

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PAITA

VERSION FINAL

ELABORACIÓN DEL PLAN VIAL
PROVINCIAL PARTICIPATIVO
DE LA PROVINCIA DE PAITA
2020-2030

PAITA, OCTUBRE 2022.

ANEXO N°02

El Anexo N° 02 incluye la Parte I de la guía metodológica del PVPP

Contenido:

PRESENTACIÓN

- RESUMEN EJECUTIVO
- DATOS GENERALES DE LA PROVINCIA DE PAITA
- HISTORIA
- GEOGRAFÍA
- DIVISIÓN ADMINISTRATIVA
- AUTORIDADES MUNICIPALES

PARTE I. MARCO INSTITUCIONAL Y CONCEPTUAL Capítulo 1.**MARCO INSTITUCIONAL**

- 1.1. MARCO LEGAL
- 1.2. ACTORES SOCIALES CLAVE
- 1.3. POLÍTICAS NACIONALES, REGIONALES Y LOCALES

Capítulo 2. ASPECTOS CONCEPTUALES

- 2.1. MARCO CONCEPTUAL
- 2.2. LINEAMIENTOS Y PROCESO METODOLÓGICO

PARTE II. DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE RURAL**Capítulo 3. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL DE LA PROVINCIA**

- 3.1. ASPECTOS GENERALES
- 3.2. MARCO DE DESARROLLO DE LA PROVINCIA
- 3.3. ASPECTOS FÍSICO AMBIENTALES
- 3.4. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS Y SOCIALES
- 3.5. ASPECTOS ECONÓMICOS DE LA PROVINCIA

Capítulo 4. DEMANDA VIAL

- 4.1. INTEGRACIÓN AL MERCADO ASOCIADA A CORREDORES LOGÍSTICOS - COMPETITIVIDAD
- 4.2. ACCESIBILIDAD DE LA POBLACIÓN A SERVICIOS DE EDUCACIÓN Y SALUD

Capítulo 5. OFERTA VIAL

- 5.1. PRINCIPALES EJES VIALES QUE ATRAVIESAN LA PROVINCIA
- 5.2. DISTANCIA ENTRE LAS PRINCIPALES CAPITALES DE LA PROVINCIA
- 5.3. SITUACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL PROVINCIAL
- 5.4. TIPO DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS VECINALES.
- 5.5. PRINCIPALES CAMINOS DE HERRADURA E INFRAESTRUCTURA

FLUVIAL**Capítulo 6. BRECHA VIAL**

- 6.1. BRECHA POR CARENCIA DE VÍAS
- 6.2. BRECHA POR INADECUADAS VÍAS

Capítulo 7. CAPACIDADES INSTITUCIONALES PARA LA GESTIÓN VIAL

- 7.1. CAPACIDADES INSTITUCIONALES

ING. Y CONSULT. CACERES SRL

OROXALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL

Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

PRESENTACIÓN

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en su calidad de órgano rector del sector a nivel nacional, en materia de transporte y comunicaciones, pone a disposición de los gobiernos locales a presente "Guía Metodológica para la Elaboración del Plan Vial Provincial Participativo (PVPP)". El objetivo de la Guía es orientar a los gobiernos locales provinciales en el proceso de planificación de las intervenciones en la red vial vecinal rural, para que estas se realicen de manera ordenada, organizada y priorizada, cumpliendo con las fases de la gestión de la infraestructura vial: planeamiento, pre inversión, inversión, mantenimiento y operación, y en función a la disponibilidad de los recursos del Estado.

La Guía tiene alcance a las Municipalidades Provinciales, representados por sus Alcaldes y Alcaldesas provinciales, quienes en el marco de sus competencias y funciones tiene la responsabilidad de planificar integralmente e desarrollo y el ordenamiento territorial en el ámbito provincial con participación de las Municipalidades Distritales, representados por sus alcaldes y alcaldesas distritales, promoviendo la participación de las organizaciones de la sociedad civil y de la población en general.

En el marco de la rectoría que tiene el Ministerio de Transporte y Comunicaciones para la gestión de la infraestructura vial vecinal, a cargo de los gobiernos locales, promueve la articulación de los enfoques, políticas, estrategias y prioridades sectoriales y nacionales con las prioridades del desarrollo territorial local y regional.

En ese sentido, la propuesta de la Guía metodológica plantea que a partir de un conjunto de indicadores que conjugan criterios para mejorar la competitividad, la inclusión social y aprovechar las potencialidades que brindan las áreas de mayor dinamismo económico, se integren progresivamente las zonas calificadas como pobres a los beneficios de las actividades de mercado, y faciliten acceso de la población a servicios básicos de salud y educación teniendo al corredor logístico y a las cadenas de valor como elementos centrales en la dinámica del desarrollo de la provincia.

ING. Y CONSULTOR CACERES SRL
CROX ALEXIS CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL
Julio Miguel Flores
COORDINADOR DEL COMITÉ IVP
CIP 12 4113

La Guía, en la primera parte, considera el marco institucional y el marco conceptual que sustenta la metodología. La segunda parte contiene los aspectos generales del diagnóstico del transporte rural acorde al marco institucional y conceptual, analiza el territorio provincial, examina la demanda y oferta de infraestructura existente, las capacidades institucionales del gobierno local, la vocación productiva provincial ligada a la cadena de valor y los ejes estratégicos de los planes de desarrollo provincial concertado, como elementos centrales para la priorización de los caminos rurales. La tercera parte concierne a la propuesta de intervención como respuesta al balance demanda – oferta resultante del diagnóstico y estrategia de desarrollo local bajo los objetivos y metas a alcanzar de competitividad e inclusión social. Contiene también los criterios y la priorización de los caminos rurales a efectos de elaborar el plan de intervenciones para alcanzar la competitividad territorial provincial y la inclusión social, así como orientaciones para el monitoreo y evaluación y la implementación del PVPP.

ING. Y CONSULT CACERES SRL
Crox Alexis
CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

RESUMEN EJECUTIVO

DATOS GENERALES DE LA PROVINCIA DE PAITA

La provincia de Paita es una de las ocho (8) que componen el departamento de Piura al norte de Perú cuya capital es la ciudad de Paita. Limita al norte con las provincias de Talara y Sullana; al sur con las provincias de Piura y Sechura; al este con la provincia de Sullana y al oeste se encuentra el Océano Pacífico.

HISTORIA

La Provincia de Paita fue creada el 30 de marzo de 1861, por una ley dictada en el gobierno del presidente Ramón Castilla.

Dicha provincia, tiene siete (7) distritos: Colán, El Arenal, Wichayal, Amotape, Tamarindo, La Huaca y Paita. Estos pueblos son considerados agrícolas ya que la agricultura es la principal actividad económica en muchos de estos distritos y pueblos, que en su mayoría producen algodón, arroz y maíz.

Geográficamente, Paita tiene 3 caletas: Yasila, La Islilla y La Tortuga; playas y la pesca, la principal actividad económica es la pesca.

Casi todos los pueblos datan de una época muy lejana, tales como Colán, La Huaca, Amotape, Wichayal, Tamarindo y Payta. Estamos hablando de la época prehispánica, cuando los primeros grupos de personas habitaron en la desembocadura del valle del Chira (hoy distrito de Paita) y alcanzaron su madurez cultural en mil años. Estos pueblos antiguos, incluso en lo más profundo de su mundo, esconden fósiles y misterios por descubrir, que representan un verdadero desafío para la geología a fin de establecer las conclusiones culturales e históricas más importantes. La historia milenaria de estas ciudades está llena de arraigadas tradiciones, costumbres y leyendas.

Estos son pueblos con acontecimientos políticos e históricos. Asimismo, están conectados por carreteras asfaltadas de Paita a Sullana; además, sus centros poblados y sus caceríos están conectados por trochas carrozables (vías transitables, que no alcanzan las

ING. Y CONSULT. CACERES SRL
Grox Alexis Caceres
GROX ALEXIS CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL
Juan Miguel Vargas Flores
JUAN MIGUEL VARGAS FLORES
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

59

características geométricas de una carretera). Los habitantes de estos pueblos vienen a Paita a buscar trabajo. Las empresas pesqueras y las fábricas demandan de personal generando empleos para producir rentabilidad.

El 90 % de la población está empleada en la agricultura y el resto en el comercio. Estos pueblos son importantes en términos de comercio y agricultura, ya que el algodón que cultivan aporta muchas divisas al tesoro nacional (García & Ruiz, 2020).

GEOGRAFIA

Paita está ubicada en la parte centro-occidental de la región Piura. Su superficie es de 1784,24 km² y sus coordenadas son 05° 05' y 18" 23" S y 81° 06' y 81' 59" O.

El distrito de Paita es la capital de la provincia del mismo nombre, el cual tiene una superficie de 762,76 km² y está ubicado a 56 kilómetros de la ciudad de Piura. Limita al norte con el distrito de Colán, al este con el distrito de La Huaca, al sur con la provincia de Sechura y al oeste con el Océano Pacífico. Se divide en dos partes:

Paita Baja, se encuentra entre 0 y 30 m sobre el nivel del mar y Paita Alta, que se encuentra entre 30 y 70 m sobre el nivel del mar (García & Ruiz, 2020).

Paita Baja representa una gran cuenca rodeada de cerros empinados, que es cortada por una gran quebrada principal en el Jr. Zanjón, un camino importante en el campo. Asimismo, Paita Alta se caracteriza por un desierto costero llamado tablazo, con menos relieve y mejor calidad de suelo que la parte baja. Por estas características, Paita Baja es susceptible a fenómenos naturales como tsunamis y maremotos (debido a su ubicación frente a la costa), así como a inundaciones en periodos de lluvias intensas. La temperatura promedio de Paita es de 25°C y la humedad relativa es de 70 %, con un ambiente más cálido en verano, con lluvias estacionales de enero a mayo. Durante El Niño, la temperatura promedio alcanza los 28°C y la humedad alcanza el 80 % (García & Ruiz, 2020).

ENG. Y CONSULT CACERES SRL.
 rox Alexis
 CROX ALEXIS CACERES CACERES
 REPRESENTANTE LEGAL

CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

~~CROX ALEXIS CACERES CACERES~~
REPRESENTANTE LEGAL

60

DIVISION ADMINISTRATIVA

La provincia de Paita se divide en siete (7) distritos:

1. Paita
2. Colán
3. La Huaca
4. Tamarindo
5. Vichayal
6. Amotape
7. El Arenal

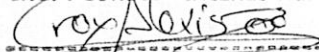
POBLACIÓN

PROVINCIA DE PAITA POBLACIÓN 2017	
TOTAL	129892 hab.
DENSIDAD	72,76 hab/km ²
GENTILICIO	paiteño, -ña

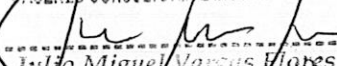
POBREZA

La pobreza, generalmente, está ligada al estudio de las desigualdades económicas y asociada a las capas de población con niveles bajos de ingresos. Asimismo, hace referencia a un nivel de ingresos inferior a la mitad o menos de la media de ingresos que perciben, en un contexto concreto, hogares o personas. Según el Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF), en el año 2012, la incidencia de pobreza en el distrito de Paita fue de 31.6 %. Por otro lado, La Encuesta Nacional de Hogares (ENAH) del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), en el año 2013, mostró que la provincia de Paita era una de las provincias con menos población en situación de pobreza extrema con un 5.1 %, la cual se refleja en la región Piura con una disminución de 1.72 % entre los años 2010 y 2014, pasando de 9.56 % a 7.84 %, respectivamente, a pesar de encontrarse aún por encima del promedio nacional (que fue de 4.3 % en el año 2014) (GORE-PIURA, 2016).

ING. Y CONSULT CACERES SRL.


CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA INGENIERIA SRL.


Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIF. N° 47113

AUTORIDADES MUNICIPALES

- Alcalde: Huber Wilton Vite Castillo
- Regidores:
 - Emmanuel Calderón Ruíz
 - Maura Esther Benites Martell
 - Rosa María Torres Carrión
 - Florencio De La Cruz Chumo Ipanaque
 - Antony Paul Martínez Querevalu
 - Eleuterio Edgardo Velazco Cornejo
 - Teodora Mery Flores De Castañeda
 - Manuel Gilmar Chunga Saavedra
 - Julio Arnaldo Espinoza Gómez
 - Diego Wilfredo Albines Rumiche

AUTORIDADES POLICIALES

- Comisario: Jorge Rabanal Cabanillas, Miembro Comisaría PNP Sectorial de Paita

PROGRAMAS DE INVERSIÓN EN LA PROVINCIA DE PAITA

Según el Plan de Desarrollo Provincial Concertado de Paita al 2021, el 42,79 % de las intervenciones solicitadas por el pueblo para proyectos de inversión corresponden a las necesidades de infraestructura para el desarrollo de la provincia, representando el 73,84 % del total del capital de inversión necesario para los próximos nueve (9) años. De igual forma, el 17,47 % menciona proyectos que fortalecen la economía local y mejorar la competitividad de las actividades productivas, lo que significa una mayor inversión requerida de 68 millones soles (9,19 % demanda total). En tercer lugar, están los proyectos con relación a oportunidades y acceso a servicios básicos que contribuyen a mejorar la calidad de vida y el bienestar de las personas.

ING. Y CONSULT. CACERES SRL
CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

PARTE I:

I. MARCO INSTITUCIONAL Y
CONCEPTUAL

ING. Y CONSULT CACERES SRL
v0/Alexis 06
CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

PARTE I. MARCO INSTITUCIONAL Y CONCEPTUAL:**Capítulo 1. MARCO INSTITUCIONAL**

El marco institucional de la presente Guía está constituido por: Marco legal referido al sistema de planeamiento estratégico, al Sector Transporte y a los Gobiernos locales, principalmente, vinculado al plan vial provincial. Actores claves, roles y funciones. Por último, las políticas nacionales, regionales y locales relevantes para el transporte rural.

1.1. MARCO LEGAL**Competencia de planificación del Gobierno Local**

La Ley de Bases de la Descentralización y la Ley Orgánica de Gobiernos locales, establecen las competencias de planificación participativa del ámbito local a cargo del Gobierno local:

- Ley N° 27783 Ley de Bases de la Descentralización: regula la estructura y organización del Estado. Respecto a las competencias del Gobierno local, el literal a) del artículo 42 establece como su competencia exclusiva, "planificar y promover el desarrollo urbano y rural de su circunscripción, y ejecutar los planes correspondientes". Sobre las relaciones de gobierno el numeral 1 del artículo 49 precisa: "el gobierno nacional y los gobiernos regionales y locales mantienen relaciones de coordinación, cooperación y apoyo mutuo, en forma permanente y continua, dentro del ejercicio de su autonomía y competencias propias, articulando el interés nacional con los de las regiones y localidades".
- Ley N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades: El Artículo I del Título Preliminar define los gobiernos locales y las municipalidades: "Los gobiernos locales son entidades básicas de la organización territorial del Estado

Institucionalizan y gestionan con autonomía los intereses propios de las correspondientes colectividades".

El artículo VIII del Título Preliminar sobre la Aplicación de Leyes Generales y Políticas y Planes Nacionales, señala "...Las competencias y funciones específicas municipales se cumplen en armonía con las políticas y planes nacionales, regionales y locales de desarrollo".

En el artículo IX del Título Preliminar, sobre Planeación Local, establece, "El proceso de planeación local es integral, permanente y participativo, articulando a las municipalidades con sus

ING. Y CONSULT CACERES SRL

CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.

Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO MP
CIP. N° 47113

64

vecinos."

El numeral 1) del artículo 9 sobre atribuciones del Concejo Municipal, indica que corresponde al Concejo Municipal "Aprobar los Planes de Desarrollo Municipal Concertados y el Presupuesto Participativo".

En el numeral 7) del artículo 20 indica sobre atribuciones del alcalde, "Dirigir la formulación y someter a aprobación del concejo el plan integral de desarrollo sostenible local y el programa de inversiones concertado con la sociedad civil".

Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico

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

Directiva N° 001-2014-CEPLAN - Directiva General del Proceso de Planeamiento Estratégico - Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico, y su modificatoria (Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 042-2016-CEPLAN/PCD). Define al planeamiento estratégico como el proceso sistemático construido sobre el análisis continuo de la situación actual y del pensamiento orientado al futuro, el cual genera información para la toma de decisiones con el fin de lograr los objetivos estratégicos establecidos. En el Artículo 19 establece, para los Gobiernos Regionales y Locales y sus correspondientes Organismos Públicos Adscritos, la cadena de articulación del planeamiento estratégico con el presupuesto.

Rectoría del MTC en planificación vial

La planificación vial, las competencias, su obligatoriedad y rectoría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se establecen principalmente en:

- Decreto Supremo N° 034-2008-MTC Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial: establece en el literal a) Art.11.2: "El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ...elabora el Plan Vial Nacional e incorpora los planes viales de la Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural".
- Ley N° 27791 - Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su Reglamento de Organización y Funciones aprobado con el Decreto Supremo N° 021-2007-MTC. De acuerdo al ROF, la Oficina General de Planeamiento y

ING. Y CONSULTA CACERES SRL.
CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

Presupuesto tiene las funciones específicas, entre otras, de conducir la formulación y evaluación de los planes de desarrollo del Sector y coordinar los correspondientes a los organismos públicos descentralizados del Sector.

Competencia de planificación vial provincial

La competencia de planificación vial provincial, la organización y el proceso están establecidos en la Ley Orgánica de Municipalidades y en normas específicas como:

- Decreto Supremo N° 034-2008-MTC - Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial: en materia de transportes, establece, Literal c) del art. 11.2. "Los Gobiernos Locales Provinciales elaboran los planes viales de la Red Vial Vecinal o Rurales en concordancia con el Plan Vial Nacional". Asimismo, en el Art.11.3 que "Las autoridades competentes para efectos de la formulación de los planes indicados y en función a la priorización de inversiones, realizan y/o actualizan inventarios viales; siendo éstos de: i) carácter básico y ii) carácter calificado". El Art. 11.4 añade que "Corresponde al MTC a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF) dictar las normas para la elaboración de los inventarios viales indicados".
- Decreto Supremo N° 019-2011-MTC Matriz de Delimitación de Competencias y Distribución de Funciones de los Sectores Transporte y Comunicaciones en los niveles de Gobierno Nacional, Regional y Local. Establece que el Gobierno local tiene la competencia de "Formular y aprobar planes locales en Infraestructura vial, en concordancia con los planes sectoriales de alcance regional y nacional", y de similar manera en servicios de transporte terrestre. Asimismo, conducirlos y ejecutarlos.

Normas complementarias para la elaboración del PVPP

En la elaboración del PVPP se debe considerar la revisión de normas complementarias en especial para la definición de estrategias, inversiones y actividades, las que refrendan políticas de obligatorio cumplimiento, las de participación del Gobierno Regional, las asociadas a los sistemas administrativos como presupuesto, inversiones, contrataciones y gestión ambiental; las específicas de financiamiento, inversión privada, gestión descentralizada y mancomunidades y otras asociadas a la gestión municipal.

ING. Y CONSULT CACERES SRL

LEYDIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

66

1.2. ACTORES SOCIALES CLAVES

Los actores implicados en el desarrollo vial provincial son aquellos encargados de su gestión e implementación (gestores viales y entidades reguladoras) así como los usuarios directos e indirectos de la infraestructura vial (sociedad civil y proveedores de servicios).

I. GESTORES VIALES

De acuerdo a las competencias definidas por el marco legal de la planificación de gobiernos locales son:

1. MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PAITA
Gerencia de Planeamiento y Presupuesto
2. MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE COLÁN
3. MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE LA HUACA
4. MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE TAMARINDO
5. MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE VICHAYAL
6. MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE AMOTAPE
7. MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE EL ARENAL

Debido a los municipios locales, el plan estratégico de PVPP se está desarrollando articuladamente, ya que han designado a un representante de cada municipio como parte del equipo técnico, en el que participen activamente, dirigiendo e implementando la planificación vial en la provincia de Paita.

II. ENTIDADES REGULADORAS

Los entes reguladores son organismos locales, regionales y nacionales que tienen intervención político-administrativa en el desarrollo de la planificación vial y posibilitan la articulación de esfuerzos con las autoridades locales, las cuales son:

1. MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (MTC)
Provías Zonal I Piura-Tumbes
2. GOBIERNO REGIONAL DE PIURA Gerencia Regional de Infraestructura
3. INSTITUTO VIAL PROVINCIAL DE PAITA
4. MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS

ING. Y CONSULT. CACERES SRL
CROX ALEJIS CACERES CACERES
REP. ANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47118

5. CENTRO NACIONAL DE PLANEAMIENTO ESTRATEGICO (CEPLAN)

III. USUARIOS VIALES

La participación directa y activa de la sociedad civil en el desarrollo de la planificación de la infraestructura vial es importante ya que aumenta el conocimiento de las intervenciones de infraestructura vial.

Se reconocen tres (3) categorías de usuarios viales que dependen de su función y contribución a la gestión vial:

a) Organizaciones Comunes:

• Juntas Vecinales Comunes:

Denominadas "JUVECOS", las Juntas Vecinales Comunes de la Provincia de Piura son medios de apoyo que ayudan a administrar, dentro de su distrito, la prestación de los servicios públicos a la comunidad, el cumplimiento de las leyes municipales, el cumplimiento de los deberes municipales y otras funciones y atribuciones. Nacen de las disposiciones de la Constitución Política del Perú. Paita tiene un total de 35 Juntas Vecinales Comunes.

• Comités de Vaso de Leche

Es un programa social que entrega ración diaria de alimentos (leche de diferentes formas u otro producto) en beneficio de niños, mujeres embarazadas y lactantes a la población que lo necesiten para combatir la desnutrición crónica en la niñez. La Provincia de Paita cuenta con un total de 77 Programas de Vaso de Leche.

• Comedores Populares:

Los comedores populares son organizaciones sociales establecidas en la comunidad para recibir asistencia alimentaria que brinda el gobierno a través del programa de complementación alimentaria y su sub programa Comedores populares, ejecutando sus partidas económicas para beneficio de la población. La Provincia de Paita tiene un total de 65 comedores populares.

• Iglesias:

- Iglesia Sagrado Corazón de Jesús (Iglesia región Piura, provincia Paita,

distrito Colán).

- Iglesia La Merced (Iglesia región Piura, provincia Paita, distrito Paita).
- Iglesia de San Lucas de Colán (Iglesia región Piura, provincia Paita, distrito Colán).
- Iglesia de San Nicolas de Amotape (Iglesia región Piura, provincia Paita, distrito Amotape).

b) Organizaciones académicas

- Colegio de Ingenieros: Comité local de Paita

El comité local de Paita se constituyó el 6 de junio de 2009, la primera Junta Directiva estuvo presidida por el Ing. CIP Héctor Feijo Nonce. En cuanto a la gestión 2019-2021, estuvo presidida por la ingeniera del CIP Roxana Álvarez Antón, la primera mujer en la historia del comité local de Paita en ocupar la presidencia del organismo. CL Paita reúne a ingenieros que viven o trabajan en la provincia de Paita. Luego, participe en el desarrollo provincial para brindar información sobre las cuestiones técnicas necesarias.

IV. PROVEEDORES DE SERVICIO:

Algunos proveedores de servicios:

- Agencia de Aduana Miraflores SA (Agencia de aduanas).
Aa.hh. Las Mercedes - Mz.d Lt.2, Paita, Piura.
- Atca Logistic SAC (Asesoría de empresas).
Mz. A Lt. 15 - A.h. Las Mercedes, Paita, Piura.
- Centro Comercial Plaza Paita (Centro comercial).
Calle Independencia, 701, Paita, Piura.
- Real Academia de la Calidad Vital EIRL (Consultoría de empresas).
Independencia, 136 Segundo Piso, Paita, Piura.
- Centro Dental San Jose (Dentistas: Clínicas dentales).
Jirón San Martín, 130, Paita, Piura.
- Clavijo (Electronica: Equipo y Componente).
Jirón Zanjón # 540 - (cerca a Transp. Dora), Paita, Piura.

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.

Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DEL SERVICIO IV

ING. Y CONSULT. CACERES SRL

ROXANA ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

69

018

- Clínica Paita (Clínicas y hospitales).
Jirón Zepita, 548 – Cercado, Paita, Piura.
- Consorcio Pacifico Sur SRL (Pesca, empresa).
Mza. A Lt. 5 Zona Industrial, Paita, Piura.
- Centro Educativo Particular San Agustín (Colegio).
Jr Junín Esq Grau, Paita, Piura.
- Grupo Malara (Motores marinos).
Jirón La Merced, 382, Paita, Piura.

V. ALIADOS ESTRATÉGICOS

a) Unidad de gestión educativa (UGEL) Paita:

UGEL-Paita es una unidad de aplicación descentralizada del sector educativo que tiene como objetivo fortalecer la gestión de las instituciones de educación, a partir de la mejora constante del proceso de enseñanza-aprendizaje, creando las condiciones que permitan el logro de la calidad y equidad de la educación, tales como el desarrollo de maestros profesionales y personal administrativo.

b) Red de salud:

- Hospital Las Mercedes-Paita
Zona Industrial II Mz H Lote 1 – Paita
- Centro de Salud La Huaca
Calle Inclán N°409 La Huaca - Paita
- Centro de Salud Juan Valer
Av L, Paita 20701 Paita Alta

c) Comisarias:

- Comisaria PNP Sectorial Paita
Jr. Independencia 417, Paita, Piura
- Comisaria PNP Ciudad El Pescador
Av. Victor Raul Haya De La Torre Sn Mz. F1 Lt.1, Paita, Piura
- Comisaria PNP La Huaca
Cll. Ferrocarril 368, La Huaca, Paita, Piura

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL

Miguel Vargas Flores

COORDINADOR DEL SERVICIO IVP

GIP. N° 47113

ING. Y CONSULT CACERES SRL

CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

016

70

1.3. POLÍTICAS NACIONALES, REGIONALES Y LOCALES

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

Política Nacional: El Plan Bicentenario El Perú hacia el 2021, orienta el accionar del Estado, con base a los siguientes objetivos nacionales:

1. La plena vigencia de los derechos fundamentales y la dignidad de las personas.
2. Igualdad de oportunidades y acceso universal a los servicios sociales básicos.
3. Estado democrático y descentralizado.
4. Economía competitiva con alto nivel de empleo y productividad.
5. Desarrollo regional equilibrado e infraestructura adecuada.
6. Conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y la biodiversidad.

Política Sectorial de Transporte:

Plan Estratégico Multianual Sector Transportes y Comunicaciones PESEM

El Plan estratégico del Sector, en el marco de los planes sectoriales de largo plazo, propone para el mediano plazo contar con infraestructura de transporte³, de calidad y competitiva, que promueva la integración interna y externa del país, el desarrollo de corredores logísticos, la inclusión social, el ordenamiento territorial, la protección del ambiente y mejorar el nivel de competitividad de la economía. Así como comprometer la participación de la inversión privada, y participar activamente en el proceso de descentralización, orientado al desarrollo y fortalecimiento de capacidades, para mejorar la gestión de los gobiernos subnacionales en transporte.

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

ING. Y CONSULT. CACERES SRL
CROZ ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

71

Plan Intermodal de Transportes, 2004 - 2023

Tiene el objetivo de ordenar el desarrollo de la infraestructura y los servicios de transporte, de apoyo al desarrollo del comercio nacional e internacional del país en su proceso de integración global; involucrando la mejora de la eficiencia del sistema de transporte.

Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos del Transporte. Plan de Mediano y Largo Plazo.

El Plan plantea que "Las políticas públicas para el desarrollo del transporte tendrán un impacto en la competitividad si mejoran la eficiencia de la cadena logística". El Sector Transportes ha identificado 57 cadenas productivas articuladas a 2 ejes estructurantes y 20 corredores logísticos vinculados al mercado internacional y nacional; habiendo priorizado 19 cadenas productivas a nivel nacional.

Plan de Desarrollo Concertado Local

Instrumento orientador que contiene la propuesta de desarrollo territorial provincial en el marco del Plan Estratégico de Desarrollo Regional y los planes sectoriales regionales. Se complementa con los planes de desarrollo económico y social de la provincia.

Plan de Desarrollo Económico Provincial

Instrumento orientador del proceso de desarrollo económico local a partir de la identificación y aprovechamiento de los recursos y potencialidades locales; conjuga los lineamientos y prioridades estratégicas para el desarrollo económico local con la regional y nacional. Es el referente inmediato en la formulación del plan vial, en su ausencia es sustituido por el plan de desarrollo local concertado.

Articulación de las políticas nacionales, sectoriales y territoriales:

El proceso metodológico de planeamiento estratégico para territorios establecido por el CEPLAN se muestra en la Figura.

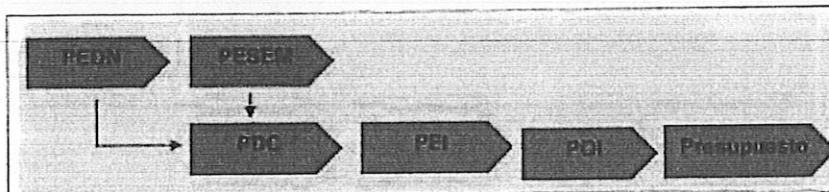
ING. Y CONSULT CACERES SRL

ORDA ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL

Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO MP
CIP. N° 47113

47



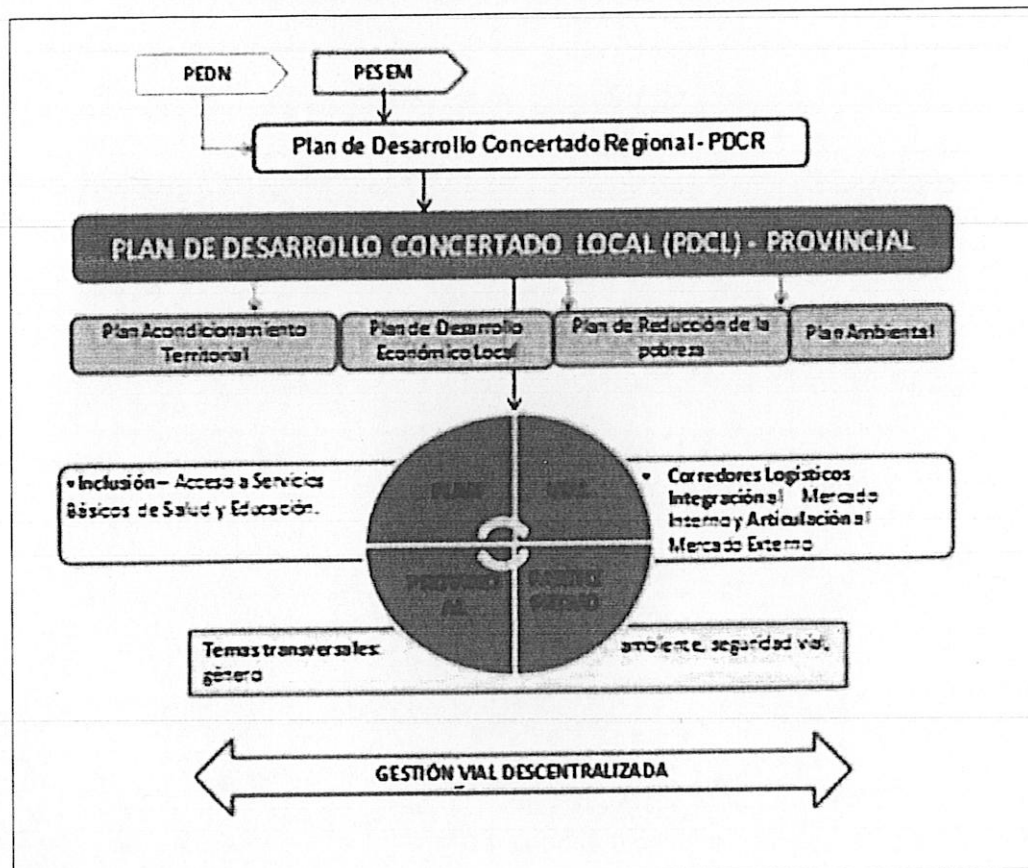
Fuente: Directiva N° 001-2014-CEPLAN - Directiva General del Proceso de Planeamiento Estratégico - Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico.

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

ING. Y CONSULT CACERES SRL
ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47116

Figura N° 2 Articulación de Políticas Nacionales, Sectoriales, Regionales y Locales con el PVPP



Fuente: Elaboración propia.

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

- Plasmar la estrategia de desarrollo local.
- Integrar los centros poblados y zonas productivas de la provincia, identificadas en la propuesta de desarrollo local, con los mercados locales, regionales y externos, priorizando los corredores logísticos.
- Facilitar el acceso de la población a los servicios sociales básicos.
- La protección del ambiente, en especial de las áreas naturales protegidas, y la reducción de la vulnerabilidad ambiental, desarrollando infraestructura vial acorde a estas.

ING. Y CONSULTORÍA CACERES SRL
DROX ALEXIS CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47143

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

ING. Y CONSULT CACERES SRL
CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
C.P. N° 47113

135

PARTE I

II.- ASPECTOS CONCEPTUALES

ING. Y CONSULT. CACERES SRL
Crox Alexis
CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO
CIP. N° 47113

76

134

2.1 MARCO CONCEPTUAL

El objetivo del capítulo es presentar las definiciones básicas que se abordan en el Plan Vial Provincial Participativo de Paita, de tal manera que sirva como guía para los lectores del presente documento de gestión. A continuación, se presentan los conceptos y enfoques que delimitan el PVPP:

- **Transporte**

Es la actividad dedicada a trasladar objetos o personas de un lugar a otro en un medio de transporte que utiliza una determinada infraestructura denominada red vial.

Paita está conectado por vía terrestre por la carretera Panamericana Norte.

En el área existen redes viales departamentales, como la PE-02, que inicia su recorrido empalmando la red vial Nacional PE-1N (Panamericana Norte) dirigiéndose a la ciudad de Paita.

Esta carretera es una de las principales rutas por donde el comercio y pasajeros se dirigen tanto hacia Paita como hacia sus distritos. Además, que esta vía tiene carácter de corredor turístico ya que sirve de accesos a varias playas.

La Red vial Vecinal es la de mayor longitud, cuya incidencia en el proceso productivo de la provincia es facilitar la comercialización de productos pesqueros y agropecuarios entre sus pueblos, caseríos, anexos y los mercados regionales.

- **Competitividad**

La competitividad es una de los cuatro ejes temáticos de las Políticas del estado y se entiende como el resultado de una mejora constante de la calidad e innovación de un producto y está relacionada con la productividad.

El plan de competitividad de Paita establece la ruta que requiere transitar para impulsar y consolidar el crecimiento económico de mediano y largo plazo, generando así mejores servicios públicos para reducir la pobreza, aumentar los ingresos e incrementar sostenidamente el bienestar de toda su población.

La competitividad depende, en gran medida, del acceso a la infraestructura y de la calidad de esta. Mejorar estos factores, además de incrementar la conectividad con los mercados domésticos e internacionales, también impulsa el desarrollo del capital del País.

Una red de infraestructura sólida, permite, por ejemplo, reducir los costos de transacción, incrementar los flujos de información y reducir los tiempos de transporte de carga, con lo cual se pueden desarrollar actividades económicas y sectores productivos que impacten

ING. Y CONSULT CACERES SRL

CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL

Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVPP
C.V. 47113

77

directamente en la competitividad.

- **Corredor logístico**

Los corredores logísticos son aquellos medios físicos que facilitan el intercambio y el desarrollo del comercio en general, por los cuales se moviliza la carga tanto de comercio exterior como del comercio interno, permitiendo la vinculación entre los nodos de producción y consumo junto con sus áreas de influencia, sea en tramos, urbanos, suburbanos y rurales, así como los medios físicos que los conecten con las infraestructuras de servicios regionales, nacionales e internacionales. Un corredor logístico articula de manera integral, como una unidad, uno o varios orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y todas aquellas actividades orientadas a la facilitación del comercio.

De los corredores logísticos que pasan por la provincia de Paita tenemos una adecuación de la carretera Piura- Paita (Panamericana Norte).

- **Cadena de Valor y cadena Productiva**

La cadena de valor está motivada por la demanda de un producto diferenciado, está conformado por proveedores de mediano y largo plazo con beneficios mutuos y con visión a largo plazo.

La cadena productiva está motivada por la oferta de un producto básico, con requerimientos de minimizar costos y maximizar ingresos a corto plazo. Está conformada por proveedores de corto y mediano plazo, y competencia entre los actores de la cadena.

Una de las principales cadenas de valor y producción de la Provincia de Paita, son los hidrocarburos, que en los últimos años ha sido una fuente importante de empleo y para la economía del país. Otra de las grandes potencialidades con las que cuenta la provincia, es la actividad pesquera, que también contribuye con una de las principales fuentes de trabajo.

- **Inclusión Social**

La inclusión social es una orientación central de política hacia el logro de una situación en la que todas las personas, en territorio nacional, ejerzan sus derechos, accedan a servicios públicos de calidad, y estén en capacidad de aprovechar las oportunidades que abre el crecimiento económico.

En la provincia de Paita, se pide reforzar los programas sociales como el de pensión 65, Qali Warma, y cuna más. Con el fin de atender los preocupantes casos de anemia infantil, la cual asciende a 34% según datos proporcionados por MIDIS.

ING. Y CONSULT. CACERES SRL.

[Firma]
CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.

[Firma]
Ing. Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IV
Nº 47713

78

- **Planificación Y Gestión Pública**

La gestión pública es un proceso dinámico, integral, sistemático y participativo, que articula la planificación con la programación multianual de inversiones, el presupuesto y la ejecución, sobre la base de las metas acordadas de manera participativa.

El enfoque principal en la planificación es encontrar una respuesta a la pregunta de cómo la organización va a lograr los objetivos previamente determinados.

- **Plan Vial Provincial Participativo**

El plan Vial Provincial Participativo de Paita (PVPP) es un instrumento dentro del proceso de descentralización que impulso al Gobierno central, orientado a mejorar la calidad de vida de los peruanos, en el interior de nuestro país. Este plan se usará para la planificación estratégica de las actividades y proyectos de inversión sobre infraestructura vial en el ámbito de la provincia, y pretende consolidar una mayor participación y liderazgo de los gobiernos locales en la gestión y manejo de los recursos económicos con eficiencia y eficacia. Todo destinado al mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de los caminos vecinales y de herradura en el plazo de diez años, de acuerdo con lo pactado en la Ley Orgánica de Municipalidades y en la Constitución Política del Perú.

Los enfoques que guiarán y organizarán la elaboración del Plan Vial Participativo de la provincia de Paita, son: el enfoque de competitividad, corredores logísticos, articulación, descentralización e inclusión social y desarrollo territorial.

El PVPP se sustenta en una visión integral, donde la infraestructura, los servicios de transporte y logísticos constituyen factores de articulación territorial que contribuyen a la mejora de los enfoques antes mencionados

- **Enfoque Metodológico**

El enfoque metodológico del PVPP de Paita está basado en el enfoque desarrollado por el MTC en el marco de las políticas y objetivos nacionales.

Los enfoques que guían y organizan la elaboración de este PVPP son: el enfoque de competitividad, corredores logísticos, articulación, descentralización e inclusión social.

Aquí, los caminos priorizados serán aquellos asociados a áreas más productivas y de mayor dinamismo económico, teniendo a las cadenas de valor y al corredor logístico como argumento central.

Con metodología establecida se determinaron las potencialidades de la provincia de Paita con relación a los recursos naturales que posee, y se llega a establecer la vocación del territorio

provincial y su ventaja comparativa para desarrollar las actividades productivas como el uso del suelo para pastos naturales, la ganadería caprina sin mejoramiento genético y de explotación extensiva. Los recursos petroleros y gas de la zona, así como los mineros no metálicos no explotados aún. En cambio, existe la actividad de turismo bastante desarrollado, siendo una de las potencialidades de la provincia.

ING. Y CONSULT CACERES SRL


CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.


Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

2.2. LINEAMIENTOS Y PROCESO METODOLÓGICO

En la Figura N° 03 se muestra la secuencia de pasos o momentos que se siguió para la elaboración del PVPP, identificando dos sub procesos principales: 1) Elaboración del diagnóstico vial provincial y 2) Elaboración de la propuesta de intervención vial provincial.

El Plan Vial Participativo de la Provincia de Paita, está relacionado con el marco conceptual referido a transporte, competitividad, corredor logístico, cadena de valor y cadena productiva, inclusión social, planificación y gestión pública, plan vial participativo y el enfoque metodológico.

En cuanto al el enfoque metodológico el presente plan vial está basado en enfoque desarrollado por el MTC en el marco de las políticas y objetivos nacionales.

Los enfoques que guiaran y organizaran la elaboración del Plan Vial Participativo de la Provincia de Paita son: el enfoque de competitividad, corredores logísticos, articulación, descentralización e inclusión social y desarrollo territorial.

En este marco, los caminos vecinales priorizados serán aquellos asociados a aéreas más productivas y de mayor dinamismo económico, teniendo a las cadenas de valor y al corredor logístico referente central, integrando las áreas productivas con los mercados, en un menor tiempo y costo logístico, impactando en la competitividad de los productos y facilitando, además, el acceso a servicios básicos de salud y educación.

La lógica de este enfoque está en que el área más desarrollada por efecto “arrastre” y de externalidades positivas integren a zonas pobres a los beneficios de las actividades que da el mercado.

Los caminos priorizados serán consistentes con los enfoques de competitividad y corredores logísticos que también están articulados a la política de desarrollo económico y ordenamiento territorial de la Municipalidad Provincial de Paita.

Lineamientos

A continuación, se presenta un conjunto de lineamientos u orientaciones que delimitan y guían la elaboración del PVPP Paita:

La provincia, ámbito territorial político-administrativo, conformada por sus distritos, es entendida como un espacio dinámico, una construcción social e histórica, signada por factores endógenos y externos; en esa razón, el diagnóstico centrado en la infraestructura vial debe permitir identificar los requerimientos de construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento; considera la

ING. Y CONSULT. CACERES SRL.

CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.

Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CNS N° 47113

dinámica económica y ocupacional de la población y su relación con espacios regionales y nacionales

El Gobierno local provincial lidera el proceso de elaboración, ejecución, monitoreo y evaluación del Plan vial, a través de sus órganos competentes.

El PVPP es una herramienta para la acción, constituye el primer soporte de la gestión vial para resultados, brinda información para la programación multianual de intervenciones e instrumentaliza las políticas públicas.

El proceso de planificación local vial es integral, permanente y participativo, reconoce y privilegia el papel de la sociedad civil organizada, de las ciudadanas y ciudadanos (actores) en su formulación; busca generar sinergias y líneas de complementación con iniciativas y esfuerzos de desarrollo local.

Es materia del PVPP la infraestructura vial, conformada por caminos vecinales y de herradura que conectan centros poblados, centros de producción y de servicios, al interior de la provincia y con las provincias aledañas.

Disponer del inventario vial provincial (IVPRO) actualizado según las normas establecidas por el MTC, como información técnica base para la elaboración del plan vial provincial participativo considera como temas transversales:

Proceso Metodológico

La secuencia que se tiene que seguir para la elaboración del Plan vial Participativo de la Provincia de Paita, tiene dos subprocesos:

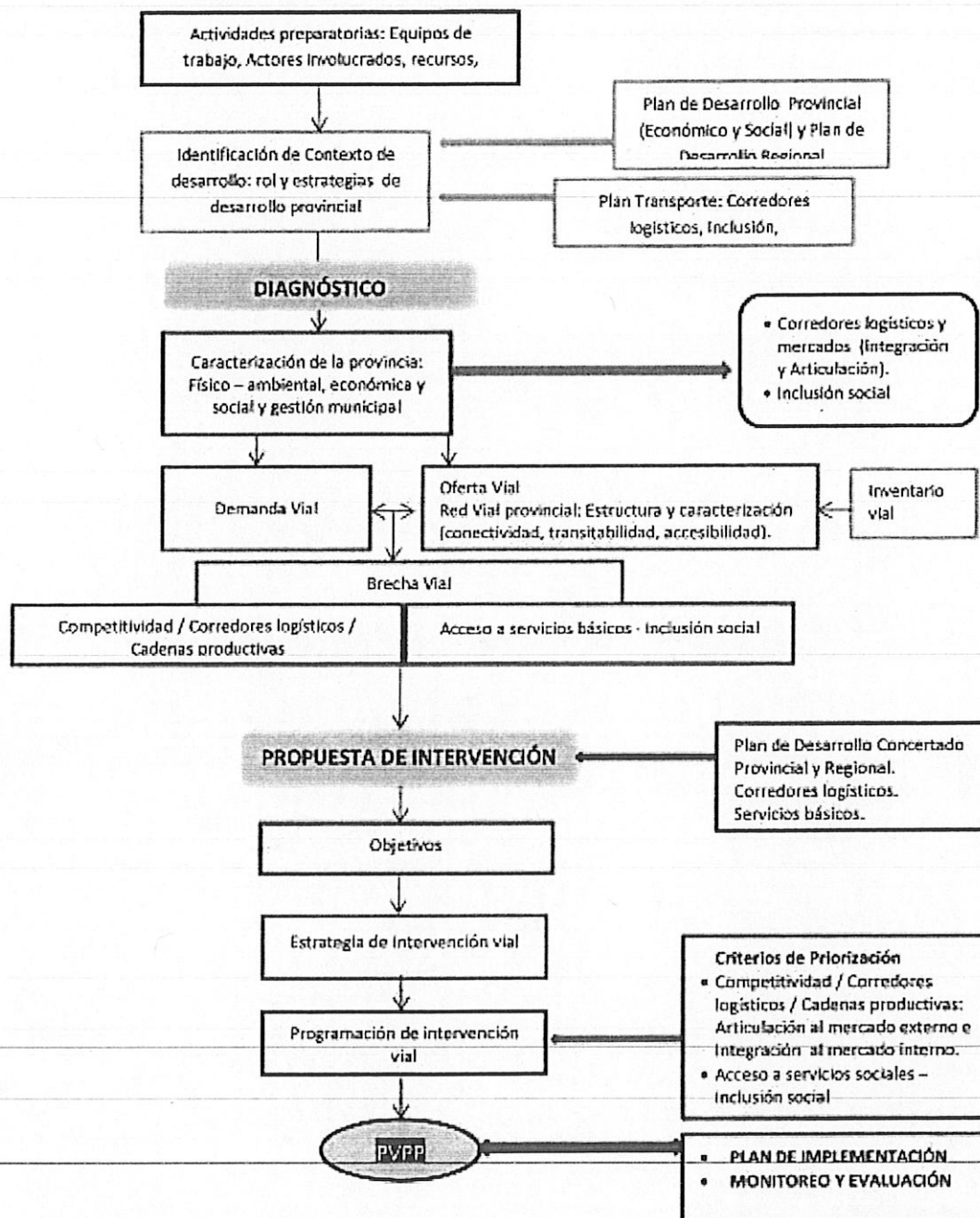
Elaboración del diagnóstico vial provincial

Elaboración de la propuesta de intervención vial provincial, observándose en lasiguiente figura que resume lo mencionado.

ING. Y CONSULT. CÁCERES SRL.
Crox Alexis
CROX ALEXIS CÁCERES CÁCERES
REPRESENTANTE LEGAL

CÁCERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

Figura N° 3 Proceso de Elaboración del Plan Vial Provincial Participativo



ING. Y CONSULTORÍA CACERES SRL
 CROX ALEXIS CACERES
 REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
 Miguel Vargas Flores
 COORDINADOR DE SERVICIO IVP
 CIP. N° 47113

83/

PARTE II DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE RURAL

ENG. Y CONSULT CACERES SRL

Crox Alexis Caceres Caceres
CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.

Julio Miguel Vargas Flores
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

84

PARTE II
DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE
RURAL:
III.- CARACTERIZACION TERRITORIAL
DE LA PROVINCIA

ENG. Y CONSULT. CACERES SRL.
Crox Alexis Caceres
CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

3.1. ASPECTOS GENERALES

3.1.1. Datos Generales de la Provincia

Para efectos de elaboración del Plan Vial Participativo de la Provincia de Paita, se realizará en esta fase un acercamiento organizado y sistemático a la realidad territorial de la provincia de Paita. Se buscará mostrar una radiografía de la provincia que permita establecer su situación actual: cuántos somos, qué tenemos, los problemas que retrasan el desarrollo, los recursos con los que contamos y a la vez también conocer que pasa en el nivel regional, nacional e internacional que pueda favorecer o perjudicar, el logro de los objetivos de desarrollo planteados a la metodología de planes de viales del MTC.

En este sentido, el diagnóstico y caracterización de la provincia de Paita ha implicado un análisis de sus aspectos generales y de las tendencias y procesos en curso. Todo ello, se presenta en una matriz de problemas, necesidades y potencialidades que nos permitirá conocer el escenario actual de este espacio territorial.

Cuadro N°1: Datos generales de la provincia y sus distritos

PROVINCIA/ DISTRITOS	CORDENADAS		RANGO ALTITUDINAL		SUPERFICIE (KM ²)	DENSIDAD POBLACIONAL (HAB/KM)
	LATITUD	LONG	msnm	Región		
PAITA	5° 05' 34"	81° 06' 07"	3	COSTA	762.70	89.695
COLÁN	4° 54' 36"	81° 03' 34"	12	COSTA	124.90	15.150
LA HUACA	4° 54' 36"	80° 57' 42"	23	COSTA	599.50	13.179
TAMARINDO	4° 52' 41"	80° 58' 33"	17	COSTA	63.70	4.978
VICHAYAL	4° 51' 53"	81° 04' 17"	11	COSTA	134.40	5.697
AMOTAPE	4° 52' 54"	81° 00' 54"	15	COSTA	90.80	2.424
EL ARENAL	4° 52' 60"	81° 01' 35"	20	COSTA	8.20	1.140

Fuente: Elaboración propia / Compendio estadístico de Piura / INEI

Antecedentes históricos de la provincia de Paita

Históricamente la provincia de Paita ha sido muy importante en la vida socioeconómica de Piura. Por ello, se debe procurar revalorar su pasado histórico, propugnar la identidad cultural en cada distrito, así como también el defender con dignidad y patriotismo los derechos y riquezas naturales de la provincia.

ING. Y CONSULT. CACERES SRL.

CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.

Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
C.R. N° 47118

Los antecedentes históricos señalan que el nombre Paita se debe al Cacicazgo de los Paita, una nación ancestral que existió también en la época pre-inca y que su último gobernante fue el cacique de Paita. Según el paleontólogo Edgar Herning (1960), este grupo cultural fue muy evolucionarlo y que desde hace 9000 años ya existían los pueblos primitivos de la Costa como Colán, Paita y Amotape.

La historia económica y social de este puerto señala que Paita fue el punto de vínculo del norte con el tráfico naval regional y con Lima. Según Glave (1991), no existe una consistente historiografía del puerto y no hay ningún estudio sistemático de Paita; sin embargo, a nivel macrosocial la actividad portuaria fue uno de los centros de sustento de la actividad económica y de las zonas sujetas a su radio de acción directa, así como a su contribución a la economía piurana y del país. A nivel regional, se destaca el nexo entre su dinámica económica-social y las articulaciones espaciales que generaba la actividad portuaria; mientras que a nivel microsocial destacaba la relación entre economía y sociedad del puerto, lo que permitió en esas épocas que los grupos indígenas de entonces facilitaron las relaciones comerciales al interior de los mercados coloniales.

De acuerdo a los hallazgos de Glave (1991), entre los siglos XVI – XVII; la sociedad nativa fue incorporada en el mercado colonial como abastecedora de insumos, tecnología, modos de cooperación social y mano de obra para el funcionamiento de las redes de circulación más vitales del sistema económico y político colonial; mientras que entre los siglos XVIII – XIX, se desarrolló un deterioro y erosión de las formas de resistencia económica manifestada en inculturación económica, fragmentación política y homogenización social. Como resultado de este proceso, los nativos devinieron en pescadores, arrieros, peones o campesinos amestizados; inmersos en una actividad portuaria que empobrecía progresivamente.

En este contexto histórico, se acepta que estos pueblos pertenecieron a la etnia tallán, y que a la llegada del invasor español fueron víctimas de las matanzas, de la codicia

ING. Y CONSULT. CACERES SRL.
CROX ALEXIS CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
C.R. N° 47113

87

123

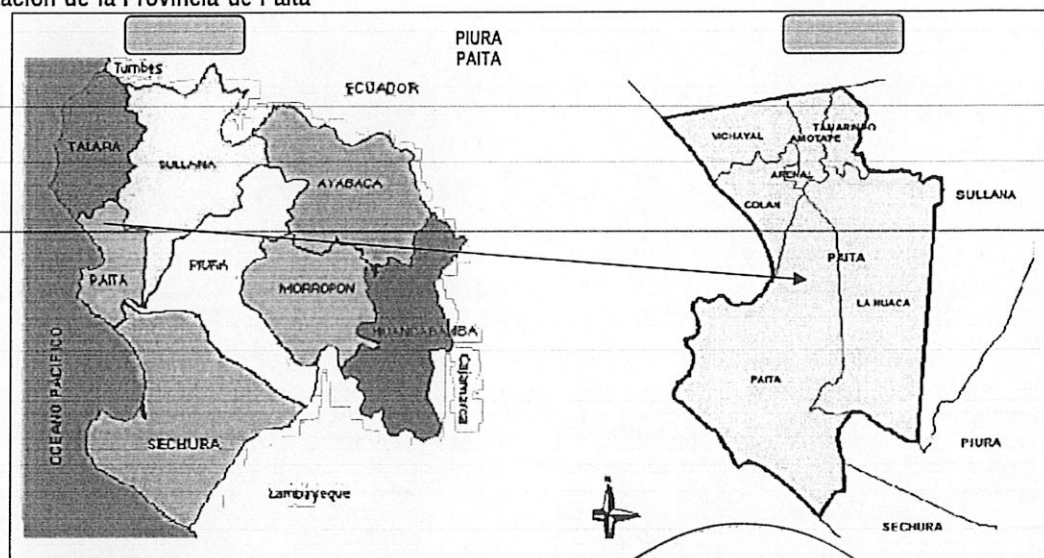
por el oro y los recursos mineros, y el saqueo profanando sus adoratorios y tumbas; hechos sangrientos y repudiables que realizaron con descaro, pretextándose en nombre de Dios⁶. Múltiples hechos ocurrieron a lo largo de la historia de la provincia que han marcado la situación actual del mismo. La tabla presenta una cronología de la historia de la provincia en su conjunto.

Localización y aspectos Geográficos

La provincia de Paita tiene una extensión de 1 785.16 km² y se estima una población aproximada de 111, 314 Habitantes. Geográficamente, este territorio presenta diferentes rasgos morfológicos que le imprimen ciertas particularidades expresadas geográficamente en valles, pampas, estribaciones, depresiones y tablazos. De acuerdo a información territorial de la provincia ⁷, esta se sitúa al occidente de la costa norte del Perú, con un clima cálido seco tropical, cuya temperatura promedio es de 25°C, siendo su máxima altitud de 3 msnm y sus coordenadas son 05°04'57" longitud oeste. El gráfico n° 2.1, muestra la localización de la provincia en el contexto regional.

La provincia se caracteriza también porque la mayor parte del relieve es abrupto e irregular; presenta médanos, dunas, y quebradas profundas, lo que configura paisajes poco comunes en los espacios territoriales aledaños. La Cartografía que actualmente maneja el INEI y el Ministerio de Agricultura ha sido ajustada a los nuevos límites provinciales entre Paita y Sechura dado por la Ley N° 26290.

Localización de la Provincia de Paita



Elaboración propia.

ING. Y CONSULT CACERES SRL.

CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.

Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

88

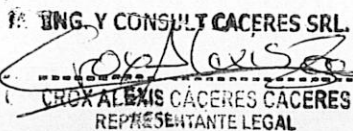
3.2. MARCO DE DESARROLLO DE LA PROVINCIA

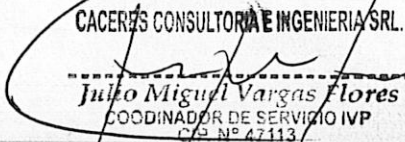
Desarrollo Provincial y Departamental

Previo al inicio de la Caracterización territorial de la provincia es necesario revisar los documentos de planificación del desarrollo que se han formulado y aprobado a nivel provincial, departamental, nacional y sectorial, con el objeto de conocer el marco de desarrollo de la provincia, como son los objetivos, ejes y estrategias de desarrollo que servirán de contexto para el PVPP. Se incluyen, entre los documentos de referencia, el Plan de Desarrollo Económico (PDEL) y el Plan de Desarrollo Concertado Local (PDCL) de la Provincia, el Plan de Acondicionamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Concertado Regional, el Plan Vial Departamental Participativo (PVDP) y el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) del Sector Transportes y Comunicaciones.

Visión de Desarrollo por eje estratégico: Provincia Paita

Ejes Estratégicos	Elementos para la Visión de Desarrollo Provincial
Derechos fundamentales y dignidad de las personas.	Paita, provincia educadora, saludable, segura, con valores e identidad, para un buen desarrollo social sostenible, donde habitan niños, niñas, adolescentes, jóvenes, mujeres, hombres, personas de la tercera edad, con habilidades diferentes, con igualdad de oportunidades, con inclusión, equidad de género y con derecho a una vida libre de violencia.
Oportunidades y accesos a los servicios	La provincia de Paita, goza de una excelente calidad de vida, ha reducido sustancialmente los niveles de pobreza erradicando el analfabetismo, tiene acceso a la infraestructura básica de saneamiento y energía.
Estado, gobernabilidad.	Paita es una provincia desarrollada culturalmente, con vías de acceso integradas a todos sus distritos, con líderes sociales empoderados, sus ciudadanos pacíficos y participativos, saludable, ecológica, productiva y con desarrollo sostenible, con gobiernos locales e instituciones públicas de gran credibilidad y unidad de trabajo.
Economía, competitividad y empleo.	La provincia de Paita al 2021 está articulada completamente con vías de comunicación adecuadas en lo interno, así como a nivel nacional e internacional, produce productos hidrobiológicos variados sin depredar los recursos naturales ni contaminar el ambiente. Los jóvenes están empleados y obtienen ingresos dignos.
Desarrollo provincial e infraestructura	Desarrollo armónico e integral de la provincia de Paita, distritos y centros poblados. con actividades económicas que utilizan tecnología de punta (marítimas y portuarias, comercio, turismo y servicios, agropecuario) y una recuperación de los productos hidrobiológicos (pesca responsable), adecuado desarrollo del transporte provincial, nacional e internacional terrestre, marítimo y aéreo, con cumplimiento y vigilancia de los estudios de Impacto Ambiental, como estrategia del cuidado del medioambiente. El Puerto de Paita, es un polo de desarrollo de la Macro Región del Norte (eje multimodal) Cuenca Atlántico – Pacífico
Recursos naturales y ambiente	La provincia de Paita presenta un óptimo tratamiento y disposición final de los residuos sólidos y líquidos, la Bahía de Paita presenta un NMP/100 ml coliformes (número máximo permisible de coliformes

ING. Y CONSULTA CACERES SRL.

 ROXA ALEXIS CACERES CACERES
 REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.

 Julio Miguel Vargas Flores
 COORDINADOR DE SERVICIO IVP
 CIP N° 47113

89/

fecales por 100 mililitros), existe una elevada cultura ambiental, tiene un Ordenamiento Territorial (O.T) y Zonificación Marítima Costera (Z.M.C.), la Municipalidad está altamente tecnificada para el manejo y control ambiental.

Cuadro N°2: Objetivos y ejes estratégicos para la planificación vial

PLANES	VISION	OBJETIVOS ESTRATEGICOS	EJES ESTRATEGICOS DE DESARROLLO (SECTOR ECONOMICO Y SOCIAL)
PLAN DE DESARROLLO CONCERTADO DE PAITA	Paita es un puerto internacional, polo de desarrollo estratégico de la macrorregión norte con cadenas productivas competitivas y sostenibles; es también un espacio territorial de industrias transformadoras orientadas al mercado internacional en donde sus pobladores poseen calidad de vida, ejercen sus libertades y acceden a empleos e ingresos dignos, gracias a la educación y servicios de salud de calidad que reciben.	* La provincia de Paita posee vías de comunicación adecuada que facilitan el transporte y distribución de productos tanto para el mercado interno como externo, sus cadenas productivas están fortalecidas e integradas tanto en el sector productivo de bienes como de servicios (turismo), con una sólida base para atraer inversión privada y generar empleo. * La provincia de Paita tiene una infraestructura de saneamiento adecuada, vías urbanas y de acceso en buen estado, infraestructura de salud con equipo y personal médico que mejore la calidad y cantidad de atención, con distritos seguros para sus ciudadanos	1.Educación (acceso a educación, niveles educativos, analfabetismo, aprendizaje, deserción escolar), cultura, deportes y recreación 2.Salud (acceso a servicios de salud, calidad de atención en salud, mortalidad - materna, infantil, etc.), morbilidad, causas principales de mortalidad, población asegurada, no asegurada, etc.) 3.Seguridad alimentaria (desnutrición urbano y rural, dependencia alimentaria, etc.) 4.Infraestructura de servicios básicos (cobertura de agua y alcantarillado urbano-rural, cobertura de electricidad urbano - rural, cobertura de telecomunicaciones urbano - rural) 5. Actividades productivas, turismo, servicios financieros, servicios comerciales, MYPES 6. Índice de competitividad; Conglomerados productivos; abastecimiento y comercialización de productos y servicios.
	Lograr una economía dinámica	Alentar el crecimiento económico sostenido a través de la inversión privada y pública en	Identificar, proyectar y promover la inversión privada en el desarrollo y la

ING. Y CONSULT CACERES SRL.

CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.

Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

PLAN DE DESARROLLO ECONOMICO	y diversificada, integrada competitivamente a la economía mundial	actividades generadoras de empleo en la provincia de Paita	modernización de la infraestructura vial que vincule los centros de producción locales y los corredores económicos facilitando la exportación.
PLAN VIAL DEPARTAMENTAL PARTICIPATIVO	Se buscará prioritariamente la adopción de estrategias y acciones permanentes de conservación vial, que aseguren la intervención en mantenimiento rutinario y preventivo de los caminos	“Lograr una adecuada articulación económica y territorial del departamento y una transitabilidad de las vías acorde a sus necesidades de desarrollo económico y social. Este objetivo sólo se logrará en el largo plazo, por lo cual el objetivo se constituye en la divisa que oriente los acuerdos, decisiones y actos de la Gerencia Regional de Infraestructura junto con la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, como órganos responsables y competentes de la gestión vial regional”	Eje longitudinal: Sechura-Piura-Sullana-Talara-Máncora (Pan. Norte) /eje de desarrollo portuario nodal y costanero: Sullana (Piura)-Paita Matabalbo (Sechura)-Bayóvar.
PLAN DE DESARROLLO CONCERTADO DE LA REGION	Piura desarrolla una economía competitiva, diversificada e innovadora, gracias al aprovechamiento sostenible y responsable de los recursos naturales, potencialidades y diversidad de su territorio.	Mejorar los niveles de inclusión social e igualdad de género en el departamento. Garantizar el acceso de la población, especialmente rural y de frontera a servicios básicos de calidad. Mejorar el acceso de la población a servicios de salud y educación de calidad. Fortalecer la gobernabilidad democrática, seguridad ciudadana y la paz social en el departamento	Promover el aprovechamiento sostenible y diversificado de los recursos naturales y mejora de la calidad y gestión ambiental. Fortalecer la seguridad ciudadana y la paz social en la Región

Fuente: Elaboración Propia

Infraestructura Vial y Estrategia de Desarrollo Provincial

La estrategia de desarrollo provincial definida en el plan de desarrollo económico y en el plan de desarrollo concertado provincial concierne espacios geográficos asociados a determinados tipos de infraestructura, las cuales resulta importante ser identificados para otorgarle la prioridad debida entre las intervenciones que realice el Estado y la población, principalmente el gobierno local y el MTC.

Ambitos	Problemas identificados	Intervenciones necesarias	Beneficiarios
---------	-------------------------	---------------------------	---------------

ING. Y CONSULT. CACERES SRL

CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.

Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

91/

Cuadro N°3: Estrategias de desarrollo provincial, localización e infraestructura vial asociada

Estrategia de Desarrollo de la Provincia	Proyectos Asociados a la Estrategia de desarrollo	Ámbito de Aplicación de la Estrategia	Vías Alimentadoras de los Corredores Logísticos
Desarrollo armónico e integral de la provincia de Paita, distritos y centros poblados, con actividades económicas que utilizan tecnología de punta (marítimas y portuarias, comercio, turismo y servicios)	Mejoramiento de terminal portuario de Paita	Distrito de Paita	PE-02
	Creación del antepuerto de Paita y vías de acceso	Distrito de Paita	PE-02
La provincia de Paita posee vías de comunicación adecuada que facilitan el transporte y distribución de productos tanto para el mercado interno como externo	Proyecto de tramo vial Paita-Yurimaguas	Distrito de Paita	PE-02
La provincia de Paita tiene una infraestructura de saneamiento adecuada, vías urbanas y de acceso en buen estado.	Proyecto energético de subtransmisión Piura-Paita	Distrito de Paita	PE-02
	Mejoramiento energético en zona de Paita Industrial	Distrito de Paita	PE-02
	Mejoramiento de servicio de agua potable y alcantarillado	Provincia de Paita y distritos	PE-02
Lograr un ordenamiento territorial, zonificación marítima costera y un saneamiento básico integral, tratamiento adecuado y disposición final de residuos sólidos y líquidos, con un control eficiente de la contaminación ambiental y explotación equilibrada de recursos, sin su depredación.	Mejoramiento de la gestión integral de residuos sólidos municipales en el distrito de Paita	Distrito de Paita	PE-02
	Propuestas de desarrollo de área natural protegida en Isla Foca	Distrito de Paita	PI-103

Fuente: Elaboración propia.

ING. Y CONSULTOR CACERES SRL.

Crox Alexis
CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.

Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IV
CIP. N° 47113

00000117

Cuadro N°4: Corredores logísticos priorizados a nivel nacional asociados a la provincia

Corredor Logístico	Cadena Productiva	Vías Alimentadoras
RED VIAL NACIONAL PE-1N	Lim.Prov.-Piura-Paita	PE-02
RED VIAL NACIONAL- DEPARTAMENTAL PE-02	Piura-Paita	PE-02, PE-1N
RED VIAL DEPARTAMENTAL- PROVINCIAL PI-102	Sullana-Paita	PI-102, PE-1N, PE-1NL
RED VIAL DEPARTAMENTAL- PROVINCIAL PI-101	Talara-Paita	PI-101, PI-100
RED VIAL DEPARTAMENTAL- PROVINCIAL PI-103	Sechira-Paita	PI-103, PE-1NK, PI-127

Fuente: Inventario vial de Paita

ING. Y CONSULT. CACERES SRL

CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.

Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIF. N° 47113

debido quizás entre otras cosas a la falta de agua de lugar, el cual no cuenta con agua potable y el agua que posee la compra de las cisternas

Fauna

No existe fauna respectiva representativa en la zona de intervención del proyecto por lo tanto no existe incidencia de fauna afectada.

El medio social

Sociedad en conjunto la población directamente beneficiada con el proyecto se verá afectado durante la ejecución del proyecto por las nubes de polvo sin embargo, lo que será mitigado con el regado de terreno antes y después de movimiento de tierras. Una vez ejecutar el proyecto que trae consigo múltiples beneficios a la sociedad en general.

De acuerdo a lo anterior se observa que durante la ejecución del proyecto se van a generar efectos negativos moderados sin embargo estos serán mitigados con las medidas permitidas del caso que se encuentran contempladas dentro del presupuesto del proyecto.

Medidas de Mitigación

- Como medida mitigadora se debe regar el terreno antes de proceder a realizar las excavaciones en la preparación del concreto para la obra.
- La maquinaria liviana y pesada no debe trabajar de noche y contar con el operador como persona de apoyo para sus desplazamientos.
- Deben colocarse carteles de advertencia de peligro en la zona de trabajo.
- Los excedentes de excavación y desmonte provienen de la construcción deberá disponerse lugares apropiados (terrenos eriazos, zonas de relleno)

ING. Y CONSULT CACERES SRL
Alexis Caceres
ORCA ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP N° 47113