

INSTITUTO VIAL PROVINCIAL SAN MARTIN

PLANIFICACION VIAL PARTICIPATIVA A NIVEL PROVINCIAL



INSTITUTO VIAL PROVINCIAL IVP-SM

En el marco del proceso de descentralización y transferencia de la gestión vial a los gobiernos locales se crean los institutos viales provinciales para que se encarguen de la gestión vial rural, desde enero del 2,006 el IVP-SM se encuentra implementado y funcionando con autonomía administrativa, económica presupuestaria y financiera.

ORGANIZACIÓN

Comité Directivo

Gerencia General:

Órgano de Control Institucional






Integrando la Costa **Sierra** **Selva**

A través de Ejes de integración
Interdepartamentales

Red de Integración:

- Ejes Nacionales
- Ejes Departamentales
- Ejes Vecinales

	Red Nacional
	Red Departamental
	Red Vecinal



ARTICULACION DE REDES VIALES

PROVIAS
RURAL



014A

001N

D105

D108

003N

014

RED VIAL NACIONAL

RED VIAL DEPARTAMENTAL

RED VIAL VECINAL



PLANIFICACION VIAL PARTICIPATIVA A NIVEL PROVINCIAL

Ubicación del Departamento

San Martín está ubicada en la parte septentrional del territorio peruano. Limita por el Norte con el departamento de Loreto, por el este con los departamentos de Loreto y Huánuco, por el sur con el departamento de Huánuco y por el oeste con los departamentos de La Libertad y Amazonas. Abarca territorios de selva alta y baja.

El Departamento de San Martín con una superficie de 51,645 Km² constituye el eje articulador del Nor Oriente del Perú conformado por tres ejes:

- El fluvial amazónico y aéreo: Iquitos–Yurimaguas–Tarapoto,***
- El eje vial Norte: Piura–Chiclayo–Moyobamba–Tarapoto, y***
- El eje vial Centro: Callao–Lima–La Oroya–Tingo María–Tarapoto.***

San Martín es el primer productor de arroz a nivel nacional, produce el 90% de palma aceitera, adicionalmente produce, tabaco, maíz amarillo, café, algodón, tuberculos cereales, ganado vacuno, porcino

MAPA 1: UBICACION DEL DEPARTAMENTO EN EL PAIS



ELABORACION EQUIPO TECNICO DE PLANIFICACION VIAL SAN MARTIN
PROYECTO PLAN VIAL DEPARTAMENTAL PARTICIPATIVO SAN MARTIN
Fuente: GRM, FeriDigital, DITyC, INE



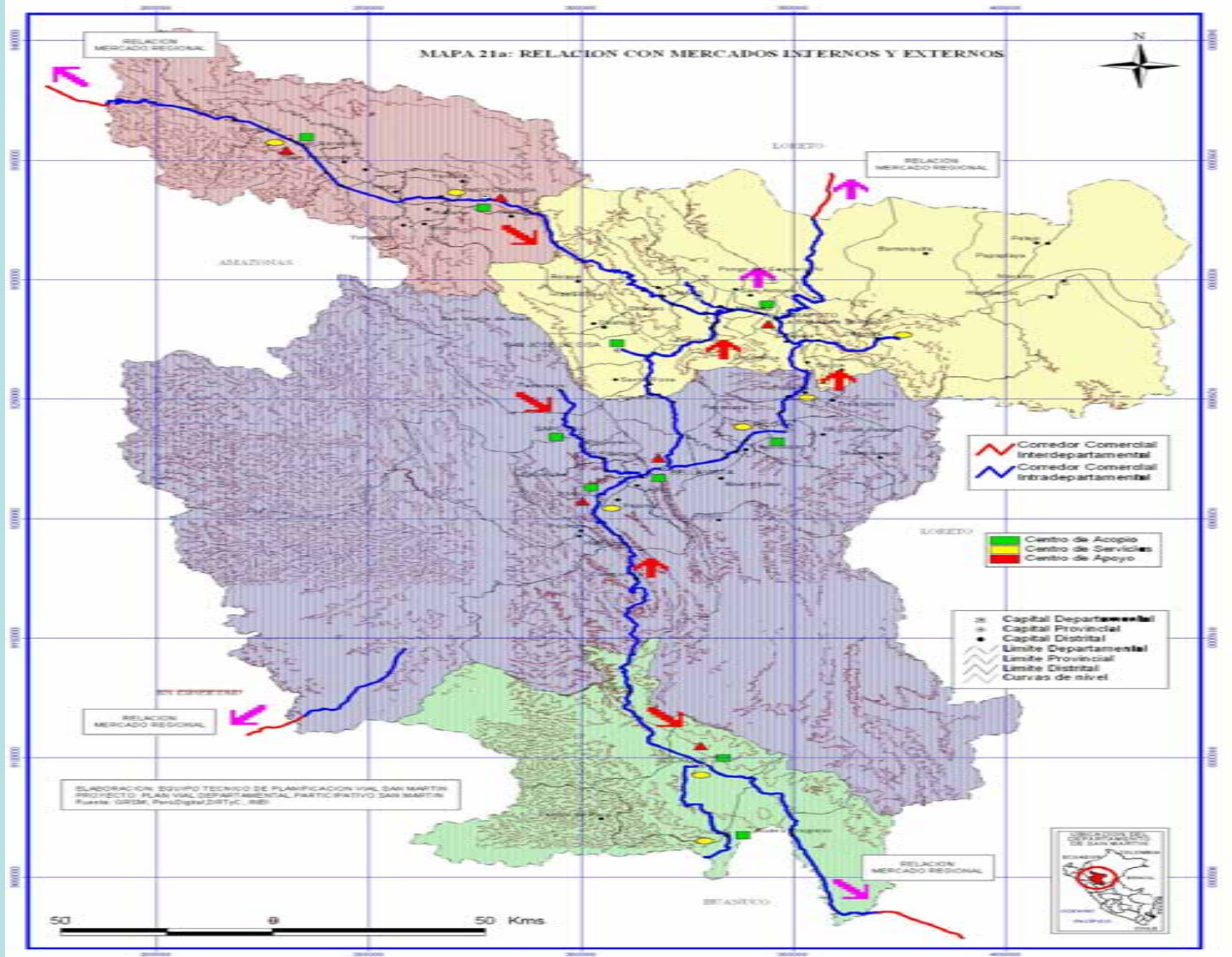
Ubicación de la Provincia de San Martín

Se encuentra al Nor Este del departamento. Con respecto a la capital provincial la ciudad de Tarapoto, tiene una superficie de 5,639.82 km², 121,000 habitantes, políticamente se divide en 14 distritos.

Tarapoto es una de las principales urbes turísticas y comerciales de la amazonia peruana.



MAPA 21a: RELACION CON MERCADOS INTERNOS Y EXTERNOS



Mapa: Recursos y Potencialidades

EJE 6: POTENCIALIDADES POR DISTRITOS

Cacatachi:
Mejoramiento de calidad y volumen de plátanos y arroz para la agroindustria.
Turismo.

Morales:
Turismo: Corredor turístico, peatonal orilla río Cumbaza.

Juan Guerra:
Ganadería, tabaco, implementación y equipamiento planta lechera La Morocha.

Shapaja:
Producción agrícola (maíz) y turismo.

Cabo Alberto Leveau:
Producción de maíz y sachainchi.

San Antonio de Cumbaza:
Turismo.
Procesamiento de uva y mercado.

Banda de Shilcayo:
Turismo.
Producción y comercialización de camarones.

Tarapoto:
Pymes, comercio y servicios.

Chazuta:
Turismo: Urnas Funerarias, Cultura, artesanía, etc.
Producción de maíz y caña de azúcar.

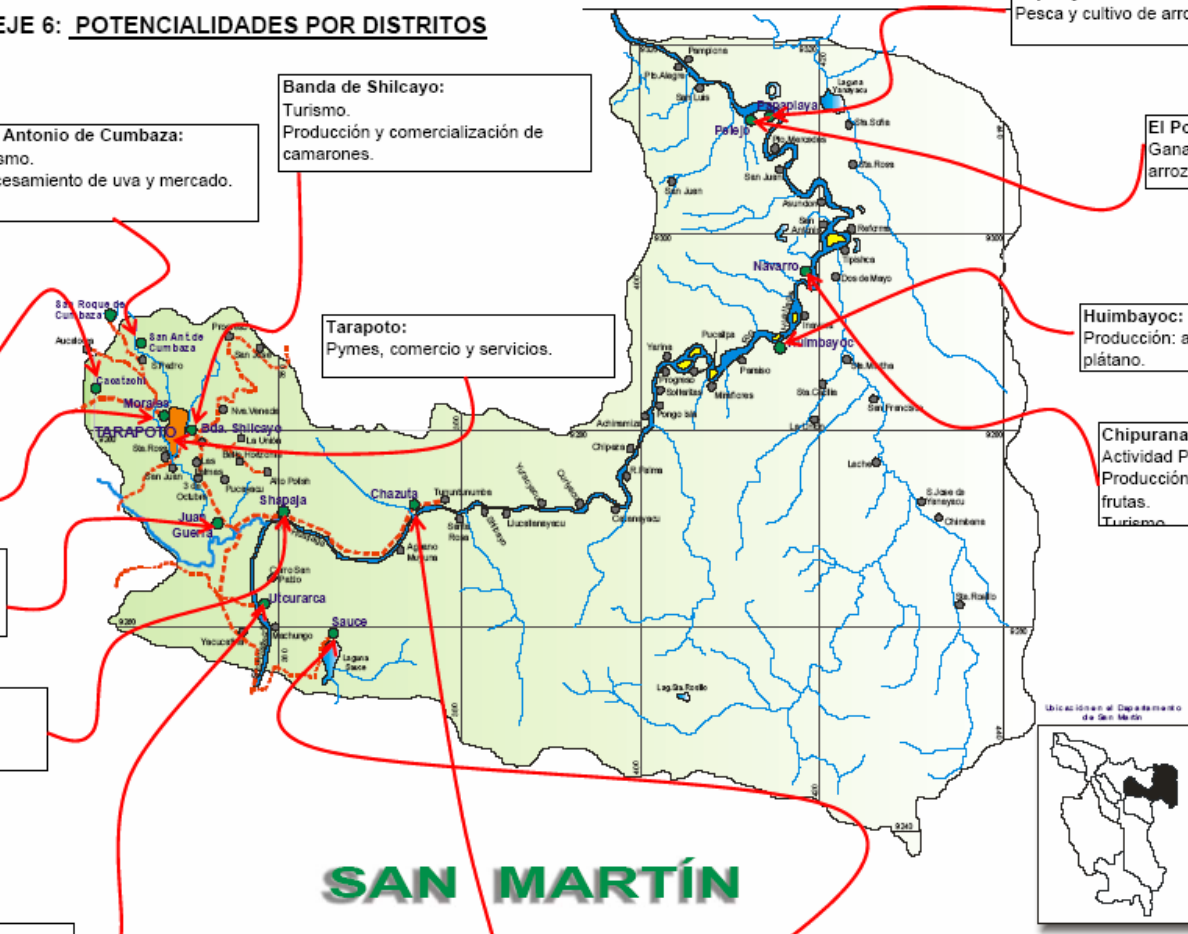
Sauce:
Turismo y producción de plátano, maíz y café.

Papalaya:
Pesca y cultivo de arroz.

El Porvenir:
Ganadería, producción de arroz y plátano.

Huimbayoc:
Producción: arroz, frejol y plátano.

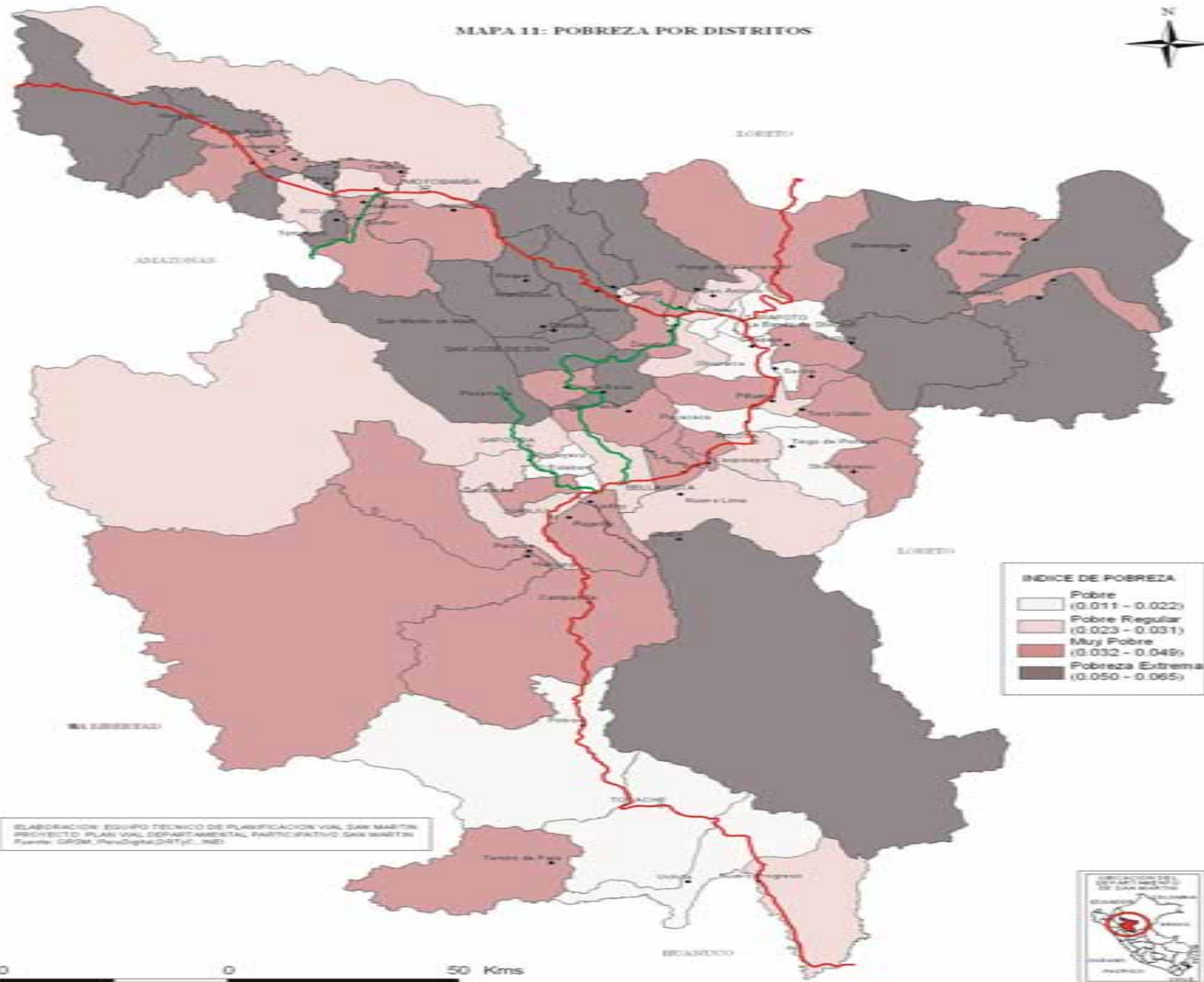
Chipurana:
Actividad Pesquera y
Producción: arroz, plátano y frutas.
Turismo.



SAN MARTÍN



MAPA 11: POBREZA POR DISTRITOS



INDICE DE POBREZA

	Pobre (0.011 - 0.022)
	Pobre Regular (0.023 - 0.031)
	Muy Pobre (0.032 - 0.045)
	Pobreza Extrema (0.050 - 0.065)

ELABORACION: EQUIPO TECNICO DE PLANNIFICACION VIAL SAN MARTIN
 PROYECTO: PLAN VIAL DEPARTAMENTAL PARTICIPATIVO SAN MARTIN
 Fuente: GRM, PeruDignidad y C. INEI

50 0 50 Kms



HIPÓTESIS DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL

San Martín constituye un espacio con un enorme potencial natural, configura un territorio con posibilidades de alcanzar niveles de desarrollo compatibles en todas sus actividades económicas. convirtiéndolo en un centro clave de la red vial del departamento, porque es un punto de confluencia de las vías provenientes del norte, sur y del interior, las que conectan con la carretera principal Fernando Belaunde Terry..

Necesidad de inversión en infraestructura vial rural (plan vial provincial)

PROVINCIA DE SAN MARTÍN

TRAMOS INVENTARIADOS QUE RQUIEREN ALGÚN TIPO DE INTERVENCIÓN Y PROGRAMAS DE INTERVENCIONES EN PRIMERA APROXIMACIÓN

NOMBRE DEL TRAMO	Nº de Tramos	Longitud Km.	PROGRAMAS DE INTERVENCIONES NECESARIAS EN PRIMERA APROXIMACIÓN							
			M. Rutinario		M. Periodico		Rehabilitacion		Costo Total en \$	
			Longitud Km.	Costo en \$	Longitud Km.	Costo en \$	Longitud Km.	Costo en \$		
								\$	%	
T: La Banda de Shilc.	11	41,27	2,80	39.374,68	14,60	130.681,17	23,87	246.336,66	416.392,51	12,86
T: Morales	18	41,48	0,00	0,00	5,54	131.160,76	35,94	536.847,88	668.008,64	20,64
T: J. Guerra	9	38,79	9,05	74.449,15	16,11	149.139,63	13,63	148.459,16	372.047,94	11,49
T: Tarapoto	7	31,61	12,10	143.246,61	9,55	109.807,04	9,96	107.070,86	360.124,51	11,13
T: Sauce	2	22,86	0,00	0,00	22,86	216.423,88	0,00	0,00	216.423,88	6,69
T: Cacatachi	12	20,13	1,00	35.765,64	8,12	162.167,67	13,26	405.178,06	603.111,37	18,63
T: Chazuta	3	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00	135.280,15	135.280,15	4,18
T: Chipurana	3	18,96	0,00	0,00	0,00	0,00	18,96	134.676,06	134.676,06	4,16
T: A. Leveaú	3	17,78	6,50	33.930,44	0,00	0,00	11,28	60.680,09	94.610,53	2,92
T: San Antonio	1	12,00	12,00	81.816,20	0,00	0,00	0,00	0,00	81.816,20	2,53
T: El Porvenir	1	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,00	65.491,36	65.491,36	2,02
T: Huimbayoc	1	6,30	0,00	0,00	0,00	0,00	6,30	60.301,86	60.301,86	1,86
T: Papaplaya	1	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	28.463,17	28.463,17	0,88
T: Shapaja	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
TOTAL	72	280,18	43,45	408.582,72	76,78	899.380,15	162,19	1.928.785,31	3.236.748,18	100,00

Información de carácter preliminar, por la poca participación de autoridades y sociedad civil

Tabla : Demanda de expansión de la red vial rural

Tipo de Obra	Descripción	Monto Estimado de Inversión en S/.
Caminos Vecinales	Cerro San Pablo -Sauce	864,000.00
	Juan Guerra - Sector shatuyacu	504,000.00
	Huimbayoc -Miraflores	453,600.00
	San Antonio de Cumbaza-Aucaloma	432,000.00
	Illico-Shupishiña-Shucushca	576,000.00
	Chazuta – Ramon Castilla -Siambal	720,000.00
	Navarro – Dos de Mayo – Santa Martha	576,000.00
	TOTAL	4 125,600.00

Tabla: Demanda de mantenimiento periódico de la red vial rural

Tipo de Obra	Descripción	Monto Estimado de Inversión en S/.
Caminos Vecinales	MARG. OASIS – ATUMPAMPA- MAYOPAMPA	684,000.00
	SAN PEDRO DE CUMBAZA – SAN ROQUE DE CUMBAZA	72,000.00
	MARGINAL – PUERTO DE LOPEZ	648,000.00
	MORALES - SAN PEDRO DE CUMBAZA – SAN ANTONIO DE CUMBAZA	432,000.00
	SAUCE – ALTO SAUCE	612,000.00
	SANTA ROSA – SAN FRANCISCO	414,000.00
	LA BANDA SHILCAYO - ALTO POLISH	648,000.00
	TOTAL	3 510,000.00



PLANIFICACION VIAL PARTICIPATIVA A NIVEL PROVINCIAL

Considerando que el PVP debe ser participativo el IVP-San Martín viene realizando la actualización del plan vial provincial; encontrándose en su primera fase (inventario vial).

El IVP-San Martín no dispone de un presupuesto por lo que se propone esta meta con aliados estratégicos a través de la firma de convenios.

Para validar el inventario vial el IVP-SM ha creado el comité técnico de apoyo para revisar la información de campo, la municipalidad provincial es responsable de la planificación del desarrollo integral de la provincia, y a través del Instituto Vial Provincial de convocar a los distritos para planificar el desarrollo vial de las zonas rurales. Para ello debe asumir EL PVPP COMO INSTRUMENTO DE GESTION VIAL

El IVP-SM considera que debe haber mecanismo de control para evitar la duplicidad de intervención en infraestructura vial desde el gobierno nacional

El Instituto debe participar desde la identificación de la intervención hasta la sostenibilidad del proyecto

Relación del Plan Vial Provincial Participativo con los Planes de Desarrollo Local Concertado

Los Planes de Desarrollo Local Concertados deben señalar los lineamientos estratégicos y los ejes o pilares para el desarrollo económico y social provincial. Bajo esta perspectiva y en consideración a que los caminos son dinamizadores de estas potencialidades económicas, se tomará en cuenta para el proceso de priorización de caminos las preferencias que señalen estos planes.

PROCEDIMIENTO PARA LA FORMULACION PARTICIPATIVA DE UN PLAN VIAL

Actividades preparatorias.

Reuniones iniciales de coordinación

Capacitación al equipo de trabajo

Elaborar plan de trabajo

Acopio y procesamiento de información.

Entrega de las fichas de información

Recolección de la información.

Verificación de campo de la información recolectada

Formulación de hipótesis y análisis del contexto de desarrollo.

Con el propósito de ubicar el contexto del desarrollo en el que se inserta el proceso de planificación vial.

Diagnóstico de la problemática vial.

Determina las demandas viales

Elaboración de las propuestas de solución a la problemática vial

Se orienta a definir la estrategia de intervención vial

Aprobación y promulgación del Plan Vial Participativo

INDICADORES Y MONITOREO

GESTION:

Convenios de cooperación institucional
Cofinanciamiento del mantenimiento vial rutinario
(procesos de licitación)

MANTENIMIENTO

Numero de microempresas
Numero de kms de caminos con mantenimiento rutinario
IMD
GEMA (nos permite controlar el rendimiento y las actividades realizadas por las microempresas).El IVP-SM a incrementado actividades de acuerdo a nuestra realidad (reconstrucción de cunetas, extracción y apilamiento de material)

CONSTRUCCION

Numero de kms. de caminos rehabilitados por distrito

VACIOS

- Escasos recursos económicos para efectuar las labores de mantenimiento.
- Intervención sin planificación en el sector transporte
- Ejecución deficiente de los trabajos de conservación.
- Trabas burocráticas y administrativas para la firma de convenios de cofinanciamiento.
- Desconocimiento o poca importancia política del significado real de la sostenibilidad de la inversión
- En la formulación de Proyectos, por razones de presupuesto no se considera un fondo exclusivo para prevención.

FORTALEZAS

- **Inclusión de la mujer en la parte técnica hasta labores de mantenimiento**
- **Planificación participativa para la intervención (validación plan vial)**
- **Comité directivo interesado en el fortalecimiento institucional del IVP-SM**