nivel inicial el 42 %, al nivel primario un 37%, 20% al nivel secundario y 1% al nivel superior.

CP Sin acceso vial a servicios	Población Carente (N°)	CP con servicios	Rutas	Demanda Vial – Construcción	
				Km*	Nombre: Origen - Destino
NUEVO TAHONA	95	3	PI-523	1.5	Nuevo Tahona-PI-523
SANTA ROSA	130	4	PI-102	0.4	Santa Rosa- PI-102
SAN LUIS	111	6	PI-101	1.8	San Luis- PI-101
LA BOCANA NUEVA	117			5	La Bocana Nueva- PI-101
ISLA SAN LORENZO	882			3.5	Isla San Lorenzo- PI-101

En resumen, la demanda vial puede ser:

- **Demanda por Integración al mercado asociada a Cadenas de valor — Competitividad:** proveniente de la necesidad de integración económica de la provincia al mercado externo e interno asociado a cadenas de valor.
  - Demanda de integración al mercado por carencia de vías.
  - Demanda de la población por limitaciones de integración al mercado por inadecuadas vías.
- **Demanda por Accesibilidad de la población a servicios de educación y salud**
  - La demanda de la población por acceso a los servicios de educación y salud por inexistencia de vías.

La atención a la demanda puede implicar la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, o Mantenimiento, de caminos vecinales.

ENG. Y CONSULT CACERES SRL.
CRUX ALEXIS CÁCERES CÁCERES
REPRESENTANTE LEGAL

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

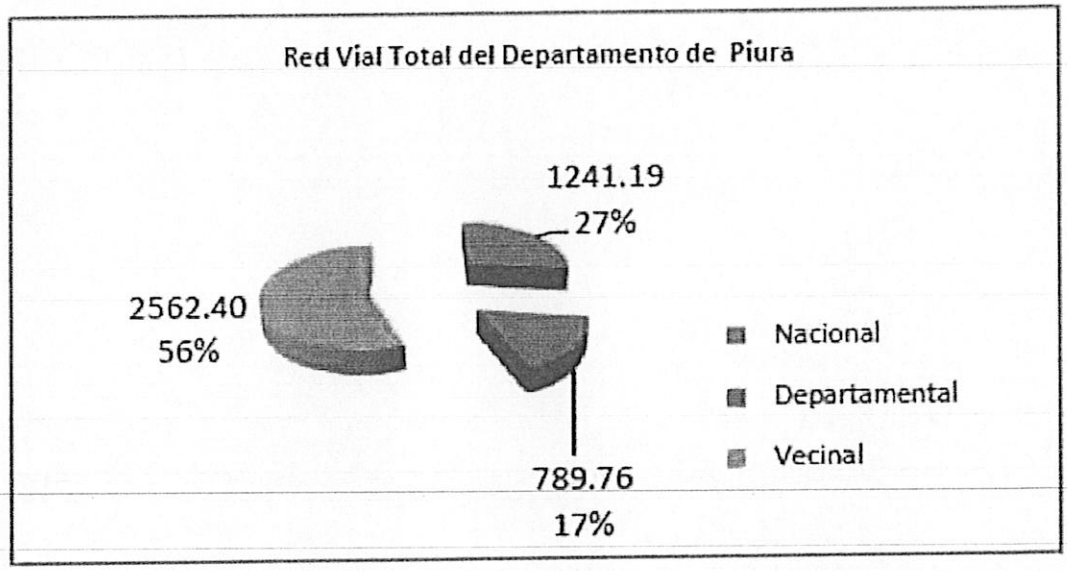
PARTE II
V.- OFERTA VIAL

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

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

5. OFERTA VIAL

La Red vial vecinal del departamento de Piura estaba conformada por 2,562.40 Km de caminos que conforman la trama rural que interconecta los caseríos con sus distritos y estos con las capitales provinciales. Estos caminos al 2012, representaban el 55.78% del total de la red vial del departamento de Piura. De este total, 100.67 Km que representaba, el 3.93 % eran asfaltados; 161.93 Km, o sea 6.32%, eran afirmadas; 580.67 Km que era el 22.66% sin afirmar y 1,719.13 Km que significaba el 67.09% eran trochas carrozables, generalmente eran aperturadas por iniciativas de los gobiernos locales las que se encontraban en mal estado de transitabilidad. En los siguientes gráficos se pueden visualizar los porcentajes de vías nacionales, departamentales y vecinales, así como la longitud de kilómetros por superficie de rodadura.

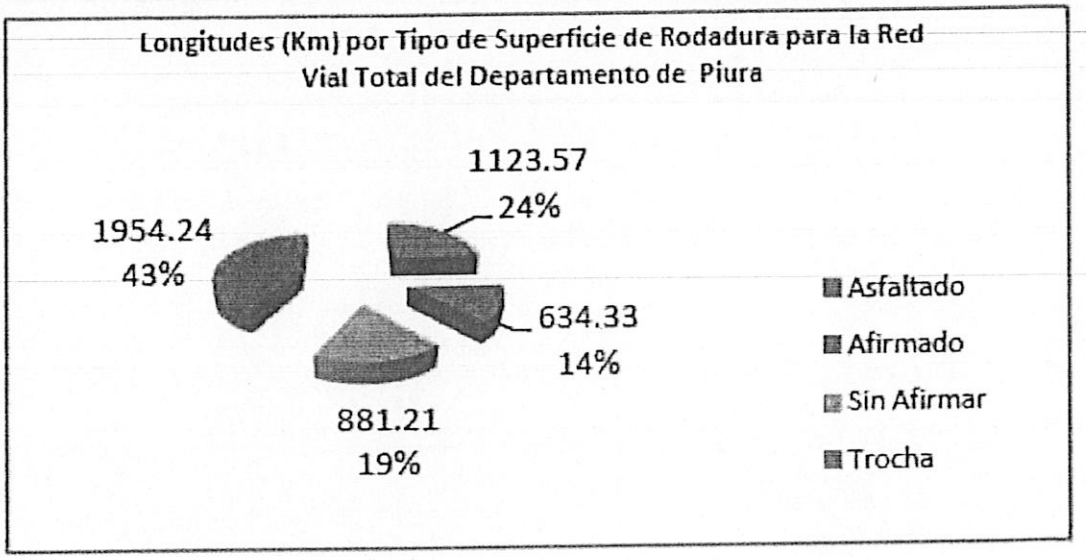


Red vial total del departamento de Piura (%) Fuente: Dirección de Transportes y Comunicaciones

ING. Y CONSULT CACERES SRL.
CRUZ ALEXIS CÁCERES CÁCERES
REPRESENTANTE LEGAL

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

137
089



Red vial total del departamento de Piura (%)
Fuente: Dirección de Transportes y Comunicaciones

El desarrollo económico del departamento se sustenta en su vocación agroindustrial especialmente de las áreas diferenciadas como dinámicas, por las cuales no solo atraviesan las carreteras de jerarquía nacional, departamental o vecinal, sino que forman una trama en anillos que permiten flujos diversos, ahorro de tiempoy costos en fletes. A excepción de las carreteras nacionales que en el 2018 se encontraban en buen o regular estado de conservación, los caminos departamentales o vecinales se encontraban en regular y mal estado por falta de mantenimiento. Además, en el caso de Paita y Talara, varios de estos tramos venían siendo utilizadosexclusivamente por las empresas concesionarias de lotes de terreno de explotación petrolera, quienes restringían su uso a particulares. La situación de áreas estancadas, puede ser revertida aprovechando mejor el potencialidad agropecuariay turística que poseen estas zonas, donde el mejoramiento de las carreteras que conforman la red vial en general, coadyuvan al desarrollo económico, al bajar los costos de operación vehicular, facilitando el acceso, así como el ahorro en tiempo ycosto de fletes, pues, se han dado casos, en ciertas zonas, que el productor

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

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

prefiere perder la parte de la cosecha antes que gastar en fletes que a la larga hacen que no sean competitivos sus productos en el mercado regional.

Resumen del estado de la red vial departamental por estado de la Superficie de rodadura

Ámbito / Red Vial	No. de Rutas	Longitud (Km.)	Longitudes por Estado de la Superficie de Rodadura							
			Bueno		Regular		Malo		Muy Malo	
			Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Departamento	162	4593.34	904.82	20%	2770.94	60%	705.12	15%	207.51	5%
Nacional	14	1241.19	379.53	31%	627.58	51%	234.08	19%	0.00	0%
Departamental	13	789.76	281.80	36%	379.57	48%	123.44	16%	4.95	1%
Vecinal	135	2562.39	243.49	10%	1763.79	69%	347.60	14%	207.51	8%
Vecinal Registrada	135	2562.39	243.49	10%	1763.79	69%	347.60	14%	207.51	8%
Vecinal no Registrada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fuente: Elaboración propia

Esta tabla permite identificar, en una primera aproximación, el grado de integración regional y de relaciones espaciales, que se manifestaba entre los centros urbanos y sus áreas rurales, como se verá a continuación. El análisis de esta información nos permite decir que en comparación regional la mejor infraestructura vial se encontraba en la zona costera, en donde estaban las capitales de las provincias de Piura, Paita y Sechura, con sus respectivas limitaciones de conectividad ya descritas anteriormente. Estas zonas correspondían a la zona de mayor desarrollo relativo, en donde se concentraba el 79.50% como asfaltada regional, 43.18% correspondía a red afirmada, 61.97% estaba sin afirmar, y 45.75% es trocha. Una realidad completamente distinta era la que vivía en la sierra de Piura, que presentabaun menor desarrollo relativo, solo contaba con carreteras asfaltadas el 20.50%; afirmadas eran el 56.82%; carreteras sin afirmar eran 38.03% y trochas carrozables eran 54.25%. A esto se suma que Piura se articulaba con Cajamarca por la provinciade San Ignacio y el distrito de Tamborapa, con una carretera departamental que estabaa nivel de trocha en mal estado. Igual suerte corría la salida al corredor bioceánico Paita – Belem, por Huarmaca - Hualapampa mediante una trocha vecinal.

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

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

139

En cuanto al estado de las carreteras departamentales, todas enfrentaban problemas de rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento. En la sierra tanto en las provincias de Ayabaca y Huancabamba, la accesibilidad se daba medianamente, debido a que el mayor tramo vial estaba conformado por carreteras sin afirmar y trochas carrozables en mal estado de conservación, lo que determinaba mayores tiempos de desplazamiento, y dificultaba la movilización de carga comode pasajeros entre áreas productivas; muchas de ellas dispersas o que no estaban integradas

BALANCE OFERTA DEMANDA

Al interior de la región se generaban desplazamientos importantes de personas, mercaderías y de una producción cada vez más importante, entre los diferentes centros poblados que representaban núcleos de desarrollo y nexos entre provincias, debido a que tenía espacios intrarregionales independientes pero interrelacionados por una red vial eficiente. Una muestra innegable se corroboraba cuando la red vial nacional al atravesar las ciudades de Piura y Sullana se sub dividía hasta en 5 redes. La red departamental se encontraba conectada con la red vial nacional y con la red vecinal, sin embargo esta conexión a pesar de que era amplia, no era eficiente ni suficiente y no conectaba las provincias ni distritos. Por esta causa algunas vías vecinales por un lado debidamente calificadas con criterios de importancia por sus volúmenes de tráfico de personas y de carga, y por otro lado el potencial de su producción así como por sus recursos turísticos no debidamente explotados, entre otros, merecerían ser elevadas de categoría a vías departamentales (demanda de expansión). Asimismo, dado el tiempo transcurrido desde el anterior PVDP, sobre vías categorizadas como departamentales, por el trafico al año de referencia que tienen y por el estado en que se encuentran requerían ser rehabilitadas o mejoradas (demanda de intervención).

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

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

140

RED VIAL VECINAL				
RUTA	**TRAMO**	**KM**	**SUPERFICIE**	**ESTADO**
PI - 521	EMP. PI-101 (VICHAYAL) - EMP. PI-519	10.61	AFIRMADO	Bueno
PI-522	EMP. PI-101 - AMOTAPE - EL TAMBO - TAMARINDO - MONTE LIMA - SAN JOSE - SAN MIGUEL - EMP. PE-1N (SAN IGNACIO)	18.23	ASFALTADO	Bueno
PI - 523	EMP. PI-102 - LAS ARENAS ALTAS - EMP. PI-101 (EL ARENAL)	7.93	AFIRMADO	Bueno
PI - 524	EMP. PI-101 (PUEBLO NUEVO DE COLAN) - EMP. PI-523	7.09	AFIRMADO	Regular
PI - 525	EMP. PI-101 (PUEBLO NUEVO COLAN) - PUERTO PIZARRO - LA BOCANA.	8.46	AFIRMADO	Regular
PI - 526	EMP. PI-102 - BUENAVENTURA - PUCUSOLA	2.42	AFIRMADO	Regular
PI - 527	EMP. PI-102 - LA HUACA.	1.34	AFIRMADO	Regular
PI - 528	EMP. PI-102 - EMP. PI-529.	3.25	AFIRMADO	Regular
PI - 533	EMP. PI-102 - PTA. CARRETERA	-	AFIRMADO	Regular
PI -995	EMP. PI-101 (SAN LUCAS DE COLAN) - ESMERALDA	0.61	AFIRMADO	Regular
PI-996	EMP. PE-02 - EMP. PI-102 (LA RANSA)	3.74	AFIRMADO	Regular
PI - 997	EMP. VIA DE EVITAMIENTO - PI-103 - PI-600 - YASILA	9.30	AFIRMADO	Regular
PI-998	EMP. PE-102 (DV.PAITA) - EMP. PI-103 (TORTUGA)	22.05	AFIRMADO	Bueno
PI-999	EMP. PI-103 - EMP. MIRADOR PLAYA EL LOBO.	2.33	AFIRMADO	Regular
R2	EMP. PE02 (EL TABLAZO) - NUEVA ESPERANZA - COMPLEJO PESQUERO (VIA DE EVITAMIENTO)	6.49	AFIRMADO	Regular
PI - 103	EMP. (DV CARRETERA PAITA) - LA ISLILLA	17.63	AFIRMADO	Regular
PI-102	SOJO - PTE. SOJO - LA HUACA - DV. SULLANA - EMP. PE-02 (DV. PAITA). (SULLANA - PAITA)	42.87	AFIRMADO	Regular
PE-02	EMP. PE-1N (DV. PAITA) - PAITA (EJE 01-02)	29.23/29.22	SIN AFIRMAR	Regular
R1	CENTRO DE ENTRENAMIENTO PESQUERO CEP PAITA -	1.95	AFIRMADO	Regular

ENG. Y CONSULT. CACERES S.R.L.
ING. ALEXIS CÁCERES CÁCERES
REPRESENTANTE LEGAL

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA S.R.L.
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO MP
C.I.P. N° 47113

293

	FONDEPES)			
PI-103	EMP. PI-103 (DV. CARRETERA LA ISLILLA - LA TORTUGA)	12.77	AFIRMADO	Regular
PI-101/Tramo 19	EMP. PI-102 - EMP. PI-101 (SAN LUCAS DE COLAN)	2.50	AFIRMADO	Regular
PI – 101/Tramo 20	EMP. PI-101 (SAN LUCAS DE COLAN) - EMP. PI-101 (PUEBLO NUEVO DE COLAN)	11.41	AFIRMADO	Regular
R3	EMP. PI - 102 - AA.HH. MIRAFLORES	0.15	AFIRMADO	Regular
R4	EMP. PI - 102 - 31 DE OCTUBRE	0.60	AFIRMADO	Regular
R6	EMP. PI - 102 - NOMARA	1.61	AFIRMADO	Regular
R5	EMP. DV FÁTIMA	0.33	AFIRMADO	Regular
R7	EMP. PI-102 – MACACARÁ – EMP. PI-102	0.95	AFIRMADO	Regular
PI – 101/Tramo 26	EMP. PI-101 (EL ARENAL) – SAN FELIPE DE VICHAYAL - MIRAMAR	18.29	AFIRMADO	Regular
R200101	EMP. DESV (HDA. SAN JORGE) - HDA RINCONADA - HDA POLVAREDA - SECHURITA	2.78	AFIRMADO	Regular
-	EMP. DESV (HDA. SAN JORGE) - HDA RINCONADA - HDA POLVAREDA - SECHURITA	1.45	AFIRMADO	Regular
R200102	EMP. PI-101 (DV-CASERIO LA SOLEDAD)	0.26	AFIRMADO	Regular
R200103	EMP. PI-523 (DV. NUEVA TAHONA)	2.07	AFIRMADO	Regular
R200104	EMP. PI-523 (DV. NUEVA TAHONA-MARGEN DERECHO DE CANAL)	1.25	AFIRMADO	Regular
R200105	EMP. DV. CARRETERA AL ARENAL-EMP. PI-523)	0.87	AFIRMADO	Malo
R200106	PUEBLO JOVEN EL TABLAZO-EMP. PI-523	0.29	AFIRMADO	Regular
R200107	EMP. PI-102 - EMP. PI-101 (EL ARENAL)	0.51	AFIRMADO	Regular
R200108	EMP. PI-523 (DV. MIRADOR TURISTICO)	0.44	AFIRMADO	Regular
R200109	EMP. PI-102 (DV.	0.49	AFIRMADO	Regular

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

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

142

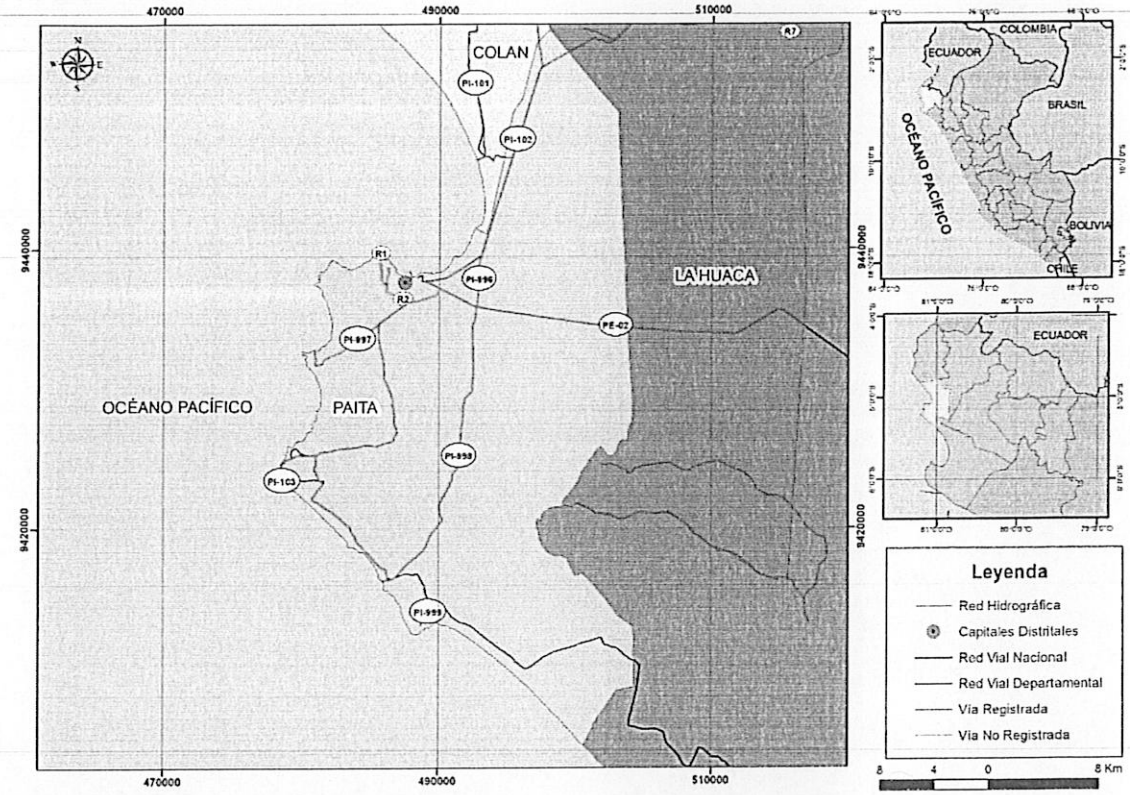
	DISTRITO DE LA HUACA.)			
R200110	EMP. PI-102 (DV. CEMENTERIO SANTA ANA)	0.54	SIN AFIRMAR	Regular
R200111	EMP. PI-524 (DV. PUEBLO NUEVO DE COLAN)	0.65	AFIRMADO	Regular
R200112	EMP. PI-524 (DV. PUEBLO NUEVO DE COLAN)	1.51	AFIRMADO	Regular
R8	PUEBLO NUEVO DE COLÁN A ANEXO PUERTO PIZARRO	4.2	AFIRMADO	Regular
R9	PUEBLO NUEVO DE COLÁN A ANEXO ARENAL	4.8	AFIRMADO	Regular
R10	CARRETERA ARENAL A C.P RINCONADA	0.19	AFIRMADO	Regular
R11	C.P TABLAZO A C.P LA TAHONA	0.67	AFIRMADO	Regular
R12	C.P TABLAZO A CARRETERA PUEBLO NUEVO DE COLAN	1.85	AFIRMADO	Regular

Fuente: Elaboración propia

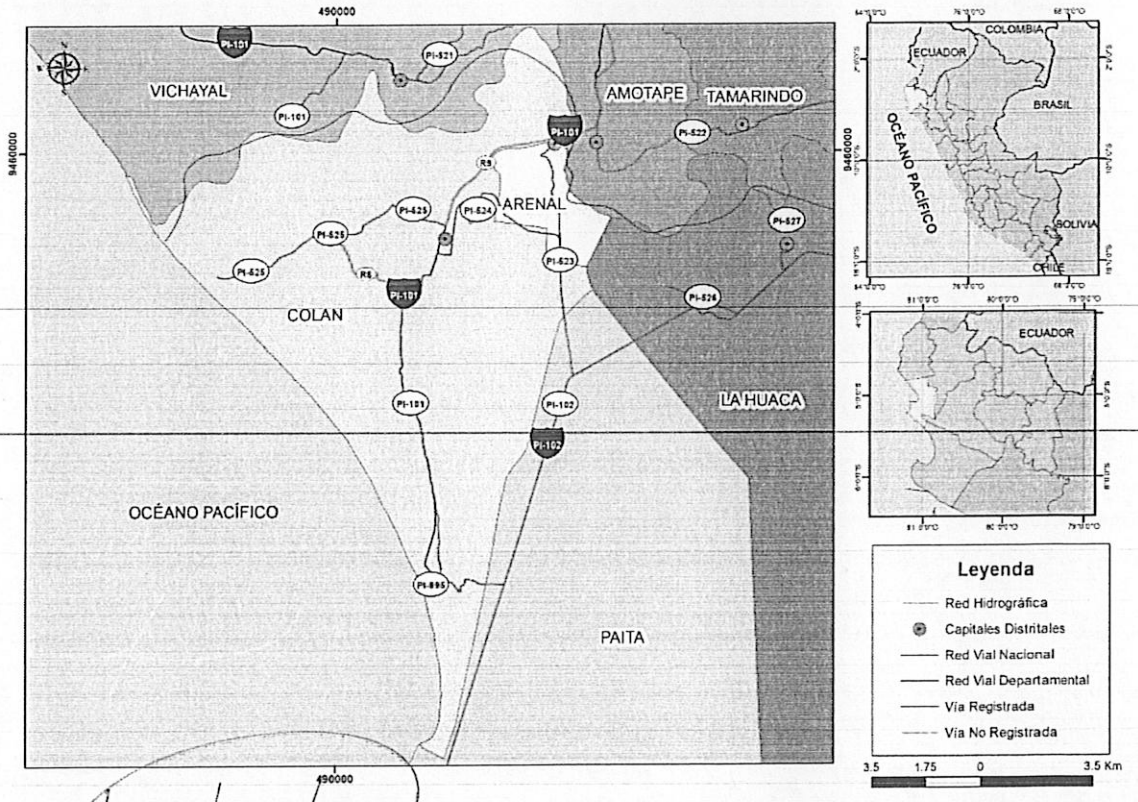
ING. Y CONSULT. CACERES SRL.
CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

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

Mapa vial del distrito de Paita



Mapa vial del distrito de Colán

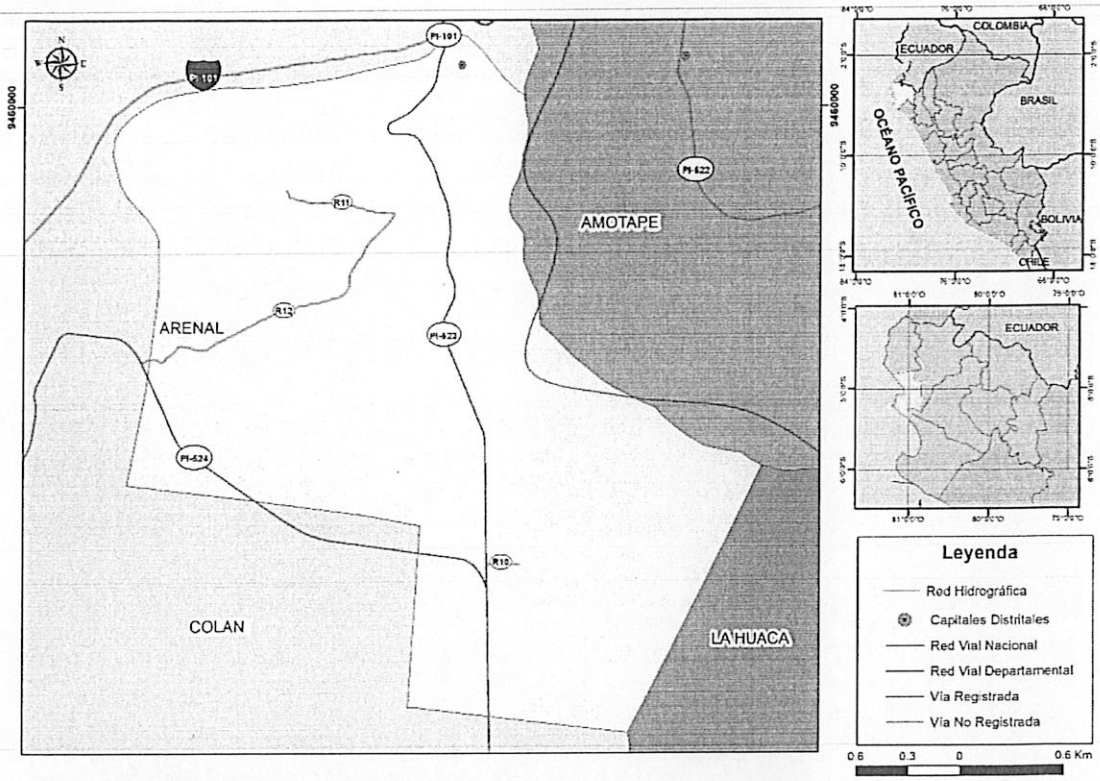


CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. N° 47113

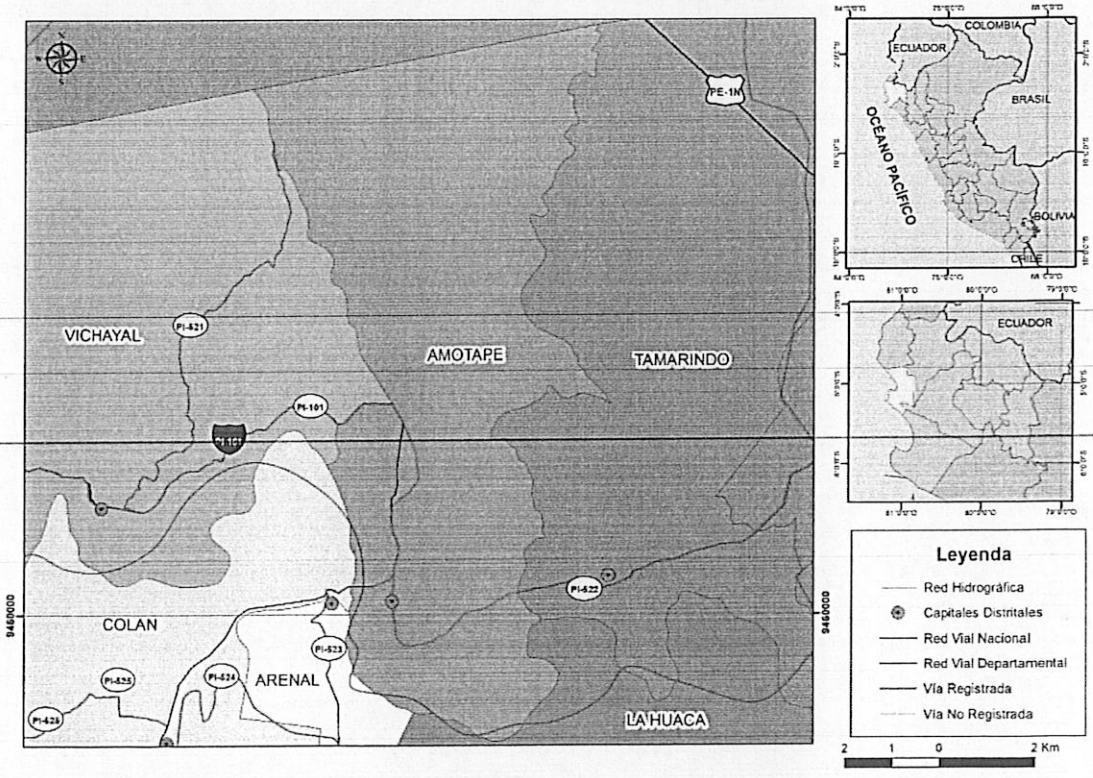
ING. Y CONSULT. CACERES SRL
CRUZ ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

144

Mapa vial del distrito de Arenal



Mapa vial del distrito de Amotape

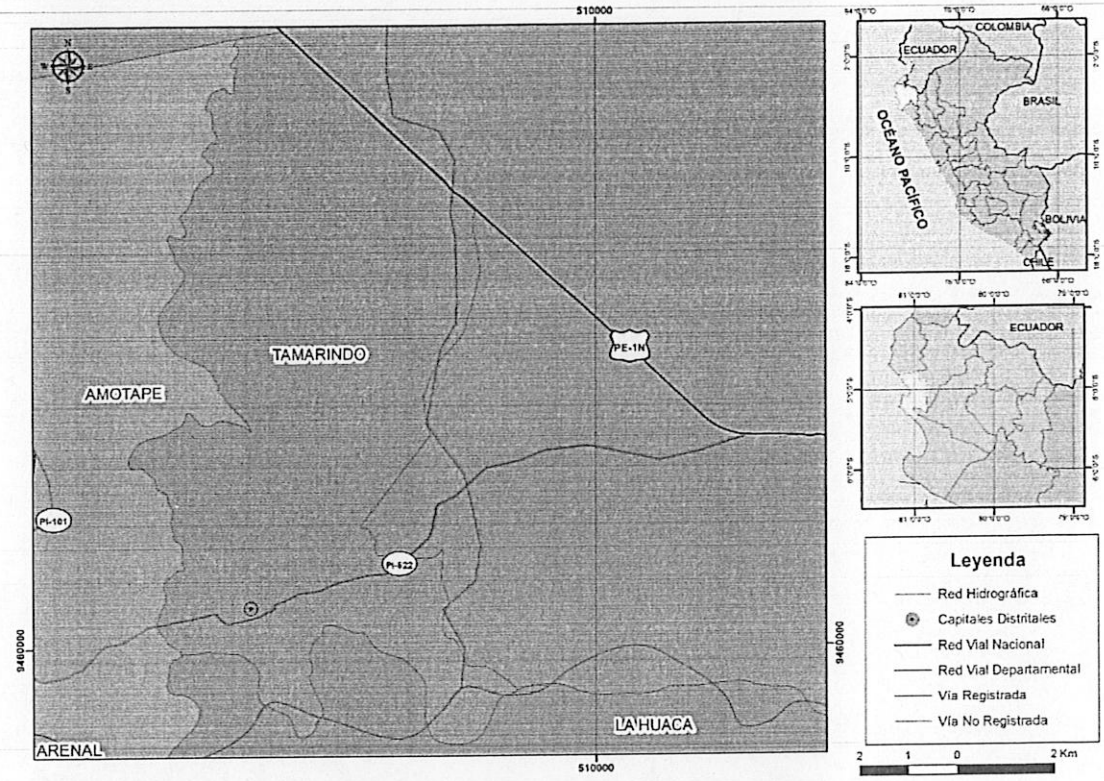


ING. Y CONSULT CACERES SRL.
CROX ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

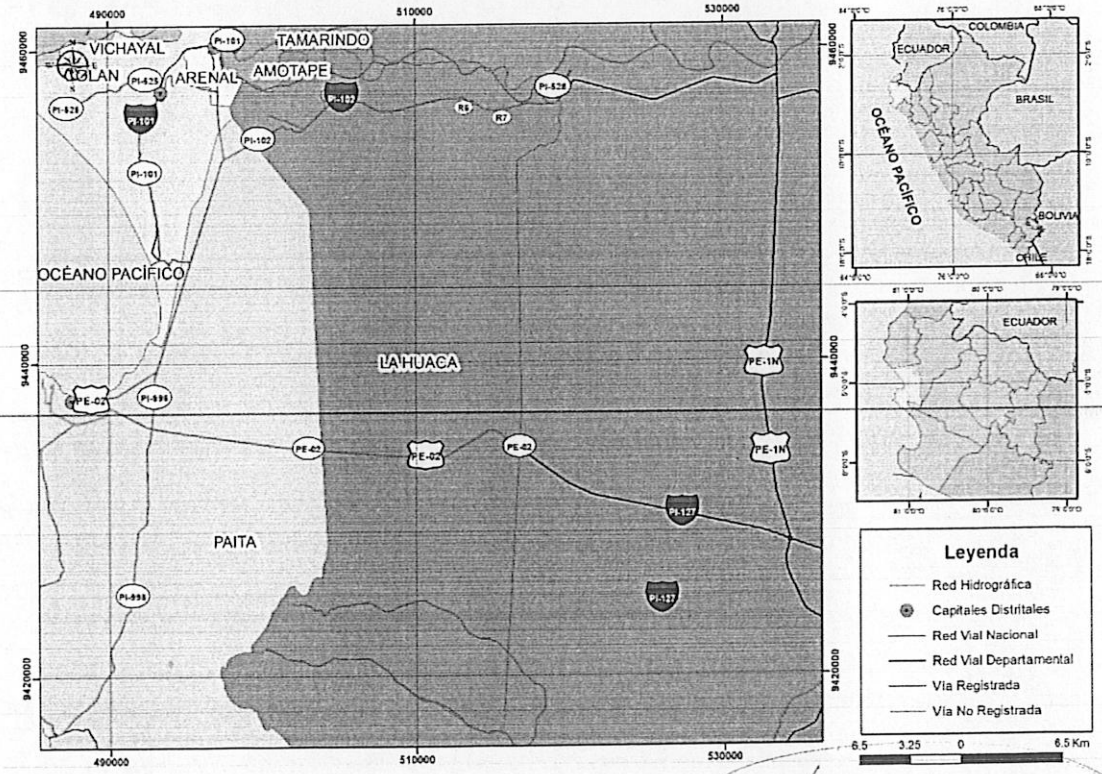
CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE ESTUDIO IVP
CIP Nº 47115

145

Mapa vial del distrito de Tamarindo



Mapa vial del distrito de La Huaca

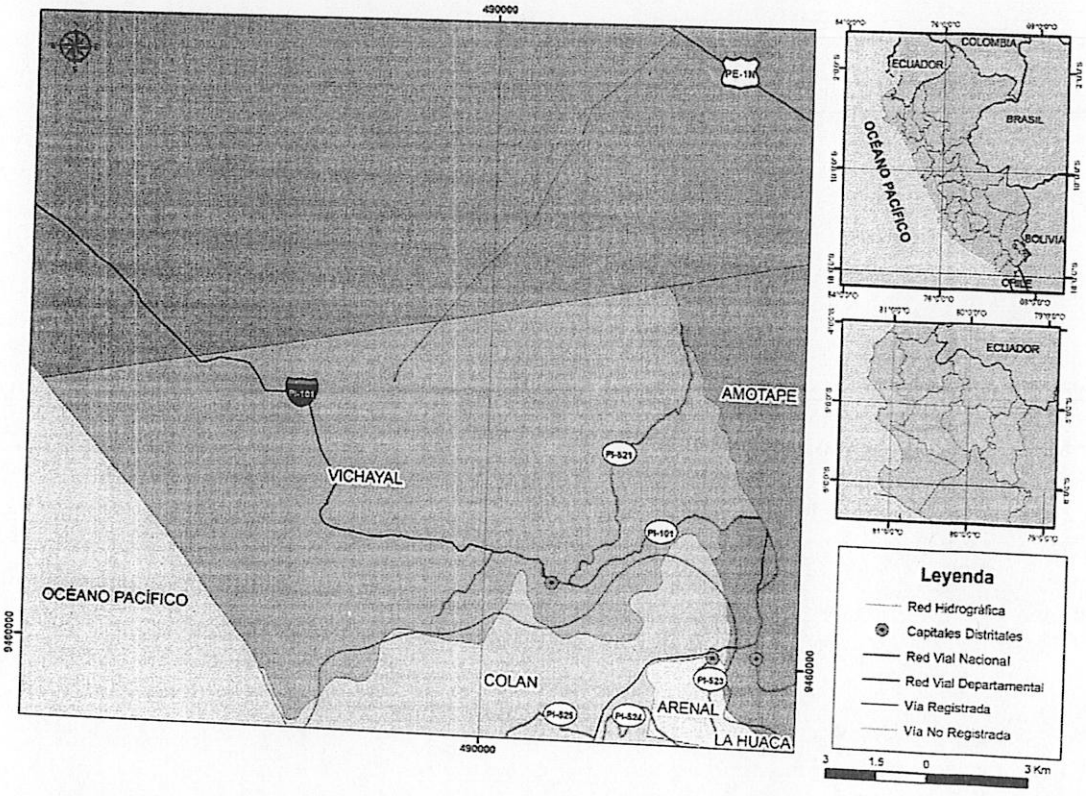


ING. Y CONSULT CACERES SRL.
CROX ALEXIS CÁCERES CÁCERES
APODERADO LEGAL

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

146

Mapa vial del distrito de Vichayal



5.1 Principales ejes viales que atraviesan la provincia

Las Zonas Residenciales de Alta Densidad (RDA) han sido promovidas en los principales ejes viales de Paita para aprovechar la infraestructura de servicios existente en este sector. El rango de densidad bruta ha sido considerado entre 600 y 700 hab./Há.

Las Zonas Residenciales de Densidad Media (RDM), comprende la mayor extensión de las áreas residenciales debido al patrón de vivienda. El rango de densidad bruta ha sido considerado entre 200 y 300 hab./Há.

5.2. Distancia entre las principales localidades de la provincia

La distancia entre centros poblados es un indicador significativo de la accesibilidad que tiene el centro poblado respecto a su capital de distrito, provincia y región. Por ejemplo, el centro poblado Mollecancha del distrito Huáncano de la provincia de Pisco de la región Ica, se comunica y comercializa más con la provincia Castrovirreyna de la región Huancavelica, dada la cercanía.

Vial de la Provincia

El Sistema vial contiene información de todos los caminos que conectan con los poblados que están localizados en la provincia, caminos cuyo origen y destino

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

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO

están dentro de la jurisdicción administrativa de la provincia. La elaboración del Cuadro se basa en la información del IPRV.

Sistema vial y superficie de rodadura

A nivel urbano, la red vial actual está estructurada mediante tres niveles jerarquícos:

- Vías Principales: Son las vías del primer nivel, que permiten el tránsito interprovincial y están constituidas por las carreteras Paita - Piura y Paita-Sullana.

- Vías Colectoras: Son aquellas que conducen el flujo local hacia las vías principales y están constituidas por la antigua Vía de acceso a Paita, la Avenida Bolognesi y la Vía que conduce ENAPU.

- Vías Secundarias: Son todas las vías locales que conforman la red vial urbana.

Sin embargo, la red vial urbana existente presenta marcadas diferencias en cada uno de los espacios que conforman el área urbana. Estas desigualdades están directamente relacionadas con el desarrollo de la trama urbana y su adecuación con la topografía del terreno.

La red vial de Paita Baja se caracteriza por presentar vías de secciones irregulares, truncas con encuentros viales multiaxiales generando circuitos poco definidos y una alta concentración del tránsito vehicular en las primeras cuadras de la Av. Bolognesi en donde se encuentran los mercados de abastos y el paradero informal de transporte interprovincial. En este espacio urbano la red vial carece de un sistema integral de alcantarillado para el drenaje pluvial. Muy por el contrario, Paita Alta presenta una red de trazo regular con vías de secciones adecuadas aunque presenta un sistema de evacuación pluvial insuficiente.

Clasificador de rutas por tipo de superficie de rodadura en la provincia

Características de los Caminos Vecinales

El Reglamento de Jerarquización Vial (Decreto Supremo N° 017-2007-MTC) define como Red Vial Vecinal o Rural a aquella conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito local, cuya función es articular las capitales de provincia con capitales de distrito, éstos entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o regional.

El Cuadro contiene los atributos del camino, como código de ruta, nombre, tipo de superficie, ámbito de influencia, conexión vial y tráfico vehicular, entre otros. Esta información es útil para identificar la importancia de cada camino respecto al resto

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

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

48

de caminos en una cobertura de distrito y de provincia.

Con relación al Estado de transitabilidad, el IPRV brinda información del estado de la carretera, elaborada a partir de la evaluación de las variables superficie de rodadura, obras de arte y velocidad de recorrido; calificándolas en Bueno, Regular y Malo según el camino presente las siguientes características:

- Bueno (B): Para Carreteras No Pavimentadas (Afirmadas), el deterioro no debe exceder de un 10% de la Carretera evaluada, es decir signos de deterioro superficial, mostrando pequeñas deformaciones con huellas/hundimientos < 5 cros., la vía debe contar con señalizaciones; las infraestructuras de drenaje (cunetas, alcantarillas, badenes) y obras de arte (puentes, Pontones) no deben estar obstruidas y en buen estado de operación.

- Regular (R): En esta categoría el deterioro debe ser superior al 10%, pero no debe exceder al 30% de la carretera evaluada; es decir, signos de deterioro superficial mostrando deformaciones con Huellas/hundimientos entre 5 cm y 10 cm., los baches (huecos) identificados pueden repararse con una capa de material adicional, no cuentan con señalización, infraestructuras de drenaje (cunetas, alcantarillas, badenes) limpias a medianamente colmatadas y las obras de arte (puentes, Pontones) deben estar de bueno a regular estado.

- Malo (M): El Afirmado en esta categoría tiene deterioros superiores al 30% de la carretera; es decir, signos de deterioro en huellas/ hundimientos con profundidades > 10 cm, identificándose baches (huecos) que requieren una reconstrucción, no cuentan con señalizaciones, las cunetas y alcantarillas se encuentran de medianamente colmatadas a colmatadas, los puentes, pontones, muros de contención y badenes en mal estado.

En relación al tránsito vehicular considerada en el Cuadro, se identifica el tipo de vehículo que circula o transita con cierta frecuencia por cada camino, el tipo de servicio de transporte de pasajeros, local o interprovincial y, en el caso del transporte de carga, si transitan camiones de 2 ejes (liviano LI) o de más ejes (vehículo pesado PE).

Para estimar o cuantificar el flujo de vehículos que transita en forma diaria o semanal en cada camino, se debe considerar lo siguiente:

- Catalogar el servicio de transporte de pasajeros para cada centro poblado, de esta manera se conoce qué poblados tienen servicio. Esta información se obtiene del municipio provincial o del distrito según las ordenanzas donde aprueban las rutas y frecuencias según cada empresa de servicio de transportes, tanto de pasajeros como de carga.

- En caso que no exista este dato, se debe ir al terminal terrestre de cada localidad, donde se brinda el servicio de transporte a las diversas localidades y levantar la información.

- En caso que no exista un terminal terrestre, se debe preguntar al poblador de

ENG. Y CONSULT CACERES SRL.
CRUZ ALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

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

cada centro poblado el tipo de servicio de transporte que tiene su localidad y la frecuencia, o si emplean otros modos de transporte.

5.3. Características de los caminos vecinales por distrito

Indicadores de Infraestructura vial Rural

Se estima un grupo de indicadores sobre la situación de la infraestructura vial, esta información también permite comparar y conocer las diferencias existentes entre las diversas provincias en cuanto a los centros poblados atendidos, longitud de la red vial, estado de transitabilidad y tipo de superficie, entre otros aspectos.

Indicadores de infraestructura vial de la provincia

a)	% de Centros Poblados con accesibilidad al Sistema Vial (Redes Nacionales, Departamentales y Vecinales):		80.4 %
b)	% de Centros Poblados con accesibilidad a la Red Vecinal:		100 poblados 22.0 %
c)	% de Centros Poblados sin conexión:		78.0 %
d)	Total de Kilómetros georeferenciados:		1084.96 Km.
e)	Kilómetros georeferenciados de Vías Registradas:		779.12 Km.
f)	Kilómetros georeferenciados de vías No Registrada:		305.84 Km.
g)	% Incremento de Red Vecinal: (Vías No Clasificadas / Vías Clasificadas de la Red Vecinal) :		39.3 %
h)	N° de rutas no registradas en Sistema Vial:		25
i)	N° de rutas totales del Sistema Vial de la Provincia:		42
j)	Tipo de superficie:	Asfaltado	77.87 Km. (10.0%)
		Afirmado	4.90 Km. (0.6%)
		Sin Afirmar	51.59 Km. (6.6%)
		Trocha	644.76 Km. (82.8%)
k)	Estado de Transitabilidad:	Bueno	104.06 Km. (13.4%)
		Regular	225.94 Km. (29.0%)
		Malo	449.12 Km. (57.7%)

5.4. Tipo de intervención en los caminos vecinales.

El tipo de intervención requerido en cada camino vecinal es determinado con base a la información del IPRV, sobre las características físicas del camino y su estado de transitabilidad; el Nivel de intervención, muestra dicha información. Cabe precisar que el señalamiento del tipo de intervención al nivel del plan vial no es definitivo, es una primera aproximación para la elaboración de los diferentes programas de intervención del PVPP. El nivel de intervención de un camino será determinado por los estudios de preinversión correspondientes.

A este nivel, la intervención para cada camino podrá corresponder, según el

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

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
Julio Miguel Vargas Flores
COODINADOR DE SERVICIO IVP

estado de transitabilidad en que se encuentre, a una de las actividades siguientes:

Estado Bueno : Mantenimiento Rutinario — MR Estado
Regular : Mantenimiento Periódico — MP Estado Malo
: Rehabilitación — R / Mejoramiento - M

Mantenimiento Rutinario:

Se realiza con carácter preventivo, de modo permanente y tiene por finalidad preservar los elementos de la carretera, conservando las condiciones que tenía después de la construcción o rehabilitación; incluye labores de limpieza de la plataforma, limpieza de las obras de drenaje, corte de la vegetación en el derecho de vía y reparaciones menores de los defectos puntuales de la plataforma. En los sistemas tercerizados se incluye también el cuidado y vigilancia de la vía.

Mantenimiento Periódico:

Se realiza en períodos de un año o más, con la finalidad de recuperar las condiciones físicas de la carretera, deterioradas por el uso y evitar que se agraven los defectos, preservar las características superficiales de la vía y corregir defectos mayores puntuales; comprende las reparaciones de la carpeta asfáltica, de las obras de arte y drenaje, reparaciones de la señalización y elementos de seguridad.

Rehabilitación:
La rehabilitación procede cuando el camino se encuentra demasiado deteriorado como para poder resistir una mayor cantidad de tránsito en el futuro, pudiendo incluir algunos mejoramientos en los sistemas de drenaje y de contención. La rehabilitación tiene como propósito restablecer la capacidad estructural y la calidad de la superficie de rodadura.

Mejoramiento:
Se refiere a la introducción de mejoras en los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, incluidos los trabajos relacionados a la renovación de la superficie y la rehabilitación. El objetivo de estas labores es incrementar la capacidad del camino y la velocidad de circulación, así como la seguridad de los vehículos que por él transitan.

5.5. Principales caminos de herradura e infraestructura fluvial

Caminos de Herradura

El camino de herradura es una vía terrestre para el tránsito de peatones y animales, permite conectar e integrar centros poblados alejados de las actividades social, económica y cultural de un distrito, provincia o región.

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

En las zonas rurales los caminos de herradura tienen mucha importancia para el traslado de personas y productos, por lo que se requiere identificar los principales caminos de herradura que deben estar en adecuadas condiciones de uso.
En el Mapa del Sistema Vial debe mostrarse las conexiones de los caminos de herradura.

Infraestructura Fluvial

El Desembarcadero Pesquero Artesanal Yacila se encuentra ubicado en la localidad de Yacila en el Distrito de Paita, Provincia de Paita, Región Piura. El terreno donde se emplaza el muelle del desembarcadero, se encuentra dentro de la jurisdicción de la Dirección General de Capitanía y Puertos (DICAPI) de la Marina de Guerra del Perú, la que incluye el mar y abarca 50.0m en tierra firme, medido desde la isobata 0.00m.

El Desembarcadero Pesquero Artesanal Yacila, fue construido en el año de 1997 y a la fecha data una antigüedad de 17 años, tiene un muelle tipo espigón de atraque directo de embarcaciones de pesca artesanal hasta BRT<30tm, presenta un cabezo de 52 metros de lago y el puente de acceso de 64.50 metros, ocupa un área aproximada en mar de 552.26 m2 aproximadamente. Las características de cada uno de los componentes del muelle espigón de este desembarcadero pesquero son como se presenta a continuación:

Descripción de las estructuras del puente de acceso del muelle

El muelle está formado por un puente de acceso con una plataforma en pendiente que une la zona de labores previas (zona de lavado), con el inicio del cabezo ó plataforma de desembarque, presenta los siguientes componentes.

Tablero del puente
Conformado por una losa de concreto armado en pendiente de 3.5%, apoyada sobre vigas transversales, con una longitud total de 64.50 m y un ancho de 3.87 m, el cual presenta corrosión y desgaste en toda la superficie.

Vigas
Existen 02 vigas longitudinales y 13 vigas transversales. Las vigas longitudinales coincidentes con el alineamiento de los pilotes, estas se apoyan directamente en las vigas transversales, de las cuales las vigas 8, 9 y 11 se encuentran corroídas, se puede apreciar la presencia del acero y desgaste del concreto.

Pilotes
El puente de acceso en pendiente cuenta con una estructura de concreto armado conformada por 4 pilotes verticales de sección cuadrada, hincados en fondo marino, los cuales se mantienen con su sección original de 0.30x0.30m, se evidencia corrosión y desgaste del concreto.

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

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

Barandas de protección

El puente de acceso lateralmente y a todo su largo tiene barandas de protección conformado por sardineles de concreto en toda su longitud de 0.20m de altura, con pasamanos de madera a una altura de 0.85m sobre el piso terminado de la rampa de acceso, la cual se encuentran envejecidas y rajadas.

En zonas de selva el transporte de pasajeros y de carga se realiza con mayor frecuencia por río y aéreo, presentando la particularidad de tener ríos navegablespermanentes y ríos navegables por épocas (baja el caudal y no son navegables). El transporte es bimodal o multimodal, dependiendo de los modos de transporteque vinculen a la provincia en cuestión. El transporte multimodal es la articulación entre diferentes modos de transporte utilizando como medida la carga, a fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de trasbordo demateriales y mercancías.

El mejoramiento de caminos peatonales o vecinales está ligado a mejorar o construir infraestructura vial para facilitar el transporte fluvial.

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

CAPITULO VI. BRECHA VIAL

6.1 BRECHA POR CARENCIA DE VIAS

En este caso la brecha está determinada por la demanda, toda vez que se trata de construcción de vías donde no existe.

a) Integración al mercado asociada a cadena de valor-competitividad

En el caso de construcciones asociadas a la integración al mercado mediantecadenas de valor, la demanda ha sido determinada por la importancia de los centros de producción de los productos priorizados que no tienen conexión vial hacia el centro de acopio menor, principalmente.

Cuadro N° 41:

Demanda de construcción de caminos para integración al mercado

Demanda de construcción	Cadena de valor asociada	Construcción propuesta	
		N° Km	Ruta/camino/tramo
NUEVO TAHONA-PAITA	Producción agrícola-pecuaria	1.5	Nuevo Tahona-PI-523
SANTA ROSA-PAITA	Producción agrícola-pecuaria	0.4	Santa Rosa- PI-102
SAN LUIS-PAITA	Producción agrícola-pecuaria	1.8	San Luis- PI-101
LA BOCANA NUEVA-PAITA		5	La Bocana Nueva- PI-101
ISLA SAN LORENZO-PAITA	Producción pesquera	3.5	Isla San Lorenzo- PI-101

Fuente: Elaboración propia

ING. Y CONSULT CACERES SRL
CRISTOBAL ALEXIS CÁCERES CÁCERES
REPRESENTANTE LEGAL

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

a) **Acceso de la población a servicios sociales básicos**

En el Cuadro Nº40 identificamos la ruta con código R200701 provisional colocado en el inventario vial donde existe la demanda de la intervención para mejorar el camino vecinal para el acceso a un centro de salud en el distrito de Paita.

Cuadro N° 42:

Demanda de Construcción de caminos para acceso a servicios educación y salud

Demanda de construcción	Construcción propuesta	
	N° Km	Ruta/camino/tramo
NUEVO TAHONA	1.5	Nuevo Tahona-PI-523
SANTA ROSA	0.4	Santa Rosa- PI-102
SAN LUIS	1.8	San Luis- PI-101
LA BOCANA NUEVA	5	La Bocana Nueva- PI-101
ISLA SAN LORENZO	3.5	Isla San Lorenzo- PI-101

Fuente: elaboración propia

6.2. BRECHA POR INADECUADAS VIAS

La brecha vial por inadecuadas vías está determinada por la diferencia entre el nivel y características que debería tener la vía para soportar un volumen de tráfico proyectado a 5 años y el nivel y característica que presenta la vía actualmente.

En base al Cuadro Nº28, de la demanda de vías inadecuadas para su integraciónal mercado asociadas a cadenas se generó el Cuadro Nº41 y 42 caracterizando el estado de conservación y nivel de intervención identificados en el Inventario Vial.

Saldar la brecha vial bajo el criterio de integración al mercado mediante cadenasde valor y acceso a los servicios, implica otorgar competitividad a las actividadesde la provincia.

ING. Y CONSULT. CACERES SRL
CROY ALEXIS CÁCERES CÁCERES
REPRESENTANTE LEGAL

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

Cuadro N° 43:

Rehabilitación o mejoramiento de caminos para integración al mercado

RUTAS	NOMBRE DEL CAMINO	CADENAS DE VALOR ASOCIADAS AL NUEVO CAMINO	TPDA ACTUAL	LONG VIA	TPDA PROYECTADO AL AÑO 5	ESTADO DE CONSERVACIÓN	TIPO DE INTERVENCIÓN (R O M)
R1	CENTRO DE ENTRENAMIENTO PESQUERO CEP PAITA - FONDEPES)	Pesca	10	1.9	10	Malo	Rehabilitación
R2	EMP. PE02 (EL TABLAZO) - NUEVA ESPERANZA - COMPLEJO PESQUERO (VIA DE EVITAMIENTO)	Pesca	4	6.5	4	Malo	Rehabilitación
R3	EMP. PI - 102 - AA.HH. MIRAFLORES	Agrícola, pecuaria	5	0.2	5	Malo	Rehabilitación
R4	EMP. PI - 102 - 31 DE OCTUBRE	Agrícola, pecuaria	9	0.6	9	Malo	Rehabilitación
R5	EMP. DV FÁTIMA	Agrícola, pecuaria	4	0.3	4	Malo	Rehabilitación
R6	EMP. PI - 102 - NOMARA	Agrícola, pecuaria	3	1.6	3	Malo	Rehabilitación
R7	EMP. PI-102 – MACACARÁ – EMP. PI-102	Agrícola, pecuaria	8	1	8	Malo	Rehabilitación
R8	PUEBLO NUEVO DE COLÁN A ANEXO PUERTO PIZARRO	Pesca	9	4	9	Malo	Rehabilitación
R9	PUEBLO NUEVO DE COLÁN A ANEXO ARENAL	Pesca	7	4.8	7	Malo	Rehabilitación

Fuente: elaboración propia

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

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

000000047

47

156

CAPITULO VII. CAPACIDADES INSTITUCIONALES PARA LA GESTION VIAL

7.1 CAPACIDADES INSTITUCIONALES

Dentro de la política el desarrollo provincial se encuentra la construcción de trochas carrozables y caminos de herradura para integrar más los centrospoblados a los servicios de educación y salud principalmente, objetivo de los gobiernos municipales, que se cumple con las deficiencias que se identifica por la escasa disponibilidad presupuestal del municipio y de las organizaciones cooperantes.

Equipamiento

Las municipalidades tanto de la Provincial como las Distritales, están equipadas mayormente con tractores de oruga, motoniveladora, cargadores frontales, rodillos y volquetes para dar apertura algunas trochas carrozables, según lo permita su disponibilidad presupuestal y dar solo mantenimiento y en algunos casos para mejorar las trochas existentes. En el cuadro 43 se generaliza la dotación logística actual y en déficit de las municipalidades distritales de Paita. De ello se observa un déficit en el equipo adecuado para las intervenciones viales, contando básicamente con camionetas para la supervisión de obras.

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

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
Julio Miguel Vargas Flores
COORDINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. Nº 47113

Cuadro N° 44:

Dotación actual y requerida de recursos para los órganos de gestión vial municipal

Órgano/Función	Recursos								
	Humanos*			Infraestructura*			Equipo*		
	A	R	D	A	R	D	A	R	D
Gerencia de acondicionamiento Territorial	5	2	2	2	1	1	12	4	4
Oficina de Planeamiento y Presupuesto	5	1	1	2	1	1	8	8	0
Instituto Vial Provincial	1	4	3	1	3	2	7	2	2

Fuente: Elaboración Propia

Aspectos económicos y Financieros de la Municipalidad

Los recursos financieros de la municipalidad son mayormente para cubrir las planillas del personal que labora en sus locales, y para ejecutar obras pequeñas, así como la rehabilitación o apertura de trochas carrozables y de los caminos de herradura en coordinación con el gobierno regional o nacional, está en función a dos factores: el presupuesto para ejecutar la obra y la presencia de un stock demaquinaria pesada. La escasa disponibilidad presupuestal limita el nivel de construcción de los caminos, quedando solo en trochas carrozables, con las deficiencias del caso.

Podemos observar en el cuadro Nº43 las metas físicas y financieras de infraestructura vial de la provincia de Paita relacionadas a intervenciones de caminos locales de la Provincia de Paita.

ING. Y CONSULT. CACERES SRL.
ROXALEXIS CACERES CACERES
REPRESENTANTE LEGAL

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

Cuadro N° 45:

Ejecución de metas físicas y financieras de infraestructura vial

Proyecto Vial/Programa de Intervención	AÑO 2018				AÑO 2019				AÑO 2020			
	Meta Física	Meta Presupuestal	Ejecución Física	Presupuesto Ejecutado	Meta Física	Meta Presupuestal	Ejecución Física	Presupuesto Ejecutado	Meta Física	Meta Presupuestal	Ejecución Física	Presupuesto Ejecutado
2323614: MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL Y PROTECCION DE VIVIENDAS EN EL DISTRITO TAMARINDO	0.87	S/ 2,012,591.00	4.02	S/ 2,010,438.00								
2325142: MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSITABILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR DEL DISTRIRO COLAN	4.02	S/ 646,215.00	4.02	S/ 515,815.00								

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

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

159

2327056: MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE LA TRANSITABILIDAD PEATONAL DE LA AV LEONCIO PRADO, DISTRITO DE LA HUACA	0.94	S/ 592,405.00	0.94	S/ 590,777.00		S/ 12,197.00		S/ 12,197.00				
2136309: CONSTRUCCION DE ALAMEDA Y ACCESOS VIALES EN AMOTAPE					10.43	S/ 3,667,499.00	10.43	S/ 3,571,945.00		S/ 94,455.00		S/ 35,949.00
2422615: MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSITABILIDAD PEATONAL, EN EL DISTRITO DE PAITA					0.3	S/ 342,504.00	0.3	S/ 216,216.00		S/ 117,668.00		S/ 117,559.00

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

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

2460015: REPARACION DE PAVIMENTO; EN EL(LA) REHABILITACION DE LA PAVIMENTACION DE VICHAYAL					1.22	S/ 470,303.00	1.22	S/ 416,861.00		S/ 57,419.00		S/ 1,930.00
2378742: MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSITABILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR EN AMOTAPE									2.22	S/ 1,024,536.00	2.22	S/ 938,826.00

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

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
Julio Miguel Vargas Flores
COODINADOR DE SERVICIO IVP
CIP. Nº 47113

2403054: REPARACION DE VEREDA; EN ELDISTRITO DE TAMARINDO										1.29	S/ 834,366.00	1.29	S/ 756,839.00
2459563: REPARACION DE PAVIMENTO; EN EL DISTRITO DE LA HUACA					S/ 1.73	S/ 436,354.00	S/ 1.73	S/ 366,706.67			S/ 72,015.00		S/ 64,572.00

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

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

2471366: CREACION DE PAVIMENTO EN EL DISTRITO DE AMOTAPE										3.88	S/ 1,479,485.00	S/ 2.44	S/ 854,340.00
2208224: INSTALACION DE PISTAS Y VEREDAS EN LAS CALLES DE TAMARINDO	1	2,305,213			1	1,212,415		1	870,284				
2218902: CREACION DE PISTAS Y VEREDAS EN LAS	0.85	200,008			0.85			0.85					

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

CALLES DE LA HUACA													
2290900: MEJORAMIENTO URBANISTICO DEL DISTRITO DE VICHAYAL	0.85	40,501			0.85	536,592		0.85	780				
2410516: MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL DEL DISTRITO DE PAITA	1.2	88,500			1.2	1,759,608		1.2	1,707,788				

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

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

164

2459580: CREACION DE LOS SERVICIOS DE TRANSITABILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL DEL DISTRITO DE AMOTAPE	1				1	33,000		1				

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

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

2459580: CREACION DE LOS SERVICIOS DE TRANSITABILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL DE LA CALLE MICAELA BASTIDAS, CALLE S/N Y PASAJES S/N 01, 02, 03, Y 04 DEL BARRIO EMPLEADOS LOS ORGANOS DEL DISTRITO DE LA HUACA	1				1	33,000	1						
AMPLIACIÓN DEL ESPACIO URBANO INFRAESTRUCTURA DE PROTECCIÓN,	10	43,131.00	9.8	4,225.36									

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

CACERES CONSULTORIA E INGENIERIA SRL.
Julio Miguel Vargas Flores
COODINADOR DE SERVICIO IVP
CIP N° 477173

166

CANALIZACIÓN Y PEATONAL DEL DISTRITO DE COLAN													
RECONSTRUCCION DE LOS SERVICIOS DE TRANSITABILIDAD VEHICULAR EN EL DISTRITO DE VICHAYAL	7.945	1579032	0	0	7.945	1610432	1.95	1.95	7.945	1579032	88.45	88.45
2480422: REPARACION DE PISTA; EN EL(LA) DE TOCHA CARROZA									2	1,479,392.00	100	98.1

ENG. 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

36

167

BLE DISTRITO DE PAITA													
2492871: REPARACION DE CAMINO DEL DISTRITO DE AMOTAPE									1.3	28,500.00	0	100	

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

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

2167130: MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL EN EL CENTRO CIVICO, DISTRITO DE PAITA - PIURA					1.7	2,332,481.00	100	97.7	0.0391	20,090.00	100	69.9

Fuente: Plan Anual de Contrataciones por Procesos Programados

Es importante identificar las razones que explican los resultados alcanzados e identificar las causas que permitan las mejoras; las razones pueden estarreferidas a señalar los problemas o estrategias que han contribuido a losresultados obtenidos:

Cuadro N° 46:

Problemas, soluciones y acciones de mejora de la gestión vial

Área Problemas referidas a:	Problemas	Soluciones	Acciones
Estructura Orgánica	Limitado Personal profesional y técnico	Mayor financiamiento presupuestal	Adecuación SERVIR
Capacidades instaladas (infraestructura, personal, equipamiento)	Limitada infraestructura y equipamiento	Mayor financiamiento presupuestal	Elaboración de un PIP -IOAR para la ampliación de infraestructura e equipamiento
Gestión Vial	Limitada gestión Vial	Incorporación de estrategias de financiamiento	Implementación de proyectos APP y Obras por impuestos
Presupuesto y Financiamiento	Limitado presupuesto y financiamiento	Elaboración de propuesta de programas presupuestales adicionales	Elaboración de un PIP -IOAR
Procedimientos	Procesos administrativos y operativos burocráticos	Implementación gestión por procesos y mejora continua	Adecuación SERVIR

Fuente: Elaboración Propia

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

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

169

2167130: MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL EN EL CENTRO CIVICO, DISTRITO DE PAITA - PIURA					1.7	2,332,481.00	100	97.7	0.0391	20,090.00	100	69.9

Fuente: Plan Anual de Contrataciones por Procesos Programados

Es importante identificar las razones que explican los resultados alcanzados e identificar las causas que permitan las mejoras; las razones pueden estarreferidas a señalar los problemas o estrategias que han contribuido a losresultados obtenidos:

Cuadro N° 46:

Problemas, soluciones y acciones de mejora de la gestión vial

Área **Problemas referidas a:**	**Problemas**	**Soluciones**	**Acciones**
Estructura Orgánica	Limitado Personal profesional y técnico	Mayor financiamiento presupuestal	Adecuación SERVIR
Capacidades instaladas (infraestructura, personal, equipamiento)	Limitada infraestructura y equipamiento	Mayor financiamiento presupuestal	Elaboración de un PIP -IOAR para la ampliación de infraestructura e equipamiento
Gestión Vial	Limitada gestión Vial	Incorporación de estrategias de financiamiento	Implementación de proyectos APP y Obras por impuestos
Presupuesto y Financiamiento	Limitado presupuesto y financiamiento	Elaboración de propuesta de programas presupuestales adicionales	Elaboración de un PIP -IOAR
Procedimientos	Procesos administrativos y operativos burocráticos	Implementación gestión por procesos y mejora continua	Adecuación SERVIR

Fuente: Elaboración Propia

ENG. Y CONSULT CACERES SRL.
CRUX ALEXIS CÁCERES CÁCERES
REPRESENTANTE LEGAL

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

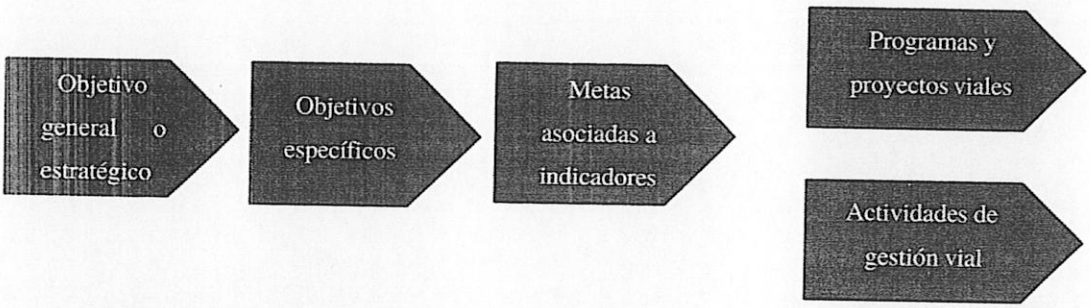
170

CAPITULO VIII. PROPOSITO DEL PLAN VIAL PROVINCIAL

Propósito Del Plan Vial Provincial Participativo de Paita

En este capítulo se desarrolla la propuesta de articulación estratégica del plan vial en el marco de las políticas nacionales, regionales y provinciales de desarrollo económico y social. El logro del objetivo general se basa en la articulación de unconjunto de acciones, tal como se presenta en el siguiente diagrama:

FIGURA 24: DIAGRAMA DEL PROPÓSITO DEL PLAN VIAL PARTICIPATIVO



Fuente: Guía Metodológica para la elaboración de Planes Viales Participativo 2017. MTC

8.1 OBJETIVOS Y METAS

OBJETIVOS GENERALES:

Las intervenciones de los caminos vecinales estarán articuladas a los objetivos de la provincia de Paita y departamento de Piura.

Para alcanzar la visión regional al 2021, de los actores del departamento de Piura acordamos los siguientes objetivos según el Plan de Desarrollo Regional Concertado:

- Mejorar los niveles de inclusión social e igualdad de género en el departamento.
- Garantizar el acceso a la población, especialmente rural y de frontera aservicios básicos de calidad (agua segura, saneamiento y electrificación).
- Mejorar el acceso de la población a servicios de salud y educación decalidad.
- Fortalecer la gobernabilidad democrática, seguridad ciudadana y la pasasocial en el departamento.

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

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

- Incrementar la competitividad económica-productiva del territorio departamental con alto nivel de empleo adecuado y productividad.

- Disminuir la vulnerabilidad de la población y del territorio departamentalante riesgo de desastres y cambio climático.

- Promover el aprovechamiento sostenible y diversificado de los recursos naturales y mejora de la calidad y gestión ambiental.

VISIÓN COMPARTIDA DEL FUTURO PARA EL SIGLO XXI DEL PLAN BICENTENARIO EL PERÚ HACIA EL 2021

Somos una sociedad democrática en la que prevalece el Estado de derecho y en la que todos sus habitantes tienen una alta calidad de vida, e iguales oportunidades para desarrollar su máximo potencial como seres humanos. Tenemos un Estado moderno, descentralizado, eficiente, transparente, participativo y ético al servicio de la ciudadanía. Nuestra economía es dinámica, diversificada, de alto nivel tecnológico y equilibrada regionalmente, con pleno empleo y alta productividad del trabajo. El país favorece la inversión privada y la innovación, e invierte en educación y tecnología para aprovecharcompetitivamente las oportunidades de la economía mundial. La pobreza y la pobreza extrema han sido erradicadas, existen mecanismos redistributivos parapropiciar la equidad social y los recursos naturales se aprovechan en forma sostenible, manteniendo una buena calidad ambiental.

Objetivos Estratégicos de la Provincia de Paita

- Consolidar el liderazgo de la municipalidad en el desarrollo de la comunidad, logrando la participación de instituciones y organismos a nivel nacional e internacional.

- Garantizar el acceso y la atención de la población de escasos recursos económicos a los servicios básicos de salud.

- Promover el desarrollo integral de la mujer y familia con equidad de género y fomentar el desarrollo participativo y sostenible de las organizaciones sociales de base, así como también promover el apoyo social al niño, al anciano y adulto mayor a través de la realización de programas de asistencia social.

- Promover el desarrollo turístico y económico local

ING. Y CONSULT CACERES SRL.
REPRESENTANTE LEGAL

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

00000031

- Mejorar y rehabilitar la red vial
- Mejorar la infraestructura educativa, así como también la calidad de los procesos y aprendizaje del deporte.

8.1 ESTRATEGIAS

FIGURA 25: EJES ESTRATÉGICOS DE LA PROVINCIA DE PAITA

Ejes Estratégicos de la Provincia de Paita				
DERECHOS FUNDAMENTALES Y DIGNIDAD DE LAS PERSONAS	Propiciar la eliminación de la desigualdad extrema de ingresos y la erradicación de la pobreza y la pobreza extrema.	Promover la generación de oportunidades para el desarrollo humano.	Asegurar el acceso de las personas en situación de pobreza y pobreza extrema a los medios que les permitan lograr su propio desarrollo, reduciendo progresivamente la dependencia de los programas sociales.	Eliminar todas las formas de discriminación entre mujeres y varones; y asegurar el acceso pleno de las mujeresa los servicios educativos en todos sus niveles y a las posiciones de decisión pública y privada.
OPORTUNIDADES Y ACCESO A LOS SERVICIOS BASICOS	Eliminar las brechas de calidad entre la educación pública y la privada, y entre la educación rural y la urbana.	Garantizar que la provincia permanezca libre de analfabetismo, interviniendo en zonas urbanas marginales y rurales, con atención especial a las minorías, los inmigrantes, los niños y jóvenes sin escolarizar, y las personas discapacitadas.	Asegurar una oferta de educación técnico productiva de calidad, articulada a las demandas de desarrollo de la provincia y sus distritos.	Impulsar el mejoramiento de la calidad de la educación superior y su aporte al desarrollo socioeconómico y cultural de la provincia.
ESTADO Y GOBERNABILIDAD	Reformar la administración del Estado para mejorar su capacidad de gestión en el nivel local, asegurando su presencia en todo el territorio de la provincia e incrementando la cobertura, eficiencia y calidad de sus servicios y la celeridad en la atención de trámites.	Revalorar y fortalecer la carrera pública promoviendo el alto rendimiento profesional sustentado en competencias técnicas y personales con solvencia moral, mediante el establecimiento de un nuevo servicio civil y una gerencia pública meritocrática eficiente y con vocación de servicio.		Promover el sistema del gobierno electrónico para mejorar la eficiencia y calidad de la gestión pública.

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

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

173

	Mantener mecanismos de diálogo y coordinación permanente entre las		Posibilitar el acceso de todos	
ECONOMÍA, COMPETITIVIDAD Y EMPLEO	distintas entidades del sector público y entre el sector público y el sector privado, para definir temas estratégicos de desarrollo e instrumentos que permitan mejorar y consolidar la competitividad del sector productivo.	Promover el desarrollo del tercer sector o economía solidaria (cadenas productivas, alianzas estratégicas, subcontrataciones) , para convertir las MYPES en PYMES formales.	los tipos de empresas, en especial de las MYPES, a los mercados financieros con igualdad de oportunidades, y promover el desarrollo empresarial en la conducción de las unidades de producción familiar en los Ámbitos urbano y rural.	Promover el desarrollo de los servicios turísticos y de gastronomía, así como las actividades vinculadas a estos
DESARROLLO PROVINCIAL	Revertir las condiciones de exclusión y escaso acceso de la población a los servicios básicos mediante programas, proyectos e incentivos que reduzcan su aislamiento espacial y promuevan su concentración en nuevos centros poblados compatibles con su hábitat natural y su cultura. El impulso a los corredores económicos existentes serán el primer paso de este proceso.		Fomentar alianzas público-privadas para invertir en infraestructura productiva y de servicios básicos.	
RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE	Promover e incentivar la producción limpia, el biocomercio, el uso de energías renovables y nuevas fuentes de energía, el aprovechamiento o de las oportunidades económicas y ambientales de los mercados nacionales e internacionales para el desarrollo competitivo y ecoeficiente de las potencialidades de la provincia y región.	Fomentar la participación ciudadana organizada en los procesos de toma de decisiones para el desarrollo sostenible de los diferentes niveles de gobierno.	Proteger el ambiente y sus componentes con enfoque preventivo y recuperar la calidad ambiental, asegurando la conservación y el aprovechamiento o sostenible de los recursos naturales y la biodiversidad de una manera responsable y congruente con el respeto de los derechos fundamentales de las personas.	Promover la responsabilidad ambiental empresarial en las actividades productivas a través de la prevención, la internalización de costos y la compensación justa de los impactos ambientales y sociales de los megaproyectos.

Fuente: Adaptado de PDLC de la Provincia de Paita

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