y los costos asociados en el desarrollo y mantenimiento de infraestructura europea en 2009-2014 utilizando datos novedosos sobre más de 40.000 contratos gubernamentales.

En su investigación denominada "El alcance y el costo de la corrupción en la infraestructura de transporte. Nueva evidencia de Europa" en su sección empírica se investigan dos formas de costos de corrupción: (1) distorsionar la estructura del gasto y el diseño de proyectos, y (2) inflar los precios. Los hallazgos indican que la corrupción orienta el gasto en infraestructura hacia proyectos de inversión de alto valor en lugar de proyectos de pequeño valor. También infla los precios entre un 30% y un 35% en promedio, con mayores excesos en las regiones con alto riesgo de corrupción (Fazekas & Tóth, 2018).

Spyromitros & Panagiotidis (2022) en este artículo denominado "La corrupción y la composición del gasto público" se pregunta el autor, si el comportamiento predatorio de los políticos corruptos distorsiona la composición del gasto público. Se ha descubierto que la corrupción reduce el gasto gubernamental en educación en una muestra representativa de países.



Villagrasa & Ponce (2022) sostienen que La corrupción es una categoría moral que significa putrefacción y podredumbre. Los comentaristas utilizan el término para describir aspectos de la vida moderna que les resultan repugnantes. Condenan los videojuegos violentos que corrompen la moral de los jóvenes y lamentan la corrupción de la política señalando la disminución de la virtud cívica y el espíritu público.

Takefuji (2023) en su investigación identifica el problema destacado en casi todos los proyectos fue el diseño inadecuado. Sin embargo, aún no se ha estudiado en qué medida el diseño inadecuado contribuye a los excesos de tiempo y costos y sus causas.

En su artículo tuvo un objetivo de determinar el alcance del efecto de un diseño inadecuado, sus causas y medidas correctivas. La metodología utilizada en este estudio incluye revisar informes de finalización de proyectos recientes, realizar mesas redondas con consultores y funcionarios de transportes-caminos y analizar la información. Los sobrecostos y plazos de los proyectos revisados promediaron el 44% y el 26% respectivamente, de manera similar, se encontró que la medida en que el diseño inadecuado contribuye a los excesos de costos y tiempo fue en promedio del 61% y 85% respectivamente (Takefuji, 2023).

2.1.2. A nivel nacional

Series (2022) en su artículo analiza por qué los estados construyen carreteras y en qué circunstancias las carreteras se convierten en una prioridad para la población rural. Para distinguir entre situaciones de autonomía espacial y aislamiento, se elabora un concepto de régimen territorializante.

Torres (2022) en su investigación examina lo que podemos decir sobre el alcance y el impacto de la corrupción en la infraestructura utilizando la evidencia existente, en donde existencia evidencia que la mayoría de las medidas de percepciones parecen ser indicadores muy débiles del alcance real de la corrupción en el sector de infraestructura, midiendo en gran medida (pero de manera inexacta) la corrupción menor en lugar de la gran corrupción.

La evidencia de las encuestas es más confiable, pero limitada como herramienta para diferenciar a los países en términos de acceso al financiamiento de infraestructura o a modelos de políticas apropiados. El documento sugiere que centrarse en los pagos de sobornos como indicador de los costos de la corrupción en infraestructura puede estar fuera de lugar (Torres, 2022).

Merchán (2021) en su investigación desarrolla y examina la relación entre corrupción e infraestructura tanto a nivel nacional como regional utilizando los datos de las Encuestas de Empresas del Banco Mundial. Se establece una relación estadísticamente significativa y considerable entre la medida de corrupción en los datos macro y las medidas de infraestructura de transporte y electricidad.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Contratos

Los contratos es un concepto para relacionar a dos a más individuos o instituciones, en esta investigación es la relación del individuo, empresa con el estado (Teichmann et al., 2023)



En la cual el estado las reglas para la contratación de los individuos en servicios y bienes, pero cada país propone herramientas en las cuales el estado determina a quien se contrata (Monteiro et al., 2022), pero en relación al concepto de contratos con el estado se otro concepto que a continuación lo detallaremos. El concepto de utilizar contratos en los proyectos de construcción ha generado un amplio debate en la industria de la construcción. Cabe destacar que la asociación y la alianza para proyectos, que ya se utilizan en la construcción, son ejemplos ilustrativos de contratos relacionales, contratos directos u otro tipo de contratos, debemos entender lo siguiente con relación a los contratos, que son herramientas convencionales de diseño-licitación-construcción puede no ser la mejor opción para lograr estos objetivos (Yap et al., 2022).

Se demostró que es antagónico y no lo suficientemente sensible a las contingencias, se ha sugerido que las partes contratantes pueden lograr beneficio mutuo y éxito mediante el uso de contratos relacionales; al establecer una relación a largo plazo, las tendencias adversas se pueden minimizar (Fethi & Imamoglu, 2021).

2.2.2. Contratos en la construcción

La construcción se ha identificado como una industria local porque la mayoría de las obras físicas deben completarse en el lugar. Sin embargo, con la creciente tendencia a la competencia global, los márgenes de beneficio para las organizaciones contratistas están disminuyendo drásticamente (Malanski & Póvoa, 2021).



Además, las exigencias sobre el desempeño del proyecto en términos de tiempo, costo y calidad se han agudizado enormemente. Frente a estos desafíos, los contratistas han tenido que idear métodos más rentables, que ahorren tiempo y mejoren la calidad para permanecer en el negocio (Spyromitros & Panagiotidis, 2022). En consecuencia, la complejidad y diversidad de los proyectos de construcción exponen al contratista a un alto grado de incertidumbre y riesgo. Los contratistas pueden responder presentando precios de licitación más altos o haciendo reclamos durante la etapa de construcción (Hochstetter et al., 2023).

En un contrato tradicional en la construcción, se incluyen contingencias para actuar como amortiguador de gastos imprevisibles. Los contratistas asumen el riesgo de exceder el presupuesto si las contingencias permitidas no cubren esos costos imprevisibles, pero sin embargo no sucede en los contratos de construcción en su mayoría exceden en el monto de la construcción o amortiguan con materiales pésimos en la construcción u otras formas para cubrir dicha pérdida (Fethi & Imamoglu, 2021).

En un contrato tradicional, se incluyen contingencias para actuar como amortiguador de gastos imprevisibles. Los contratistas asumen el riesgo de exceder el presupuesto si las contingencias permitidas no cubren esos costos imprevisibles (Malanski & Póvoa, 2021).

2.2.3. Contratos en las obras viales

Para abordar este problema de contratos en obras viales, se puede considerar en la legislación nacional en contratos a suma alzada y precios unitarios, con relación a obras como son las obras viales solo se tiene a precios unitarios que se diferencian de los contratos en construcción en un solo punto (Monteiro et al., 2022).

Este tipo de contrato que son obras por precios unitarios tiene como objetivo cubrir tantas contingencias como sea posible para reducir la posibilidad de reclamos y disputas. Sin embargo, es difícil evaluar la cantidad de contingencia requerida en un mercado volátil (Yohou, 2023). El contrato en obras lineales es determinante los métrados en la construcción y la valorización, tomando en consideración las demás directivas que incluyen los planos, como las características geotécnicas que no están especificados en los estudios previos a detalle o al encontrarse con restos arqueológicos (Yap et al., 2022).

2.2.4. Corrupción

En el pasado, el estudio de la corrupción se ha centrado en la esfera pública, donde violaciones como el mal uso de fondos públicos por parte de funcionarios públicos o la aceptación de sobornos generalmente eran objeto de escrutinio (Fethi & Imamoglu, 2021) en general se entendió que los actores del sector privado eran los que daban sobornos y, por lo tanto, la corrupción que ocurría exclusivamente dentro del sector privado no se abordaba ni regulaba (Fang et al., 2022).

El mantenimiento de la ley y el orden, en particular, la garantía de los derechos de propiedad como es la ejecución de obras viales es probablemente la justificación más aceptable para la intervención del gobierno (Fethi & Imamoglu, 2021). Teóricamente, se argumenta que la observancia de los derechos de propiedad es un bien público, su provisión sólo puede materializarse a través de la acción colectiva (Monteiro et al., 2022).

Desde el punto de vista empírico, varios estudios, que se analizan con más detalle a continuación, han informado de correlaciones sólidas entre la aplicabilidad de los derechos de propiedad y las medidas de rendimiento económico (Malanski & Póvoa, 2021).

2.2.5. Corrupción en la construcción

Sin embargo, la corrupción en el sector privado ha pasado a primer plano de la atención en las últimas décadas, porque plantea desafíos algo diferentes y también contribuye considerablemente a los problemas creados por la corrupción. La corrupción en el sector privado es el tema central del presente módulo ¿Cómo sabemos cuándo se produce la corrupción? ¿Qué tipo de entorno hará difícil ocultar el comportamiento corrupto?, entre otras preguntas tiene la corrupción (Xu et al., 2022).

Una vez detectada la corrupción, ¿cómo pueden los Estados y las organizaciones investigarla?, la detección e investigación de la corrupción plantea desafíos particulares, ya que la corrupción a menudo está bien oculta y puede requerir que alguien con información privilegiada la exponga (León et al., 2013; Malanski & Póvoa, 2021).

Con frecuencia, todas las partes directas de la corrupción se benefician de alguna manera y están motivadas a ocultarla, en especial en la construcción de las carreteras, en este proceso lo fundamental se encuentra en el proceso de contratación, o nivel de compras de parte del gobierno, mientras en el sector privado se llegó en los procesos de evaluación de las actividades (Spyromitros & Panagiotidis, 2022; Yap et al., 2022).

A lo largo de la última década, se ha promovido firmemente un enfoque normativo integrado de lucha contra la corrupción, desde que surgió un llamamiento normativo en el que se pedía una mayor coherencia de las medidas en todos los sectores, una mayor coherencia de los instrumentos políticos y una mayor cooperación entre todos los agentes que participan en el proceso de formulación y aplicación de políticas (Monteiro et al., 2022; Yap et al., 2022).

2.2.6. Corrupción en obras viales

Debido a su inapropiabilidad la construcción en obras viales, la protección de los derechos de propiedad es ampliamente reconocida como responsabilidad del Estado (Fethi & Imamoglu, 2021; León et al., 2013; Malanski & Póvoa, 2021).

Además, la evidencia empírica reciente sugiere que conduce a mayores niveles de inversión y a un crecimiento más rápido (Sánchez, 2021; Torres, 2022). Sin embargo, el alcance de la protección de los derechos de propiedad, como la construcción de vías difiere significativamente de un país a otro (Fethi & Imamoglu, 2021; Malanski & Póvoa, 2021; Spyromitros & Panagiotidis, 2022).



Para poder combatir la corrupción la cuestión de la capacidad institucional ha recibido cada vez más atención en la investigación sobre la integración de las políticas anticorrupción, lo que ha dado lugar a la proliferación de concepciones destinadas a captar el vínculo entre los aspectos intersectoriales de la formulación de políticas y los atributos específicos que deben poseer las instituciones y los procesos gubernamentales para formular y aplicar eficazmente políticas integradas, en los procesos de las compras del estado en especial las obras lineales (Monteiro et al., 2022; Spyromitros & Panagiotidis, 2022; Yap et al., 2022).

No es de extrañar que una cantidad creciente de investigaciones académicas se hayan ocupado del fenómeno de la integración de políticas desde finales de la década de 1990, investigando sus diversas formas discutiendo los desafíos conceptuales y analíticos relacionados con su estudio y planteando cuestiones normativas y prácticas relacionadas con la viabilidad de los diseños de políticas integradas, incluidas las barreras para su implementación de políticas en el proceso de contratación de obras viales (Fethi & Imamoglu, 2021; Malanski & Póvoa, 2021).

2.3. Marco conceptual

2.3.1. Corrupción

La corrupción es un fenómeno aun no explicado, pero se tiene los principales riesgos de corrupción en la etapa inicial de desarrollo del proyecto incluyen los siguientes:

El uso del poder por parte de políticos o funcionarios públicos para promover proyectos para el beneficio personal de ellos mismos y/o de sus seguidores (Monteiro et al., 2022). La promoción por parte del gobierno de proyectos específicos a cambio de contribuciones a los fondos del partido, soborno o lobby por parte del sector privado para proponer proyectos para beneficio privado ilegítimo (Fethi & Imamoglu, 2021).

2.3.2. Contratos públicos

Los contratos es un hecho, se cree que la colusión entre clientes, consultores y contratistas está muy extendida en la industria de la construcción en muchas partes del mundo, incluidos los países altamente desarrollados (León et al., 2013; Malanski & Póvoa, 2021)

En los contratos es difícil obtener pruebas, es difícil es revelar complejas redes de colusión, así como estratagemas muy sofisticadas para la extracción de fondos de proyectos de construcción públicos (Fethi & Imamoglu, 2021; Malanski & Póvoa, 2021; Spyromitros & Panagiotidis, 2022). Están involucrados políticos, funcionarios públicos de alto nivel, consultores y contratistas (Fethi & Imamoglu, 2021; León et al., 2013; Malanski & Póvoa, 2021)

2.3.3. Obras viales

Las obras viales o carreteras tienen una característica entre ellas la corrupción en la contratación pública es las obras lineales. A partir de investigaciones penales, la literatura ha desarrollado varios indicadores de corrupción en las adquisiciones públicas.



Proponen como indicadores de riesgo viables. ¿Pero son realmente viables si sólo se analizan las adquisiciones corruptas?, es por tal razón en caso de las obras lineales se tiene una características distintas a la obra puntual (Spyromitros & Panagiotidis, 2022; Yap et al., 2022).

2.3.4. Obras publicas

Las obras públicas, son procesos de contratación de forma directa o indirecta de recursos del estado, también es proporcionar la competencia del gobierno en las obras publicas en la contratación para reducir los efectos de la corrupción (Monteiro et al., 2022; Spyromitros & Panagiotidis, 2022; Yap et al., 2022)

Para este propósito, se examinan la competencia es capaz de limitar los efectos derrochadores de la corrupción en la eficiencia de la ejecución de obras públicas, dentro de los procesos de selección (León et al., 2013; Malanski & Póvoa, 2021)

2.3.5. Procesos de selección

El objetivo es garantizar que se seleccionen buenos proyectos para su inclusión en programas de inversión gubernamentales (Spyromitros & Panagiotidis, 2022).Las funciones faltantes o mal implementadas pueden ocurrir debido a negligencia, mala gestión o simple falta de capacidad (Fethi & Imamoglu, 2021). Pero la debilidad en la preparación de proyectos puede también ser deliberado e indicar intenciones corruptas (Yap et al., 2022).



Independientemente de los procesos anteriores, antes ineficaz en las etapas preliminares de un proyecto, puede tener repercusiones más allá de una elección inadecuada de proyectos, lo que lleva a actos de corrupción durante la ejecución del proyecto (Malanski & Póvoa, 2021).



CAPITULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Enfoque de la investigación

El enfoque de la investigación es cuantitativo, por el uso de variables y la estadística inferencial (Hernandez & Fernandez, 2014).

3.2. Método o métodos aplicado en la investigación

El método de investigación es hipotético deductivo, relacionado por la tipología es relacional, en donde se busca la correlación de los datos entre la corrupción y contratos de obras viales, analizando un corte longitudinal de un periodo de 2015 a 2022 (Hernandez & Fernandez, 2014).

3.3. Tipo de investigación

El tipo de investigación es básico, tomando en cuenta que aun la literatura de investigación, porque se aplicara las teorías de corrupción, en obras públicas, relacionados con obras viales, lineales con relación al territorio peruano, especializado en la región de Puno (Hernandez & Fernandez, 2014).

3.4. Nivel de investigación

La investigación es de nivel relacional, en donde se relación las variables de contratos viales, en relación de la variable corrupción, de diseño no experimental (Hernandez & Fernandez, 2014).

3.5. Diseño de la investigación

La investigación en el cual se planteó un diseño de investigación no experimental, no se manipularán los datos ni las variables (Hernandez & Fernandez, 2014).

Figura 1

Diseño de las variables y muestra

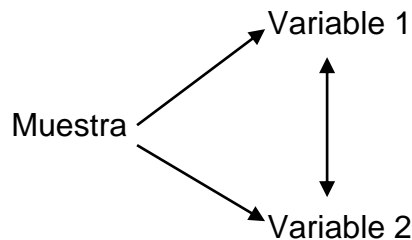
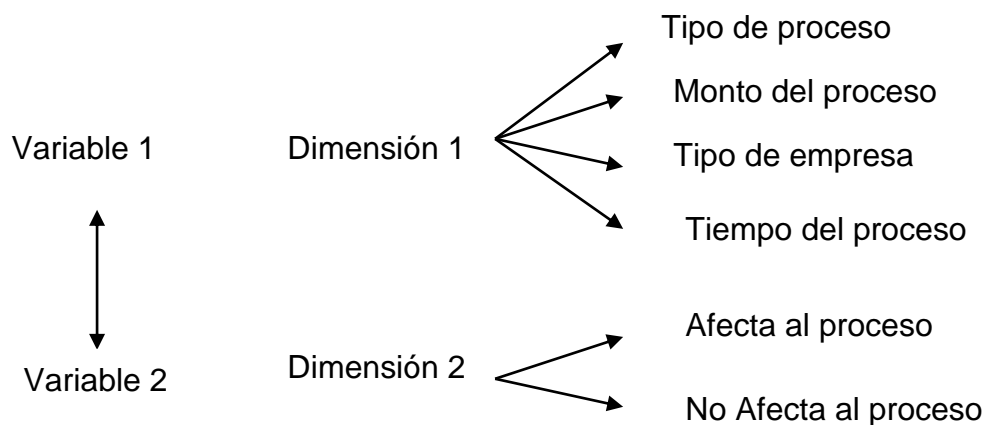


Figura 2

Diseño de las dimensiones e indicadores



3.6. Población y muestra

3.6.1. Población

Son los contratos de obras viales, pero se tomará todos procesos de selección realizado en la region de Puno, clasificando en los años 2015 a 2022, por cada año, en el primer año 4921 procesos, segundo año 1967, tercer año 1780, cuarto año 1797, quinto año 1860, sexto año 2403, séptimo año 1990, y octavo año 2375.

3.6.2. Muestra

El muestreo es probabilístico, tomando en cuenta, por cada año tomando como la población de la página web de la OSCE, la misma que se tomó la cantidad de contratos de obras viales, tomando en cuenta la serie de años.

Tabla 3

Muestra por año desde 2015 a 2022

Años	Cantidad de datos	Cantidad de muestra
2015	4921	392
2016	1967	354
2017	1780	348
2018	1797	349
2019	1860	351
2020	2403	364
2021	1990	354
2022	2375	364

Las muestras están conforme a la cantidad de datos que tiene la OSCE, dentro de la región de Puno.



3.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.7.1. Técnicas de la investigación

La técnica de la investigación se realizó es la revisión de los registros de la base de datos del OSCE y del MEF, de cada proceso con el uso de la página web de ambas instituciones, se utilizará el instrumento estadístico de prueba inferencia al 95% que permitirá clasificar las características de cada proceso de selección.

3.7.2. Instrumentos de la investigación

Los instrumentos que se utilizaron fueron los registros de la página web, tomando como selección de datos con el programa Excel, para el luego utilizar el SPSS Educacional, después fue validado con la estadística inferencial.

3.8. Validez y confiabilidad del instrumento de investigación

3.8.1. Validación del instrumento

Para validar el instrumento, se realizó con la prueba estadística de Alpha de Cronbach, utilizando el paquete estadístico SPSS Educacional.

Tabla 4*Rango del Rho de Spearman*

Rango	Relación	Correlación
$\rho = 0$	No existe	Nula
$0.00 < \rho \leq 0.20$	Poca intensa	Pequeña
$0.20 < \rho \leq 0.40$	Apreciable	Baja
$0.40 < \rho \leq 0.60$	Considerable	Regular
$0.60 < \rho \leq 0.80$	Intensa	Alta
$0.80 < \rho \leq 1.00$	Demasiado Intensa	Muy Alta

Nota, Planteado y propuesto por Spearman (1904), tomando dicha escala se tomo la relacion de ambas variables.

3.8.2. Confiabilidad de los instrumentos

La confiabilidad se demostró con el uso del paquete SPSS versión 24.0, tomando el instrumento del coeficiente estadista de Alpha de Cronbach (AdC), determinado la confiabilidad de los registros de ambas variables, la primera variable contratos viales (Tabla 5), y la segunda variable la corrupción (Tabla 6), dentro de sus dimensiones e indicadores.

Tabla 5*Indicador AdC de contratos de obras viales*

Estadísticos de fiabilidad	
Análisis/variable	Prueba AdC
Variable 1: Contratos de obras viales	0.945
Dimensiones/indicador	Prueba AdC
Tipo de proceso	0.912
Monto de proceso	0.785
Tipo de empres	0.859
Tipo de empresa	0.811

Tabla 6*Indicador AdC de la corrupción*

Estadísticos de fiabilidad	
Análisis/variable	Prueba AdC
Variable 2: Corrupción	0.85
Dimensiones/Indicador	Prueba Alfa de Cronbach
Afecta	0.801
No Afecta	0.910

Para establecer si el instrumento es válido se tiene que la prueba de AdC debe ser mayor a 0.70, en este caso en ambas variables son mayores a lo establecido.

3.9. Diseño de la estrategia para la prueba de hipótesis

La estrategia para obtener respuestas en el objetivos específicos se tiene en el diseño no experimental, tomando la relación entre las variables.

a) Objetivo específico 1

La relación de la variable de los contratos de obras viales con el tipo de proceso, con el monto de proceso, con el tipo de empresa, y con el tiempo de proceso es directo y significativo.

H₀: No se encontró una relación entre los contratos de obras viales con el tipo de proceso, con el monto de proceso, con el tipo de empresa, y con el tiempo de proceso.



H₁: Si se encontró una relación entre los contratos de obras viales con el tipo de proceso, con el monto de proceso, con el tipo de empresa, y con el tiempo de proceso.

Para ambos hipótesis (nula o alterna) se usará la prueba de Rho de Spearman, con una significancia de 0.05%, tomando en cuenta la normalidad de datos.

b) Objetivo específico 2

La relación de la corrupción, con la paralización y abandono es directo y significativo.

H₀: No se encontró una relación entre la corrupción, con la paralización y con el abandono

H₁: No se encontró una relación entre la corrupción, con la paralización y con el abandono.

Para ambas hipótesis (nula o alterna) se usará la prueba de Rho de Spearman, con una significancia de 0.05%, tomando en cuenta la normalidad de datos.

CAPITULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Resultados

Los resultados se tiene dos etapas, primero se tomará los resultados en forma descriptiva y en segundo lugar de forma inferencial:

a) Estadística Descriptiva

Análisis de los datos del muestreo aleatorio teniendo en cuenta no se tiene un dato perdido, se tiene un 2876 dato válido, cumpliendo con diseño no experimental, con una muestra única.

Tabla 7

Datos válidos y perdidos en el análisis estadístico

		Tipo de Proceso	Tipo de Empresa	Año	Monto de Proceso	Tiempo del Proceso	Proceso
N	Válidos	2876	2876	2876	2876	2876	2865
	Perdidos	0	0	0	0	0	11

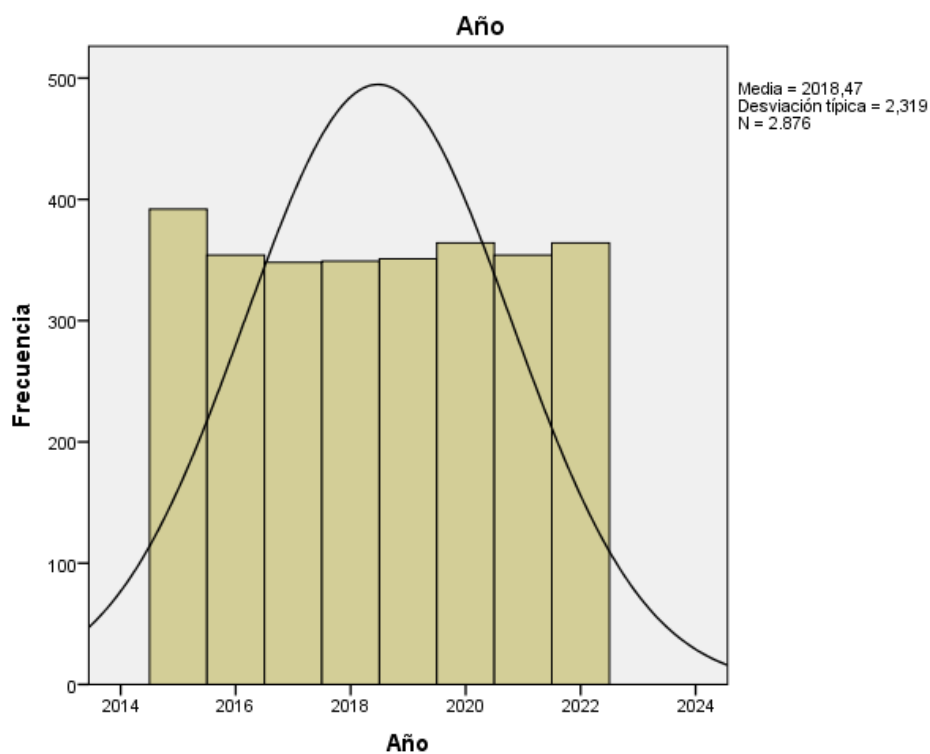
Tabla 8

Análisis de los años analizados

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Año 1	392	13,6	13,6	13,6
Año 2	354	12,3	12,3	25,9
Año 3	348	12,1	12,1	38,0
Año 4	349	12,1	12,1	50,2
Año 5	351	12,2	12,2	62,4
Año 6	364	12,7	12,7	75,0
Año 7	354	12,3	12,3	87,3
Año 8	364	12,7	12,7	100,0
Total	2876	100,0	100,0	

Figura 3

Análisis de frecuencia de la variable año



Los años analizados fueron Año 1 (2015) un porcentaje de 13.6%, en el 2016 (12.3%), 2017 (12.1%), 2018 (12.1%), 2019 (12.2%), 2020 (12.7%), 2021 (12.3%), y finalmente el Año 8 (2022) tiene una frecuencia 12.7%.

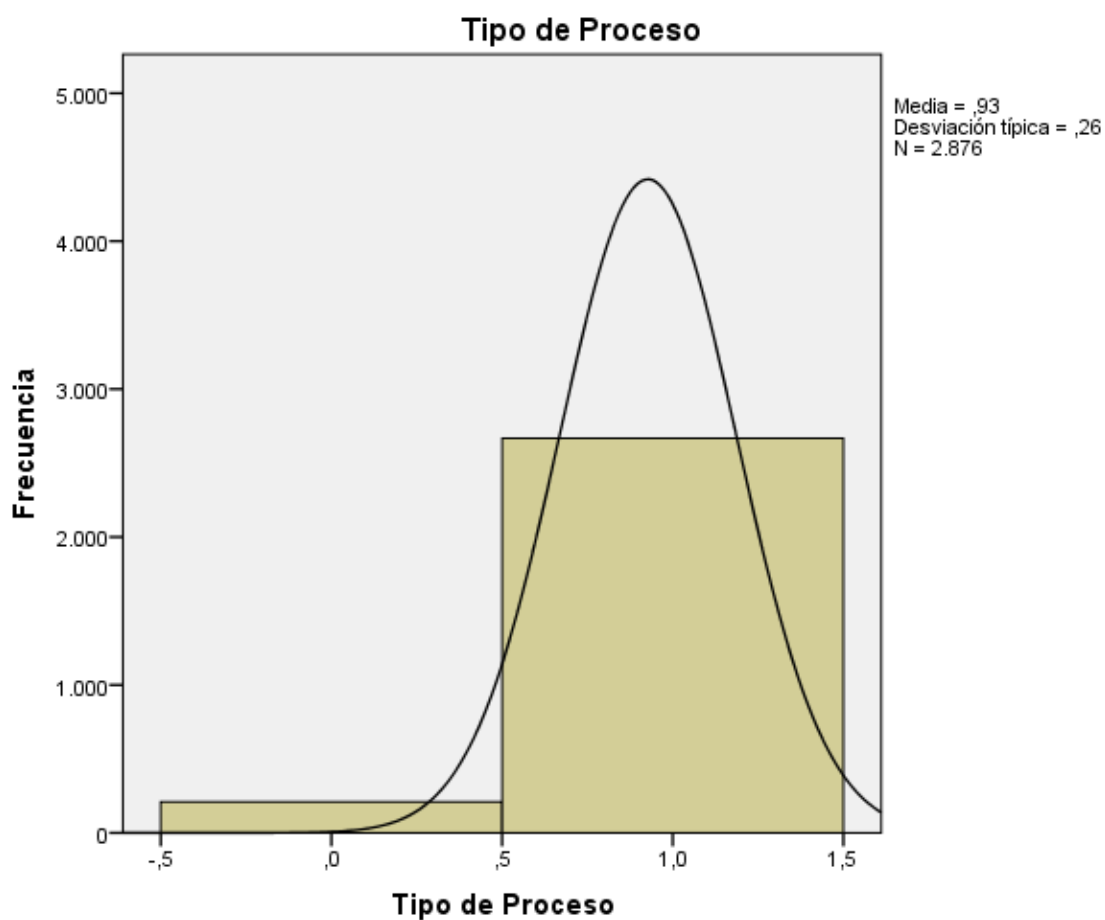
Tabla 9

Análisis del tipo de proceso de Licitación

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos LP	209	7,3	7,3	7,3
AD	2667	92,7	92,7	100,0
Total	2876	100,0	100,0	

Figura 4

Análisis de la frecuencia del tipo de proceso de Licitación



El tipo de proceso de selección en los años 2015 a 2022, se tiene que Licitación Pública (LP) es de 7.3%, Adjudicación Directa (AD) tuvo de 92.7%, lo que la incidencia es de obras de Gobierno Regional y Local.

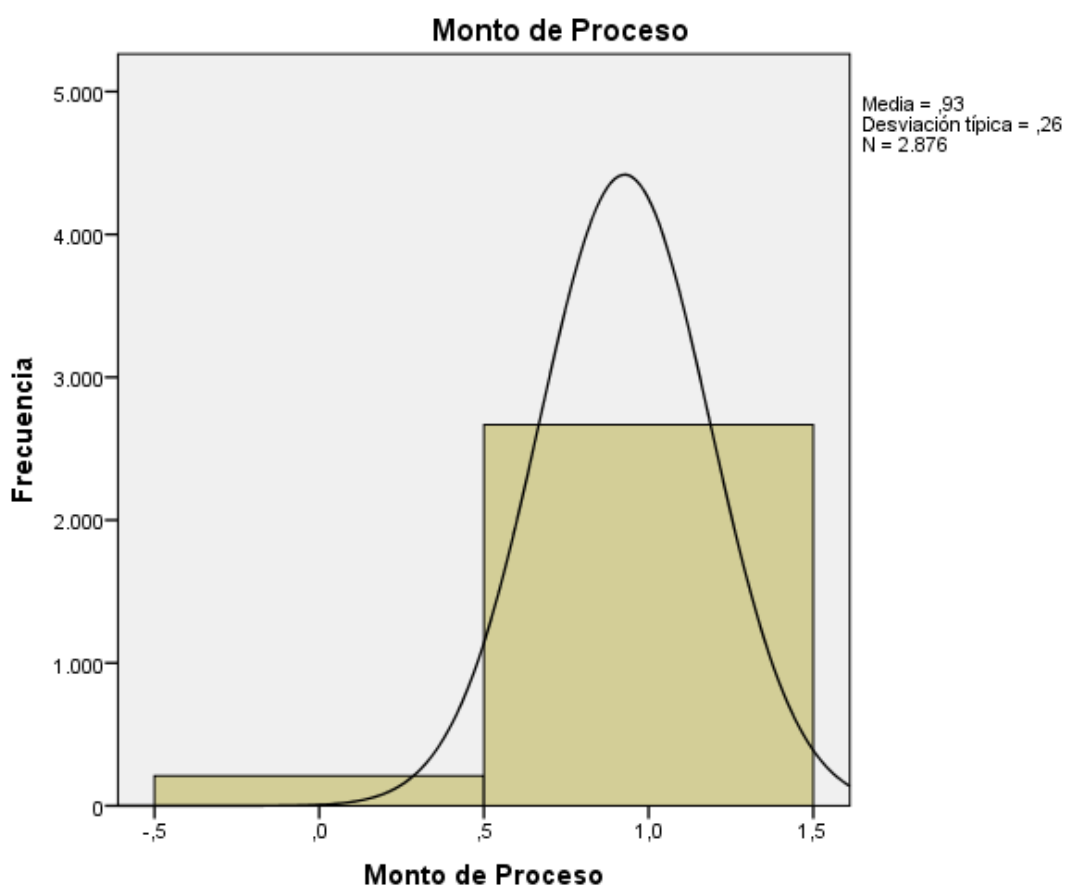
Tabla 10

Análisis del monto de proceso de selección (obra)

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos LP	209	7,3	7,3	7,3
AS	2667	92,7	92,7	100,0
Total	2876	100,0	100,0	

Figura 5

Análisis de la frecuencia del monto de proceso (Obra)



El monto de proceso se selecciones mayores a 2 800,000.00 (LP) es de 7.3%, mientras tanto menores de 2 800,000.00 y mayores de 39 600.00 (AD) es 92.7%, según la línea de base del año 2023.

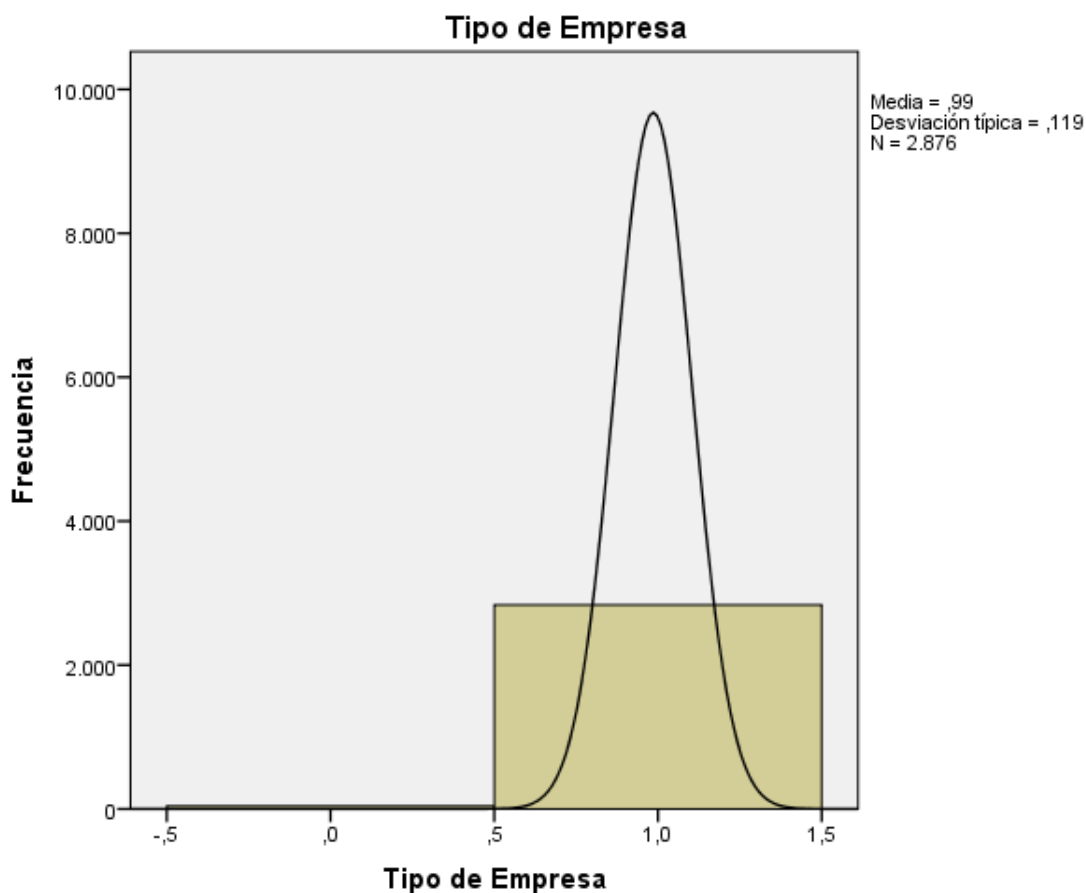
Tabla 11

Análisis del tipo de empresa ganadora

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Individual	41	1,4	1,4	1,4
Consortio	2835	98,6	98,6	100,0
Total	2876	100,0	100,0	

Figura 6

Análisis del tipo de empresa ganadora



El tipo de empresa que ganaron los procesos de selección se tiene 1.4% de manera individual, y 98.6% de manera consorciada.

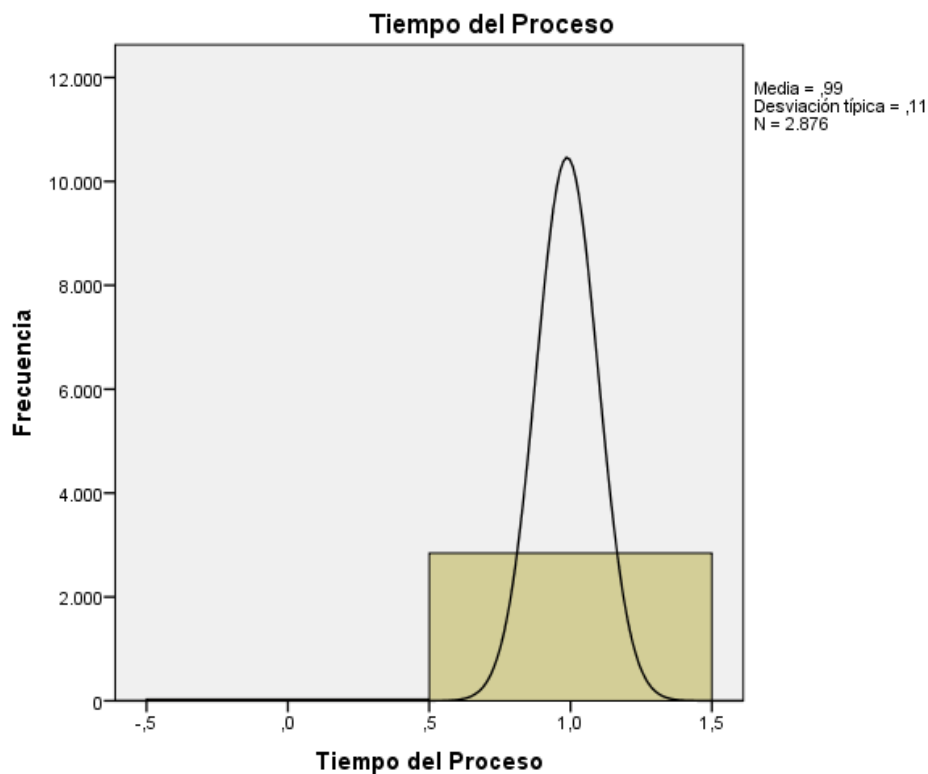
Tabla 12

Análisis del tiempo de proceso de selección

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
cumplió	35	1,2	1,2	1,2
No cumplió	2841	98,8	98,8	100,0
Total	2876	100,0	100,0	

Figura 7

Análisis si cumplió o no con el tiempo de proceso de selección



El tiempo de proceso de selección se cumplió con el tiempo establecido de 1.2%, mientras que 98.8% de los procesos no se cumplieron con el tiempo de selección, tomando en cuenta la base de datos del SE@CE.

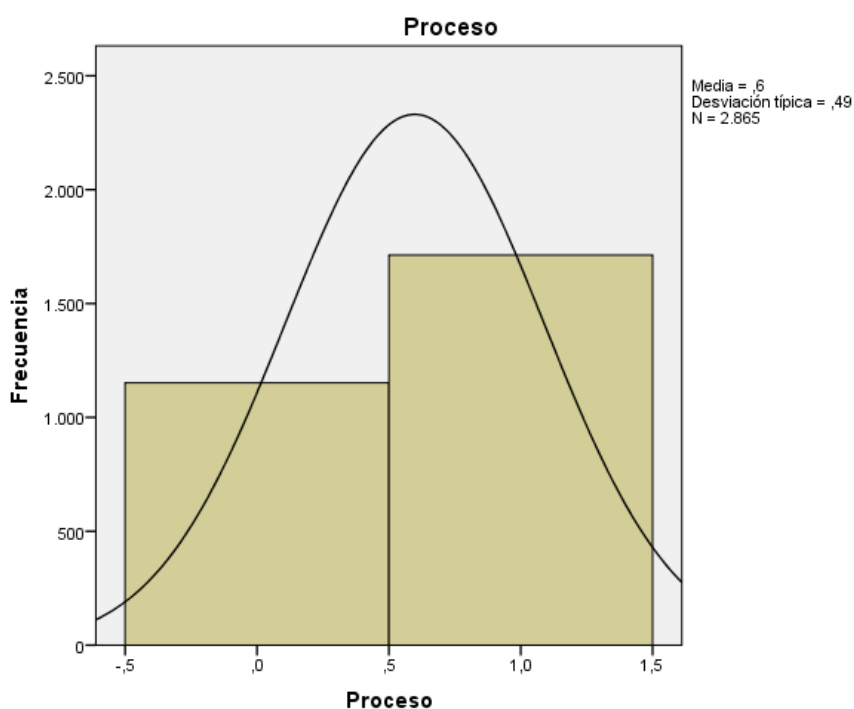
Tabla 13

Análisis si afecto o no al proceso de selección

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Afecta al proceso	1152	40,1	40,2	40,2
	No afecta el proceso	1713	59,6	59,8	100,0
	Total	2865	99,6	100,0	
Perdidos	Sistema	11	0,4		
Total		2876	100,0		

Figura 8

Análisis si afecta o no al proceso de selección



Si afecto al proceso de selección, que pueden ser paralizaciones, como abandono de la obra, penalidades entre otros es de 40.2%, y que se concluyó de manera eficiente y con algunas ampliaciones de plazo o presupuestal, pero concluyeron la obra se tiene 59.8%.

b) Estadística Inferencial

- **Prueba de la normalidad** de los datos según los datos y variables planteados.

Tabla 14

Prueba de normalidad de las variables utilizados

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Tipo de Proceso	0,538	2865	0,000	0,281	2865	0,000
Monto de Proceso	0,538	2865	0,000	0,281	2865	0,000
Tipo de Empresa	0,534	2865	0,000	0,094	2865	0,000
Tiempo del Proceso	0,532	2865	0,000	0,083	2865	0,000
Proceso	0,392	2865	0,000	0,623	2865	0,000

Nota, Las variables la significancia o p-valor es menor a 0.05, lo que significa que los datos no son normales por lo que se utilizara r de Spearman, tomando en cuenta que son mayores de 50 datos se utilizó la prueba estadística Kolmogorov -Smirnov.

- **Prueba estadística de r de Spearman** se analizó en función de la variable de Proceso en relación con las variables de Tipo de proceso, Monto de proceso, Tipo de empresa, y Tiempo del proceso.

Tabla 15

Prueba de r de Spearman

		Tipo de Proceso	Monto de Proceso	Tipo de Empresa	Tiempo del Proceso	Proceso	
Rho de Spearman	Tipo de Proceso	Coeficiente de correlación	1,000	1,000**	,000	,030	-,727
		Sig. (bilateral)	.	.	,990	,108	,0147
		N	2876	2876	2876	2876	2865
	Monto de Proceso	Coeficiente de correlación	1,000**	1,000	,000	,030	-,727
		Sig. (bilateral)	.	.	,990	,108	,0147
		N	2876	2876	2876	2876	2865
	Tipo de Empresa	Coeficiente de correlación	,000	,000	1,000	,040*	-,703
		Sig. (bilateral)	,990	,990	.	,031	,087
		N	2876	2876	2876	2876	2865
	Tiempo del Proceso	Coeficiente de correlación	,030	,030	,040*	1,000	,725
		Sig. (bilateral)	,108	,108	,031	.	,0173
		N	2876	2876	2876	2876	2865
Proceso	Coeficiente de correlación	-,727	-,727	-,703	,725	1,000	
	Sig. (bilateral)	,0147	,0147	,0087	,0173	.	
	N	2865	2865	2865	2865	2865	

Nota, La prueba de r Spearman el nivel de significancia es de 0.0147, 0.0147, 0.0087 y 0.0173 es menor a 0.05, por lo que se rechaza la hipótesis nula, por lo que se puede decir que existe una relación directa entre la variable de contratos de obras viales con las variables de la corrupción.

Tomando en cuenta que el análisis es de los contratos de obras viales (tipo de proceso, monto de proceso, tipo de proceso y tiempo de proceso) y corrupción (si el proceso afecto a la ejecución de la obra).



Es significativo en relación alta e indirecta de -0.727, -0.727 y -0.703 (Tipo de proceso, Monto de proceso y Tipo de empresa) y alta directo de 0.725 con correlación de tiempo de proceso de selección. Mientras la corrupción su correlación es indirecto y alta con relación a las variables de los contratos de obras viales, con una significancia de 0.05.

4.2. Discusiones

Para poder explicar debemos de discutir los resultados, para lo cual debemos recordar los objetivos específicos como el objetivo general; primeramente, se encuentra la relación de las variables de los contratos de obras viales con relación a las variables del tipo de proceso, del monto de proceso, del tipo de empresa, y del tiempo de proceso. En segundo lugar relacionar la variable de la corrupción, con las indicadores si afecta y no afecta al proceso de selección. Finalmente determinar la relación de las variables de contratos de obras viales y la corrupción en la región de Puno en un periodo 2015-2022.

4.2.1. Relación de las variables de contrato de obras viales con tipo de proceso, monto de proceso, del tipo de empresa y del tiempo del proceso

Conforme a los resultados la relación es indirecta y alta entre la variable de contratos viales y los factores del tipo de proceso, monto de proceso, del tipo de empresa y del tiempo de proceso.

a) Tipo de Proceso

El tipo de proceso de selección que también es similar al monto de contratación, la misma que se tiene que en la región de Puno es de Licitación Pública 7.3% y Adjudicación Directa de 92.7%.

La corrupción se da en montos altos y también se demora un poco más que los de montos menores, la misma que se puede corroborar con los autores como Garavito (2018), Soto (2021), Luciani (2021), en donde los autores afirman que el monto del proceso de selección influye el tipo de proceso, como también afirman que en los proceso de mayor monto ocurre mayor corrupción, y a la vez los sobornos son más frecuentes en ese tipo de contratos.

Sequeira & Djankov (2014), sostuvo que los sobornos se dan en el proceso de contratos, y los sobornos se dan por el monto de contratación a mayor es la concesión, la misma que se da con relación al monto de contratación, pero sin embargo es indirecto en los datos obtenidos. Mientras los otros autores; Fazekas & Tóth (2018), Rwakarehe & Mfinanga (2014), y Gillanders (2014), sostiene que no importa el tipo de proceso en todos los procesos que da el estado siempre existe corrupción.

b) Monto de Proceso

Las obras viales están relacionadas con el monto de proceso, tomando en cuenta la tabla 15, que la relación es directa, las misma que tienen mayores montos en el tipo de proceso que influyen en el monto del proyecto de la obra, tomando en cuenta esta relación que está relacionado directamente con estas variables y está relacionado con la corrupción.



Los autores; Karimi & Piroozfar (2022), Ramli et al. (2018), Foltz & Li (2023), Sequeira & Djankov (2014), en relación a la corrupción en obras por contratos con el estado.

Sostiene que existe una relación directa entre el monto de proceso de selección, con los contratos de obras viales, como con la corrupción, tomando en cuenta la tabla 14.

c) Tipo de Empresa

Mientras con el factor tipo de empresa ganadora es claro que la relación es alta e indirecta, tomando en cuenta que las empresas ganadoras en forma individual son de 1.4%, y en forma de consorcio 98.6%, lo que demuestra que las empresas consorciadas tienen un incumplimiento con el contrato de obras en una relación de 40.2 % con relación al cumplimiento de 59.8%.

Engstrom et al. (2022) sostiene que la empresas se asocian con relación a los requisitos que requieren y estas son pocas las que cumplen, es claro que las empresas se asocian para poder ganar el proceso, pero sin embargo las empresas consorciadas no cumplen con la ejecución de las obras, por diversas razones las misma que sostiene Xu et al. (2022) sobre la asociación de empresas para la corrupción o cumplir con los requisitos.

El consorcio es una alternativa para realizar los contratos, pero estas son utilizados para poder acceder de manera inmediata y poder acceder a los contratos de mayores montos, como desplazar a las empresas menores y locales esta manifestación el autor Fazekas & Tóth (2018).

También sostiene que tiene una relación directa con la corrupción, de manera que la mayoría de las empresas consorciadas cometieron corrupción y no concluyeron las obras.

d) Tiempo del proceso

El tiempo de proceso de selección está relacionado directamente con la contratación de obras viales, en mucho de los casos las empresas contratistas no pueden acceder a los requisitos exigidos en las bases de los procesos, por intermedio de sus operadores demoran los procesos de selección y estos están reflejados en la relación del tiempo que demora el proceso de selección con los procesos que no tienen incidencia en la contratación esta afirmación coinciden con los autores Fazekas & Tóth (2018), Rwakarehe & Mfinanga (2014).

Mientras los autores como Karimi & Piroozfar (2022), Ramli et al. (2018), Foltz & Li (2023), Sequeira & Djankov (2014), no coinciden con la afirmación, determina que no tiene relación directa, si no indirecta, de los factores de mayor tiempo en relación a los factores de los mayor monto, que estas están relacionados directamente en cometer actos de corrupción.

4.2.2. Relación de la corrupción con los indicadores si afecta o no afecta

a) Si afecta

En los procesos de contratación en relación a los contratos de obras viales , si fueron afectados en el proceso de ejecución, las variables tienen valores que cumplieron es de 40.2% que afectaron al proceso, conforme a Heger et al. (2022).



Sostiene que los contratos son la base del fracaso en el cumplimiento del contrato, su relación es alta y directa respecto a los otros factores tomando en cuenta que el éxito de los procesos de selección es de 59.8%, pero esta existe otros factores, que puedan explicar porque no se llegan al 100%.

Griffin et al. (2022) sostiene que la base fundamental para el cumplimiento de la ejecución se debe dar un buen contrato y proceso de selección, se tiene como evidencia que el 40.2% fracasaron. Los contratos de obras viales en relación a la corrupción es alto y directo tomando en cuenta los resultados, como los autores Fazekas & Tóth (2018), Rwakarehe & Mfinanga (2014), los que coinciden sobre la perspectiva de la corrupción en el proceso de contratación de obras viales en el periodo de 2018 a 2022.

b) No afecta

Los procesos y los factores de contratación que afecta es mínima en relación que afecta a la ejecución y poder llegar a concluir con éxito la ejecución es relativamente mínima en muchos autores manifiesta que es la experiencia de las empresa, como el conocimiento de procesos de construcción, el manejo de personal entre otros factores que ocasionan que los contratos de obras viales, no puedan ser explicados para poder realizar contratos de manera adecuada, y estas no afectan al proceso de ejecución de la contratación de las obras viales, esta afirmación coinciden con los autores Karimi & Piroozfar (2022), Ramli et al. (2018), Foltz & Li (2023), Sequeira & Djankov (2014).



Mientras otros autores coinciden que es a lo contrario que si la preparación en los procesos, como la selección de los procesos coinciden en la contratación es la base fundamental en los proceso de contratación de las obras viales, ya que estas puedan garantizar el éxito de la ejecución, como lo sostiene Fazekas & Tóth (2018), Rwakarehe & Mfinanga (2014).

4.2.3. Relación de contratos de obras viales y la corrupción

La corrupción en la contratación de obras en general en el proceso de contratación es directa como menciona Soto (2021), la correlación entre ambas variables es alta, existe corrupción en los contratos de obras viales la misma que afecto a la ejecución y su culminación del proyecto en un 40.2% en su totalidad de procesos ejecutados en los años 2018 a 2022 en la región de Puno.

También se tiene por el autor Mwaipunguy & Allopi (2014), que la corrupción es directamente realizados por los funcionarios públicos, directamente en el proceso de contratación, es claro que también se tiene que la relación entre en cumplimiento del tiempo del proceso de selección se tiene un 98.8% no cumplió con el tiempo establecido por el SE@CE, ocasionado por los funcionarios públicos, teniendo una relación alta e indirecta en relación al fracaso del proceso, la misma Karimi & Piroozfar (2022), sostiene que la corrupción es debido a los funcionarios en la etapa del proceso de selección.



Ramli et al. (2018), en su artículo sostiene en los procesos de selección son directamente proporcional, con la ejecución de las obras en general, como se puede observar en los resultados que el 98.8%, los funcionarios no cumplieron en ejecutar el tiempo del proceso de selección, las razones pueden ser varios, como el tiempo de los especialistas, carga de trabajo, entre otros aspectos.

Pero sin embargo la concepción de Heger et al. (2022) sostuvo que dicha conducta llevaba a coincidir con el contratista y el funcionarios, como se puede observar que el tiempo de llevar el proceso de selección es directa y alta (0.725), la misma que se demuestra lo establecido por Foltz & Li (2023) que menciona la capacidad de los funcionarios en resolver las dificultades o ser parte de la corrupción.



CONCLUSIONES

- Primera.** La relación de las variables de contratos de obras viales y la corrupción en la región de Puno en un periodo de 2015 a 2022 es de -0.714, determinando por el coeficiente de r Spearman, por lo que se manifiesta que para poder tener éxito en la ejecución de obras viales, se debe tomar en cuenta el proceso de contratación como los factores de tipo de proceso, monto de proceso, tiempo de proceso y el tipo de empresa, teniendo una relación directa.
- Segunda.** La relación de las variables de los contratos de obras viales con relación a las variables tipo de proceso, del monto de proceso, del tipo de empresa, y del tiempo de proceso, es de la siguiente manera; el tipo de proceso es de -0.727, el monto de proceso es de -0.727, tipo de empresa -0.703 y tiempo de empresa 0.725.
- Tercero.** La relación de las variables de corrupción con los indicadores que si afecta y no afecta al proceso de selección es de 0.725, lo que determina en la estadística descriptiva de que si afecta al proceso de selección, que pueden ser paralizaciones, como abandono de la obra, penalidades entre otros es de 40.2%, y que se concluyó de manera eficiente y con algunas ampliaciones de plazo o presupuestal, pero concluyeron la obra se tiene 59.8%.



RECOMENDACIONES

Primera. La relación de las variables de contratos de obras viales y la corrupción en la región de Puno en un periodo de 2015 a 2022 es un factor importante en la toma de decisiones de manera cuantitativa, en forma cualitativa se debe tomar otros factores como la ética, por lo que se recomienda tomar con pinza dichos resultados para poder cambiar y seguir investigando el fenómeno de la corrupción.

Segunda. La relación de las variables de los contratos de obras viales con relación a las variables tipo de proceso, del monto de proceso, del tipo de empresa, y del tiempo de proceso. Son indicadores de la data del Organismo de Contrataciones del Estado, tomando esas consideraciones y los resultados obtenidos se recomienda cambiar dichos factores tomando en cuenta las investigaciones con relación al tema en consideración la variable cualitativa.

Tercera. La relación de las variables de corrupción con los indicadores que si afecta y no afecta al proceso de selección, son resultados a priori dentro de la estadísticas de antecedentes, también llamados en la experiencia, por lo que se debe tomar en cuenta dentro de los instrumentos de gestión, para poder combatir el fenómeno y seguir estudiando los comportamientos en relación a la teoría de juegos.

REFERENCIAS

- Chan, A. P. C., & Owusu, E. K. (2017). Corruption Forms in the Construction Industry: Literature Review. *Journal of Construction Engineering and Management*, 143(8), 1–12. [https://doi.org/10.1061/\(asce\)co.1943-7862.0001353](https://doi.org/10.1061/(asce)co.1943-7862.0001353)
- Cruchaga, S. (2022). Transparencia y corrupción en el Poder Judicial: la dación de cuentas en la Justicia. [Tesis Para Optar El Grado de Doctor] *Universitat de Barcelona*.
- Engstrom, R., Hersh, J., & Newhouse, D. (2022). Poverty from Space: Using High Resolution Satellite Imagery for Estimating Economic Well-being. *The World Bank Economic Review*, 36(2), 382–412. <https://doi.org/10.1093/wber/lhab015>
- Fang, L., Lerner, J., Wu, C., & Zhang, Q. (2022). Anticorruption, Government Subsidies, and Innovation: Evidence from China. *Management Science*. <https://doi.org/https://doi.org/10.1287/mnsc.2022.4611>
- Fazekas, M., & Tóth, B. (2018). The extent and cost of corruption in transport infrastructure. New evidence from Europe. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 113, 35–54. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.03.021>
- Fethi, S., & Imamoglu, H. (2021). The impact of rent-seeking on economic growth in the six geographic regions: Evidence from static and dynamic panel data analysis. *International Journal of Finance and Economics*, 26(4), 5349–5362. <https://doi.org/10.1002/ijfe.2069>
- Foltz, J., & Li, K. (2023). Competition and corruption: Highway corruption in West Africa. *Journal of Development Economics*, 163, 103080. <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2023.103080>
- Garavito, P. (2018). Influencia de la corrupcion en los procesos de contratacion y seleccion del estado. In [Tesis para optar el grado de Doctor en Derecho] *Universidad Nacional Federico Villareal, Perú*.
- Gillanders, R. (2014). Corruption and Infrastructure at the Country and Regional Level. *The Journal of Development Studies*, 50(6), 803–819. <https://doi.org/10.1080/00220388.2013.858126>



- Griffin, J. M., Liu, C., & Shu, T. (2022). Is the Chinese Anticorruption Campaign Authentic? Evidence from Corporate Investigations. *Management Science*, 68(10), 7248–7273. <https://doi.org/10.1287/mnsc.2021.4181>
- Hansen, S. (2024). Involvement of Government Officials in the Construction Sector Corruption. *Journal of Legal Affairs and Dispute Resolution in Engineering and Construction*, 16(2). <https://doi.org/10.1061/JLADAH.LADR-1014>
- Heger, S. A., Slonim, R., & Tausch, F. (2022). Self-serving dishonesty: The role of confidence in driving dishonesty. *Journal of Risk and Uncertainty*, 64(3), 235–250. <https://doi.org/10.1007/s11166-022-09380-1>
- Hochstetter, J., Vásquez, F., Diéguez, M., Bustamante, A., & Arango-López, J. (2023). Transparency and E-Government in Electronic Public Procurement as Sustainable Development. *Sustainability (Switzerland)*, 15(5), 1–24. <https://doi.org/10.3390/su15054672>
- Karimi, S., & Piroozfar, P. (2022). Exploring Causes of Delays in National Road and Highway Projects in Developing Construction Economy. *Journal of Engineering, Project, and Production Management*, 12(2), 137–148. <https://doi.org/10.32738/jepm-2022-0013>
- Kenny, C. (2009). Transport construction, corruption and developing countries. *Transport Reviews*, 29(1), 21–41. <https://doi.org/10.1080/01441640802075760>
- Kumar, M., & Kumari, S. (2025). Causes of delays in road construction projects: a systematic review. *Journal of Financial Management of Property and Construction*. <https://doi.org/10.1108/JFMPC-01-2023-0004>
- Le, Y., Shan, M., Chan, A. P. C., & Hu, Y. (2014). Overview of Corruption Research in Construction. *Journal of Management in Engineering*, 30(4), 1–7. [https://doi.org/10.1061/\(asce\)me.1943-5479.0000300](https://doi.org/10.1061/(asce)me.1943-5479.0000300)
- León, C. J., Araña, J. E., & de León, J. (2013). Correcting for Scale Perception Bias in Measuring Corruption: an Application to Chile and Spain. *Social Indicators Research*, 114(3), 977–995. <https://doi.org/10.1007/s11205-012-0185-7>



- Luciani, D. (2021). La corrupcion en la contratacion publica. [Tesis Para Optar El Grado de Doctor En Derecho] Universitat Autònoma de Barcelona, España.
- Malanski, L. K., & Póvoa, A. C. S. (2021). Economic growth and corruption in emerging markets: Does economic freedom matter? *International Economics*, 166, 58–70. <https://doi.org/10.1016/j.inteco.2021.02.001>
- Méndez, M., Galindo, M., & Castaño, M. (2021). Effects of sociocultural and economic factors on social entrepreneurship and sustainable development. *Journal of Innovation and Knowledge*, 6(2), 69–77. <https://doi.org/10.1016/j.jik.2020.06.001>
- Merchán, L. (2021). Las altas esferas de poder y la corrupción en la gran contratación pública en Ecuador. [Tesis Para Optar El Grado de Doctor] Universidad de Salamanca, España.
- Monteiro, B. K., Masiero, G., & Souza, F. R. d. (2022). Corruption in the construction industry: a review of recent literature. *International Journal of Construction Management*, 22(14), 2744–2752. <https://doi.org/10.1080/15623599.2020.1823588>
- Mwaipunguy, R., & Allopi, D. (2014). Corruption, construction industry and gravel roads in Tanzania. *Journal of Administration*, 49(03).
- Ramli, M. Z., Malek, M. A., Hanipah, M. H., Lin, C. L., Mahamad Sukri, M. F., Zawawi, M. H., Zainal Abidin, M. Z., & Mohamad Fuad, N. F. S. (2018). Study of factors influencing construction delays at rural area in Malaysia. *Journal of Physics: Conference Series*, 1049, 012017. <https://doi.org/10.1088/1742-6596/1049/1/012017>
- Rwakarehe, E. E., & Mfinanga, D. A. (2014). Effect of Inadequate Design on Cost and Time Overrun of Road Construction Projects in Tanzania. *Journal of Construction Engineering and Project Management*, 4(1), 15–28. <https://doi.org/10.6106/JCEPM.2014.4.1.015>
- Saba, R. E. (2019). *Mapping corruption in public roads construction in Lebanon*. (Issue April). Lebanese American University.
- Sánchez, D. (2021). Analisis de la corrupcion en el Ecuador y su impacto en lo economico social y politico. *Artiuculos Profesionales de Alto Nivel*, 21(1), 1–9.



- Senić, A., Ivanović, M., Dobrodolac, M., & Stojadinović, Z. (2025). Prioritization of Preventive Measures: A Multi-Criteria Approach to Risk Mitigation in Road Infrastructure Projects. *Mathematics*, 13(2), 278. <https://doi.org/10.3390/math13020278>
- Sequeira, S., & Djankov, S. (2014). Corruption and firm behavior: Evidence from African ports. *Journal of International Economics*, 94(2), 277–294. <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2014.08.010>
- Series, M. (2022). *Private Sector Corruption*.
- Soto, C. (2021). Analisis y evaluacion de los niveles de ejecucion de la inversion publica en el Perú (Periodo 2007-2018). In [Tesis para optar el grado de Doctor en Ciencias Financieras y Contables] Universidad Nacional Federico Villareal, Perú.
- Spyromitros, E., & Panagiotidis, M. (2022). The impact of corruption on economic growth in developing countries and a comparative analysis of corruption measurement indicators. *Cogent Economics & Finance*, 10(1). <https://doi.org/10.1080/23322039.2022.2129368>
- Takefuji, Y. (2023). Case report on enormous economic losses caused by fraud from Japan to the world. *Journal of Economic Criminology*, 1(February), 100003. <https://doi.org/10.1016/j.jeconc.2023.100003>
- Teichmann, F., Wittmann, C., & Boticiu, S. (2023). Compliance as a form of defense against corporate criminal liability. *Journal of Economic Criminology*, 1(April), 100004. <https://doi.org/10.1016/j.jeconc.2023.100004>
- Torres, J. (2022). Desafíos en el combate a la corrupción en Hispanoamérica: las experiencias de Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala y México. *Opera*, 32, 109–137. <https://doi.org/10.18601/16578651.n32.07>
- Villagrasa, Ó. C., & Ponce Solé, J. (2022). Nudging e inteligencia artificial contra la corrupción en el sector público: posibilidades y riesgos. *Revista Digital de Derecho Administrativo*, 28, 225–258. <https://doi.org/10.18601/21452946.n28.08>
- Xu, H., Dao, M., Wu, J., & Sun, H. (2022). Political corruption and annual report readability: evidence from the United States. *Accounting and Business Research*, 52(2), 166–200. <https://doi.org/10.1080/00014788.2020.1815516>



- Yap, J. B. H., Lee, K. Y., Rose, T., & Skitmore, M. (2022). Corruption in the Malaysian construction industry: investigating effects, causes, and preventive measures. *International Journal of Construction Management*, 22(8), 1525–1536. <https://doi.org/10.1080/15623599.2020.1728609>
- Yohou, H. D. (2023). Corruption, tax reform and fiscal space in emerging and developing economies. *The World Economy*, 46(4), 1082–1118. <https://doi.org/10.1111/twec.13385>

ANEXOS
MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES E INDICADORES	DISEÑO DE LA INVESTIGACION	POBLACION
<p>Problema general ¿Cuál es la relación de contratos de obras viales y la corrupción en la región de Puno en el periodo 2015-2022?</p>	<p>Objetivo general Determinar la relación de las variables de contratos de obras viales y la corrupción en la región de Puno en un periodo 2015-2022</p>	<p>Hipótesis general La relación de la variable de contratos de obras viales y la corrupción en la región de Puno en el periodo 2015-2022, es directa y significativa.</p>	<p>Variable Independiente: Contratos de Obras Viales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tipo de proceso - Monto de proceso - Tipo de Empresa - Tiempo del proceso <p>Variable Dependiente: Corrupción</p> <ul style="list-style-type: none"> - No afecta el proceso - Afecta el proceso 	<p>Diseño de Investigación: No experimental Tipo de Investigación: Relacionar de corte longitudinal. Enfoque de investigación: Cuantitativo</p>	<p>Contratos de obras viales en la región de Puno 2015-2022</p>
<p>Problemas específicos ¿Cuál es la relación entre las variables de los contratos de obras viales entre las variables tipo de proceso, monto de proceso, tipo de empresa, y tiempo de proceso?</p>	<p>Objetivos específicos Relacionar las variables de los contratos de obras viales con relación a las variables del tipo de proceso, del monto de proceso, del tipo de empresa, y del tiempo de proceso.</p>	<p>Hipótesis específicas La relación de la variable de los contratos de obras viales con el tipo de proceso, con el monto de proceso, con el tipo de empresa, y con el tiempo de proceso es directo y significativo.</p>			
<p>¿Cuál es la relación entre la corrupción y la variable afecta o no afecta al proceso de selección?</p>	<p>Relacionar las variables de la corrupción, con los indicadores si afecta y no afecta al proceso de selección</p>	<p>La relación de la corrupción, con la variable no afecta al proceso y afecta al proceso de selección.</p>			



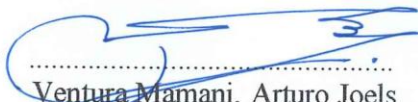
III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

85%

FECHA:

FIRMA DEL EXPERTO:


Ventura Mamani, Arturo Joels
DNI: 02413686
ORCID: 0000-0001-5196-1635

ANEXO 1
FORMULARIO DE AUTORIZACIÓNAUTORIZACIÓN PARA LA INCORPORACIÓN DE LOS
TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN
EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL UANCVFormato digital: Fecha de entrega: 16/05/2025

1. Datos del autor (es):

Nombres y Apellidos:	<u>Edilberto Quintin Condori Ortega</u>
Dirección:	<u>Jr. Manantiales N° 290 - Puno</u>
DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°:	<u>01311395</u>
Teléfono:	<u>983919120</u>
email:	<u>econdori31@gmail.com</u>
Nombres y Apellidos:	_____
Dirección:	_____
DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°:	_____
Teléfono:	_____
email:	_____
Facultad y/o Escuela de Posgrado:	<u>Ingeniería Civil</u>
Escuela Profesional o Mención:	<u>Geotecnia Y Transportes</u>
Título o Grado Académico a optar:	<u>Magister En Ingeniería Civil</u>
Asesor:	<u>Dr. Jesús Mamani Mamani</u>
Esta obra se encuentra dentro de las siguientes denominaciones:	
Trabajo de Investigación	<input type="checkbox"/>
Tesis	<input checked="" type="checkbox"/>
Trabajo de Suficiencia Profesional	<input type="checkbox"/>
Trabajo Académico	<input type="checkbox"/>
Título:	<u>CONTRATOS DE OBRAS VIALES Y LA CORRUPCIÓN EN LA REGIÓN DE PUNO 2015-2022</u>
Palabras claves, (3 a 5 términos):	<u>Corrupción, contratos públicos, obras viales.</u>
¿Esta obra se desarrolló en la UANCV 1,2?	<u>2</u>

1 Indicar si su producción intelectual ha empleado recursos tales como, instalaciones, laboratorios, insumos, equipos, bases de datos, asesoría técnica por parte del personal de la UANCV, financiamiento, entre otros relacionados.

2 Si su producción intelectual se desarrolló en la UANCV totalmente o parcialmente, deberá autorizar el depósito en el Repositorio de manera obligatoria.



2. Referencia de tesis:

Bachiller Título 2da Especialidad Maestría Doctorado

3. Licencias:

a) Licencia estándar:

Bajo los siguientes términos, autorizo el depósito de mi tesis en el Repositorio Digital de la UANCV.

Con la autorización de depósito de mi producción Intelectual, otorgo a la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" una licencia no exclusiva para reproducir, distribuir, comunicar al público, transformar (únicamente mediante su traducción a otros idiomas) y poner a disposición del público mi producción intelectual (incluido el resumen), en formato físico o digital, en cualquier medio, conocido o por conocerse, a través de los diversos servicios por la Universidad, creados o por crearse, tales como el Repositorio Digital de tesis UANCV, colección de producción intelectual, entre otros, en el Perú y en el extranjero por el tiempo y veces que considere necesarias, y libres de remuneraciones.

En virtud de dicha licencia, la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" podrá reproducir mi producción intelectual en cualquier tipo de soporte y en más de un ejemplar, sin modificar su contenido, solo con propósitos de seguridad, respaldo y preservación. Declaro que la producción intelectual es una creación de mi autoría y exclusiva titularidad, coautoría con titularidad compartida, y me encuentro facultado a conceder la presente licencia y, asimismo, garantizo que dicha producción intelectual no infringe derechos de autor de terceras personas.

La Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" consignará el nombre del y/o los autor(es) de la producción intelectual, y no le hará ninguna modificación más que la permitida en la licencia.

Autorizo su publicación (marque con una X)

- Sí, autorizo que se deposite inmediatamente.
- Sí, autorizo que se deposite a partir de la fecha (d/m/a): _____
- No autorizo.

b) Licencia CREATIVE COMMONS 4.0 INTERNACIONAL:

Si usted concede una licencia CREATIVE COMMONS sobre su producción intelectual, mantiene la titularidad de los derechos de autor de esta y, a la vez, permite que otras personas puedan reproducirla, comunicarla al público y distribuir ejemplares de esta, bajo las condiciones siguientes:

¿Quiere permitir usos comerciales de su producción intelectual?

Sí: significa que usted permite la reproducción, distribución y comunicación pública de la producción intelectual incluso con fines comerciales.

No: significa que usted permite la reproducción, y comunicación pública de la producción intelectual, pero sin fines comerciales.

- Sí autorizo
- No autorizo



Jurisdicción de su Licencia

Todas las licencias CREATIVE COMMONS son de ámbito mundial, sin embargo, usted puede elegir entre la opción “internacional” o una adaptada a su jurisdicción, como para el caso peruano.

La opción “internacional” emplea el lenguaje y la terminología de los tratados internacionales; en cambio, la adaptada a su jurisdicción, recoge las particularidades de la legislación peruana.

En consecuencia, **la opción “internacional” goza de una mayor eficacia a nivel mundial, gracias a que tiene jurisdicción neutral.** Mientras que la opción adaptada a la jurisdicción del Perú goza de una mayor eficacia ante los tribunales peruanos.

- Internacional
- Nacional

Línea de investigación: Tecnología De La Construcción – P 50

Firma de Autor



huella digital

16 de mayo del 2025

Fecha