

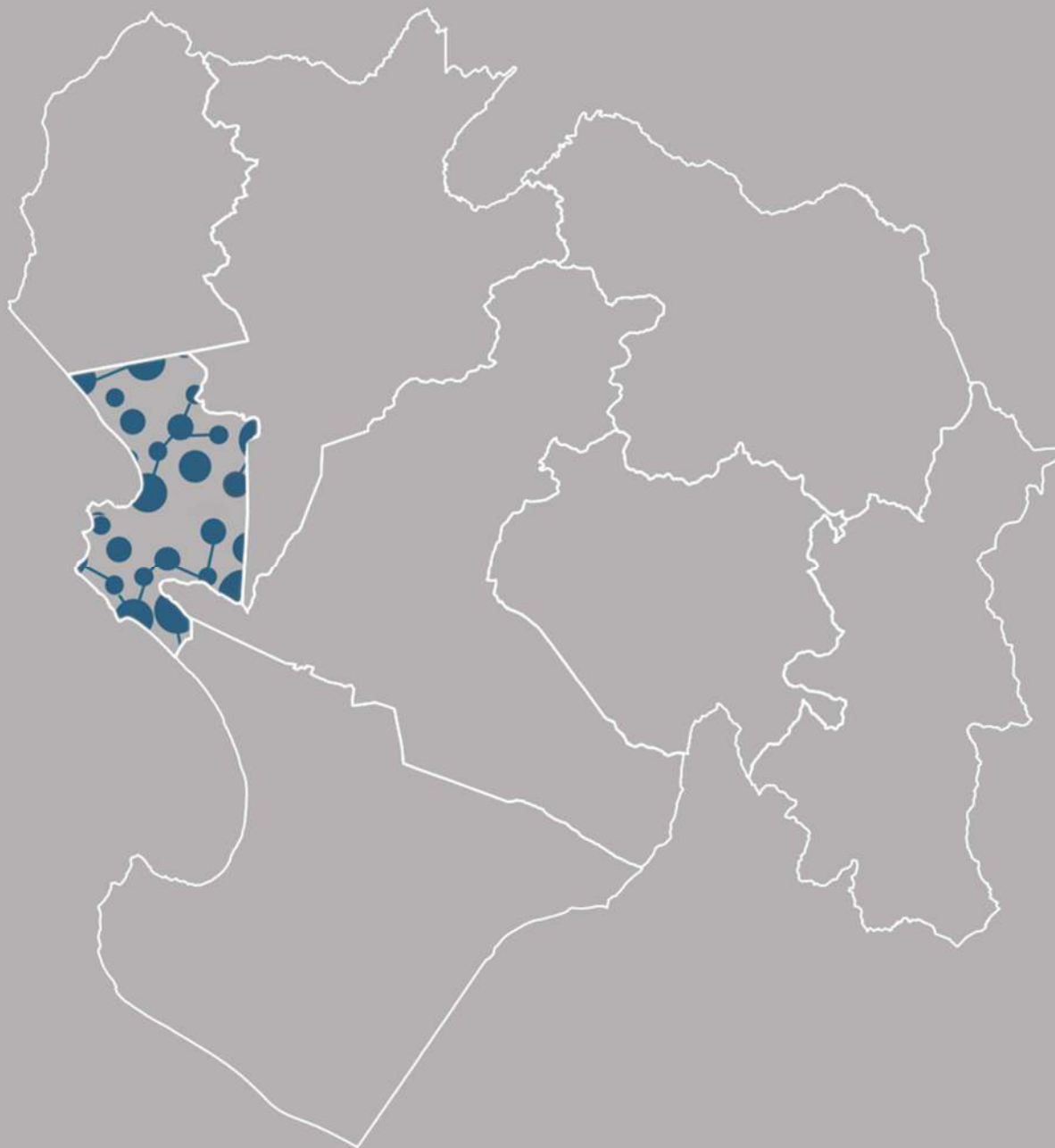


PERÚ

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

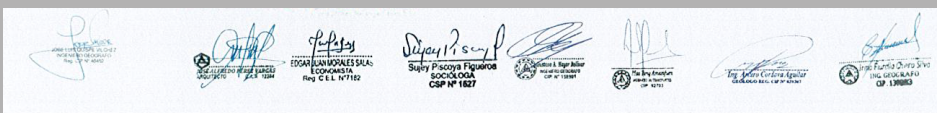
Dirección General de Políticas y Regulación en Vivienda y Urbanismo

Municipalidad Provincial de Paita



PLAN DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE PAITA 2020 - 2040

OMN° 013-2023-CPP





PERÚ

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

Dirección General de Políticas y Regulación en Vivienda y Urbanismo

Municipalidad Provincial de Paíta



MINISTERIO DE VIVIENDA, CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO

HANIA PÉREZ DE CUÉLLAR LUBIENSKA
Ministra de Vivienda, Construcción y Saneamiento

HERNÁN JESÚS NAVARRO FRANCO
Viceministro de Vivienda y Urbanismo

JOSÉ ANTONIO CERRÓN VALDIVIA
Director General de Políticas y Regulación en Vivienda y Urbanismo DGPRVU

HEDY MONTY VILLÓN ROMÁN
Director de Urbanismo y Desarrollo Urbano

PROYECTOS Y ESTUDIOS MUNDIALES DE INVERSIÓN PROESMIN S.A.C.
Supervisor Técnico



PERÚ

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

Dirección General de Políticas y Regulación en Vivienda y Urbanismo

Municipalidad Provincial de Paita



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PAITA

Gestión Municipal 2023-2026

PEDRO LUIS CUADROS ALZAMORA

Alcalde Provincial

MARIA EDELFLIA ATOCHE DE JARAMILLO

MAYKOL ALONSO MENDOZA GUAYANAY

MARITZA ELIZABETH VIERA GUERRERO

YOSIMAR JOSE MIÑAN OJEDA

EDITH PATIÑO BALLE

KEVIN ERICK FLORES CHUNA

YAMILINE PAMELA HUERTAS PAZOS

EUSEBIO QUEREVALU ÁLVAREZ

JESSICA MERCEDES YAMUNIQUE VITE DE AYALA

MANUEL REY PURIZACA QUEREVALU

DANNY ALEXANDER CÓRDOVA ALDANA

Regidores

MODESTO RICARDO VASQUEZ ESPINOZA

Gerente Municipal

CESAR ARMANDO MERINO CHÉVEZ

Gerente de Desarrollo Urbano y Rural

EQUIPO TÉCNICO

Jefe de Equipo Técnico:

Planificador Urbano:

Especialista Vial y de Transporte:

Economista Planificador:

Planificador Social:

Especialista Ambiental y Riesgos:

Especialista de Hidrología y/o Geotecnia:

Especialista GIS:

José Luis Quispe Vilchez

José Pérez Vargas

Mao Tong Amasifuen

Edgar Juan Morales Salas

Sujey Piscocoya Figueroa

Emilia Bejar Melgar

Arturo Córdova Aguilar

Irma Fiorella Chero Silva



INDICE

RESUMEN EJECUTIVO	6
1. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO.....	6
1.1. Matriz de fortalezas y debilidades del sistema urbano	6
1.2. Matriz de fortalezas y debilidades del sistema urbano	14
1.3. En lo que respecta a lo Económico Productivo:	14
1.4. En lo que respecta a lo Físico espacial:	16
1.5. En lo que respecta a lo Físico Ambiental	18
1.6. En lo que respecta a lo Socio cultural	20
1.7. En lo que respecta a lo Institucional.....	20
2. VISIÓN	22
2.1. Escenario deseable:	22
2.2. Escenario tendencial:	25
2.3. Escenario posible:	28
3. MODELO FÍSICO ESPACIAL DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL	31
4. MATRIZ ESTRATÉGICA	41
4.1. Metas de Corto, Mediano y Largo Plazo	41
5. LINEAMIENTOS Y POLÍTICA DE PREVENCIÓN Y REDUCCIÓN DEL RIESGO	44
6. SISTEMA PROVINCIAL DE CENTROS POBLADOS	45
6.1. Determinación de jerarquías, roles, funciones y áreas de influencia del SPCP	45
6.2. Estrategias de desarrollo territorial y lineamientos para el desarrollo, planificación y articulación de los Planes de Desarrollo Urbano.....	47
6.3. Mapa del sistema provincial de centros poblados	49
7. PROPUESTA DE MOVILIDAD URBANO RURAL	50
7.1. Mapa de infraestructura de transporte y comunicaciones.....	56
8. MAPA DE UNIDADES DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL.....	57
9. PROPUESTA DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS BÁSICOS	58
10. PROYECTOS DE INVERSIÓN PRIORIZADOS	60
10.1. Cartera de proyectos.....	60
10.2. Mapa de ubicación de la cartera de proyectos.....	73
10.3. Proyectos priorizados para la reconstrucción	74
10.3.1. Proyectos del sector vivienda, Construcción y Saneamiento	75
10.3.2. Proyectos de otros sectores	75
11. MECANISMOS DE IMPLEMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y MONITOREO	76



Índice de Tablas

Tabla 1.1-1: Matriz de Fortalezas y debilidades	7
Tabla 1.1-2: Indicadores de Diagnóstico PAT Paita	9
Tabla 1.1-3: Valores de ponderación	9
Tabla 1.1-4: modelo de matriz estructural	10
Tabla 1.1-5: Matriz estructural de influencia y dependencia	11
Tabla 1.1-6: Clasificación de variables del sistema de Paita	12
Tabla 2.1-1: Propuestas derivadas de la mesa de Trabajo en Paita	23
Tabla 2.2-1: Tendencias positivas y negativas para elaboración de escenario tendencial.....	26
Tabla 4.1-1. Metas al corto, mediano y largo plazo	42
Tabla 6.1-1. Roles y Funciones del Sistema Urbano Provincial	46
Tabla 4.1-3. Matriz de Cartera de proyectos del PAT Paita.....	63

Índice de Mapas

Mapa 1.3-1: Desarrollo Económico Productivo.....	15
Mapa 1.4-1. Desarrollo Físico Espacial	17
Mapa 1.5-1. Desarrollo Físico Ambiental	19
Mapa 1.7-1. Síntesis del Diagnóstico Territorial	21
Mapa 2.1-1. Mapa del Escenario Deseable	24
Mapa 2.2-1: Mapa del Escenario Tendencial.....	27
Mapa 2.3-1. Mapa del Modelo Físico Espacial – Escenario Posible	29
Mapa 2.3-2. Mapa de Centros conglomerados.....	36
Mapa 2.3-3. Mapa de redes de comunicación	38
Mapa 2.3-4. Mapa del Modelo Físico Espacial	40
Mapa 6.3-1: Mapa del sistema provincial de centros poblados	49
Mapa 7.1-1. Infraestructura de Transporte	56
Mapa 10.2-1: Mapa de Ubicación de la cartera de Proyectos	73

Índice de Gráficos

Gráfico 1.1-1: Mapa de Influencia y Dependencia	12
Gráfico 1.1-2: Mapa de influencia y dependencia.....	13

RESUMEN EJECUTIVO

1. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO.

La síntesis del diagnóstico nos va a permitir interpretar de manera integral y sintética el sistema urbano y las dinámicas que lo componen.

La síntesis o integración del diagnóstico es la interpretación del sistema territorial a la luz de la evolución del ámbito y los principales procesos y tendencias identificadas. El diagnóstico trata de explicar de forma sintética: Como es, como funciona, que problemas afectan y que potencialidades y limitaciones¹ existen en el sistema territorial.

La síntesis del diagnóstico sigue un proceso de estructuración de las matrices de fortalezas y debilidades que nos permitirá identificar variables por sistema a fin de realizar el análisis estructural de las mismas y concluir con el mapa de influencias y dependencias el que nos ayudará a identificar las variables clave.

1.1. Matriz de fortalezas y debilidades del sistema urbano

Las Fortalezas son situaciones o aspectos favorables internas al ámbito de intervención sobre las cuales se puede construir y generar desarrollo en la ciudad. Son ocasiones positivas del interno de la ciudad, que se pueden construir para alcanzar una ventaja competitiva.

Deben ser evaluadas según su atractivo y probabilidad de éxito. Una fortaleza puede encuadrarse, según Fernández Güell (2006) entre en alguno de los tres tipos siguientes²:

- **Las mejores fortalezas** son intrínsecamente más atractivas y tiene una alta probabilidad de éxito. Es necesario desarrollar actuaciones que exploten su potencial.
- **Las fortalezas moderadas** son las que muestran un alto atractivo o alta probabilidad de éxito, pero no cumplen ambas al mismo tiempo. Deberían ser supervisadas en el tiempo.
- **Las menores fortalezas** son aquellas con un atractivo bajo y probabilidad baja de éxito. Deben ser descartadas del proceso de planificación.

Las Debilidades, contrariamente a las fortalezas son aspectos negativos internos al ámbito de intervención que actúan contra su desarrollo y que depende del mismo ámbito. Son sucesos desfavorables del interno, que podrían afectar el desarrollo de la ciudad.

Las debilidades, según Fernández Güell (2006), pueden clasificarse según su gravedad y su probabilidad de aparición. De acuerdo a esto se obtienen tres tipos de amenazas³:

- **Las debilidades mayores** son las que pueden dañar seriamente un lugar y además tienen una alta probabilidad de aparición. Deben ser contrarrestadas para lo cual es necesario preparar planes de contingencia que se anticipen a sus efectos.
- **Las debilidades moderadas**, presentan un alto potencial de daño o bien alta probabilidad de aparición, pero en cualquier caso no cumplen ambas condiciones al mismo tiempo. Deben ser vigiladas durante su desarrollo.
- **Las debilidades menores** son aquellas con una baja probabilidad de aparición y que no dañarían seriamente la ciudad. Pueden ser ignoradas.



Tabla 1.1-1: Matriz de Fortalezas y debilidades

COMPONENTES		FORTALEZAS	DEBILIDADES
FÍSICO ESPACIAL	VIVIENDA	<ul style="list-style-type: none"> • La Provincia de Paita agrupa a la mayor cantidad de conglomerados en la zona norte, los cuales son predominantemente agrícolas. • La presencia de sol durante gran parte del año facilita el uso de energías alternativas. • Los usos residenciales se encuentran dispersos en las ciudades capitales de distrito y extendida en sus ejes viales • Existencia de áreas urbanas para la descentralización de actividades y generar las nuevas centralidades que diversifiquen las actividades urbanas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Asentamiento de la población en ZONAS DE RIESGO Y SIN ACCESO A SERVICIOS urbanos básicos. • La baja calidad de edificaciones obedece al BAJO NIVEL DE CAPACITACIÓN TÉCNICA en la mano de obra calificada de la zona. • Tendencia al asentamiento en zonas periféricas lo que ocasiona dispersión y bajo nivel de acceso a servicios y dotación de equipamientos adecuados. <p>Precariedad de las edificaciones destinadas a usos de vivienda.</p>
	EQUIPAMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Inversión del Gobierno Nacional en proyectos de saneamiento como plantas de tratamiento de aguas residuales y residuos sólidos, que deberán ser implementado en los centros poblados capitales de los 8 distritos. • Potencial de paisajista y de nichos ecológicos que podrían compensar el déficit de áreas verdes urbanas, y el potencial para la actividad agrícola y equipamientos relacionados a esta actividad. 	<ul style="list-style-type: none"> • La calidad de las edificaciones en SALUD, EDUCACIÓN, y ÁREAS VERDES, generan un alto déficit cualitativo a esto se suma el nivel de implementación de equipos, mobiliario y recurso humano. <p>También se expresa déficit de equipamiento cuantitativo, en distintas zonas que no entran dentro del radio de influencia del equipamiento existente.</p>
	SERVICIOS	<ul style="list-style-type: none"> • La capacidad de distribución de ENOSA garantiza que se cubra el déficit actual y la proyección nueva. 	<ul style="list-style-type: none"> • La infraestructura de distribución de los servicios básicos por antigüedad no es la adecuada.
COMPONENTES		FORTALEZAS	DEBILIDADES
MOVILIDAD URBANA	TRANSITO	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de espacio para redefinir y/o rediseñar la ubicación de las vías nacionales, de manera que no cruce las zonas urbanas. • Posibilidad de realizar una mayor cantidad de actividades en un mismo periodo de tiempo (día, mes). 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de capacidad técnica de las administraciones municipales. Inexistencia de datos, • La falta de la señalización horizontal y vertical para conductores. • Deficiencia de instrumentos de gestión para el control de tránsito y desorden generado por las motos taxis y adecuado servicio para el traslado de personas.
	MODO DE TRANSPORTE	<ul style="list-style-type: none"> • Posibilidad de administrar la circulación de manera integral a través de olas verdes, optimizando la capacidad de la infraestructura vial. • Posibilidad de realizar más viajes por día, incrementando las actividades diarias de cada persona y accesibilidad a todos los centros 	<ul style="list-style-type: none"> • La semaforización existente es insuficiente y opera de manera independiente, en los centros poblados y capitales de distrito. • Falta de capacidad técnica de las administraciones municipales. Inexistencia de datos de cantidad de viajes, al día,



		<p>poblados.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posibilidad de realizar una mayor cantidad de actividades en un mismo periodo de tiempo (día, mes). 	<p>semana, mes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bajo nivel de diversidad en el uso de modos de transporte, que incide en el motorizado (Moto lineal y Moto taxis)
	INFRAESTRUCTURA	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de espacios, predios o terrenos para la instalación de Terminales terrestres en los distritos de la provincia de Paíta. • Posibilidad de incremento de espacio público y con ello la movilidad y accesibilidad peatonal, por las secciones de vías que permiten su aprovechamiento. • Posibilidad de generar más actividades económicas, sociales y culturales 	<ul style="list-style-type: none"> • Escasa disponibilidad de recursos económicos, del gobierno local y regional. • Zonas con actividades ya consolidadas en donde es complicado ampliar la vereda. Grado de priorización que se le otorgue a la ejecución de las obras en el MTC. • Déficit de mobiliario urbano para transporte, puentes, entre otros.
ECONÓMICO		<ul style="list-style-type: none"> • Superficie agrícola con capacidad productiva en la zona norte (Conglomerados Norte 1,2,3 y 4) • Existencia de recursos con alto potencial para su aprovechamiento económico productivo. • Existencia de servicios financieros con capacidad para atender demanda de la economía • Posición estratégica de la ciudad sobre el corredor económico Lima- Tumbes. Posición marítima importante, con respecto a los demás puertos del litoral peruano • Economía con capacidad para atender la demanda del mercado laboral 	<ul style="list-style-type: none"> • Pérdida de suelo agrícola por crecimiento urbano • Infraestructura de riego en mal estado • Actividad agropecuaria con limitaciones tecnológicas, productivas y mercado • Limitada oferta turística y poca capacidad de aprovechamiento del potencial existente • Actividad industrial, en proceso de consolidación.

Elaboración: Equipo Técnico PAT Paíta, 2020 - 2040

Tabla 1.1-2: Indicadores de Diagnóstico PAT Paíta

Componente	Variable	Indicador	
		N°	Descripción
Físico Ambiental	Usos de Suelo	1	Porcentaje de Suelos Degradados
		2	Relación Cobertura Natural / Antrópica
	Riesgos	3	Porcentaje de Equipamiento expuesto a muy Alto Peligro, según escenarios
		4	Porcentaje de Infraestructura Vial expuesta a muy Alto Peligro, según escenarios
		5	Porcentaje de Áreas Agrícolas y Pecuarias expuestas a muy alto peligro, según escenarios
Socio Cultural	Población	6	Tasa de Crecimiento Poblacional Proyectada
		7	Densidad Poblacional
		8	Tasa de Atracción Migrante Reciente
		9	Índice de Envejecimiento
		10	Tasa de Dependencia
Económico Productivo	Actividades Económicas Productivas	11	Grado de Calificación de la Población
		12	Población Económicamente Activa, por Sectores Económicos
Físico Espacial	Centros Poblados y Canales de Conexión	13	Índice de Especialización Económica o Índice de Nelson
		14	Índice de Clark Evans o Índice RN
Político Institucional	Gestión Territorial	15	Índice de Suficiencia Vial o Índice de Engel
		16	Índice de Esfuerzo Fiscal Municipal
		17	Índice de Ejecución de Inversiones Municipales
		18	Índice de Capacidad de Endeudamiento Municipal

Elaboración: Equipo Técnico PAT Paíta, 2020 – 2040

De acuerdo con el anexo n° 4, es necesario brindarles distintos valores de ponderación a estas variables, los cuales serán herramientas clave para la construcción de escenarios en la parte de propuestas. Las variables mostradas en la tabla, serán ponderadas de acuerdo a los siguientes niveles¹:

Tabla 1.1-3: Valores de ponderación

Niveles	Ponderación
Ausencia de influencia	0
Influencia débil	1
Influencia media	2
Influencia fuerte	3

Elaboración: Equipo Técnico PAT Paíta 2020 – 2040

Dichas variables serán parte de un análisis estructural, el cual ayuda a entender el sistema en su totalidad, a través del cruce de los elementos que la constituyen. Estos elementos serán analizados en base a la metodología MicMac.

¹ Metodología para la identificación de variables, 2015



Metodología MicMac

Se plantea utilizar el método de prospectiva MicMac, con la finalidad de brindar los distintos valores de ponderación mencionados en la tabla 1.12-3 y generar una matriz que permita el cruce de variables, para lo cual se emplea el siguiente modelo brindado por el anexo n° 4.

Tabla 1.1-4: modelo de matriz estructural

INFLUENCIA →

		MATRIZ ESTRUCTURAL				
		Variable 1	Variable 2	Variable 3	Variable 4	Variable n
DEPENDENCIA ↓	Variable 1		3	1		1
	Variable 2	1		2	2	0
	Variable 3	2	3		2	1
	Variable 4	0	3	1		3
	Variable n	2	2	0	0	

Fuente: Metodología para la identificación de variables, MVCS, 2015
 Elaboración: Equipo Técnico PAT Paíta 2020 – 2040

Al momento de cruzar la información, se realiza el análisis del valor de ponderación más adecuado que refleje la realidad actual de los componentes en el ámbito de intervención. Los cuales se definen mediante valores que van desde el análisis de dependencia como el de influencia.

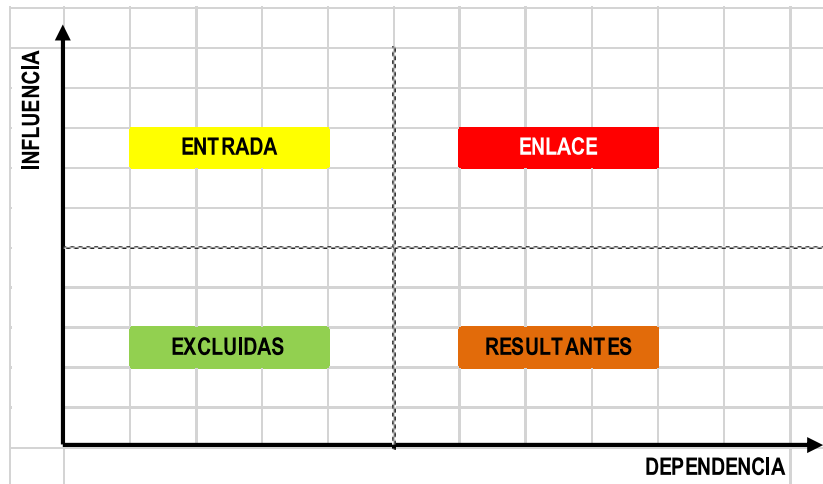
Tabla 1.1-5: Matriz estructural de influencia y dependencia

COMPONENTE	VARIABLE	INFLUENCIA																	
		1 : A1	2 : A2	3 : A3	4 : S1	5 : S2	6 : U1	7 : P1	8 : P2	9 : P3	10 : E1	11 : V1	12 : SB1	13 : SB2	14 : EU1	15 : EU2	16 : EU3	17 : EU4	18 : EU5
		DEPENDENCIA																	
Físico Ambiental	Porcentaje de Suelos Degradados	2	2	2	1	2	0	1	1	0	0	0	1	2	2	0	1	2	0
	Relación Cobertura Natural / Antrópica	2	2	0	0	0	2	2	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0
	Porcentaje de Equipamiento expuesto a muy Alto Peligro, según escenarios	2	1	2	2	0	2	0	1	2	2	0	1	1	0	0	1	3	0
	Porcentaje de Infraestructura Vial expuesta a muy Alto Peligro, según escenarios	2	1	1	2	0	1	1	0	0	0	0	3	2	1	3	1	2	0
	Porcentaje de Áreas Agrícolas y Pecuarias expuestas a muy alto peligro, según escenarios	2	1	1	1	2	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0	1	2	0
Socio Cultural	Tasa de Crecimiento Poblacional Projectada	0	1	0	0	0	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Densidad Poblacional	1	2	0	0	0	2	3	1	1	0	0	2	1	1	0	0	0	0
	Tasa de Atracción Migrante Reciente	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	2	1	0	1	0
	Índice de Envejecimiento	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	1	0
	Tasa de Dependencia	0	0	0	0	0	1	2	0	3	2	2	2	2	0	0	0	1	0
Económico Productivo	Grado de Calificación de la Población	0	0	3	2	0	0	1	0	0	0	1	2	1	1	0	0	2	0
	Población Económicamente Activa, por Sectores Económicos	0	1	2	1	2	0	2	1	3	3	3	3	3	1	0	0	2	0
	Índice de Especialización Económica o Índice de Nelson	1	2	3	2	3	0	3	1	1	2	3	3	3	2	1	1	1	3
Físico Espacial	Índice de Clark Evans o Índice RN	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	0
	Índice de Suficiencia Vial o Índice de Engel	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	2	1	1	2	2	0	3	0
	Índice de Esfuerzo Fiscal Municipal	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	2	2	3	1	1	1	2	1
Político Institucional	Índice de Ejecución de Inversiones Municipales	0	0	1	2	2	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1
	Índice de Capacidad de Endeudamiento Municipal	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1

Elaboración: Equipo Técnico PAT Paíta, 2020 - 2040

Al utilizar el software del mismo nombre (Mic Mac), nos permite establecer los resultados, los cuales responden al nivel de ponderación otorgado a cada una de las variables y que son expresados en el siguiente gráfico:

Gráfico 1.1-1: Mapa de Influencia y Dependencia



Fuente: Manual para la elaboración de Planes de Desarrollo Urbano, MVCS, 2015.
Elaboración: Equipo Técnico PAT Paita 2020 – 2040

Las distintas variables serán explicadas en el siguiente cuadro:

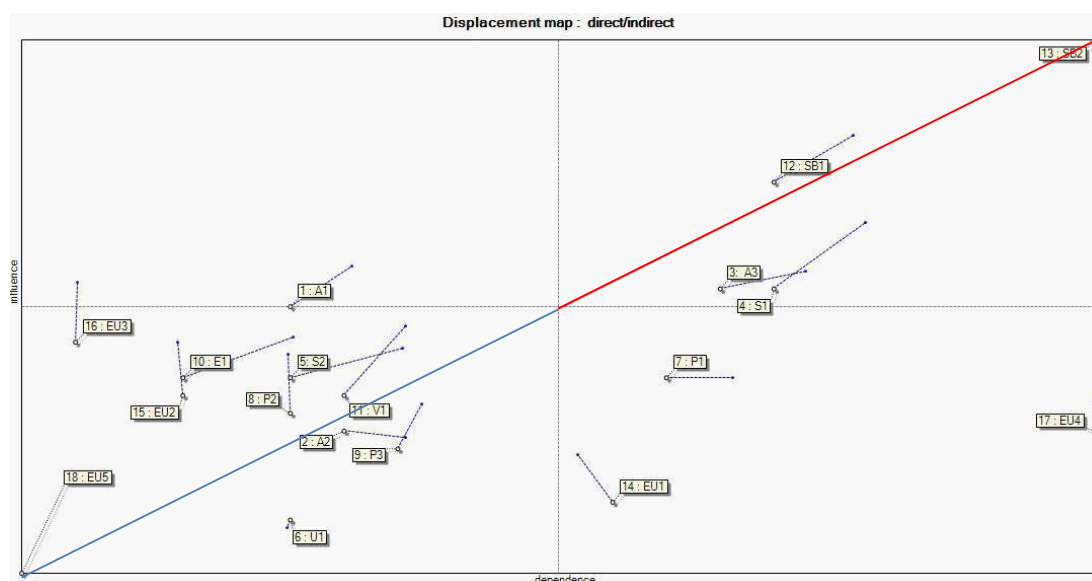
Tabla 1.1-6: Clasificación de variables del sistema de Paita

VARIABLES	DESCRIPCIÓN
VARIABLES DE ENTRADA	Muy influyentes y poco dependientes, y se les considera principalmente explicativas del sistema estudiado.
VARIABLES DE ENLACE	Son al mismo tiempo muy influyentes y muy dependientes. Cualquier acción sobre ellas tendrá repercusiones sobre las otras variables y un efecto sobre ellas, lo cual modifica la dinámica global del sistema.
VARIABLES RESULTANTES	Poco influyentes y muy dependientes. Su evolución se explica por los impactos provenientes de otras variables.
VARIABLES EXCLUIDAS	Poco influyentes y poco dependientes. Expresan un desarrollo relativamente autónomo.

Fuente: Manual para la elaboración de Planes de Desarrollo Urbano, MVCS, 2015.
Elaboración: Equipo Técnico PAT Paita 2020 – 2040

Se desprende de la tabla anterior, que son las variables de enlace los puntos clave a identificar y analizar, para la futura construcción de escenarios, ya que al ser muy dependientes e influyentes a la vez tienen una injerencia directa en las demás variables.

Gráfico 1.1-2: Mapa de influencia y dependencia



Fuente: Manual para la elaboración de Planes de Desarrollo Urbano, MVCS, 2015.

Elaboración: Equipo Técnico PAT Paíta, 2020-2040

Es así que mediante el mapa resultante de influencias y dependencias, se consigue establecer los puntos clave que potencialmente llegarán a influir los mecanismos dentro del sistema actual.

Estos puntos críticos, serán problematizados, a fin de que funcionen como herramientas para la construcción de escenarios.

- Índice de Especialización Económica o Índice de Nelson:

La especialización económica es relevante para identificar la diversificación funcional de cada ámbito de estudio obteniendo como resultado la determinación de las actividades económicas que emplean una mayor proporción de la mano de obra.

- Población Económicamente Activa, por Sectores Económicos:

La PEA corresponde a la fuerza laboral de un país, conocer su caracterización y evolución en el tiempo ayuda a entender y a conocer la oferta de trabajo, la situación de empleo, la estabilidad económica, entre otros aspectos en un ámbito geográfico determinado.

- Porcentaje de Equipamiento expuesto a muy Alto Peligro, según escenarios:

Los equipamientos que están expuestos a muy alto peligro, ya que de esta manera se pueden tomar las medidas necesarias para la prevención de desastres, reduciendo la vulnerabilidad de la población, logrando una sociedad segura y resiliente ante el peligro. Además, permite medir la eficiencia de la gestión municipal en cuanto al manejo de la prevención de desastres.

- Porcentaje de Infraestructura Vial expuesta a muy Alto Peligro, según escenarios:



La infraestructura expuesta a muy alto peligro, para que se puedan tomar las medidas necesarias de prevención de desastres. Además, permite evaluar a través de los años la evolución en cuanto al manejo de prevención de desastres y gestión racional del territorio.

1.2. Matriz de fortalezas y debilidades del sistema urbano

Se ha identificado las problemáticas generales por temática, como se describe a continuación.

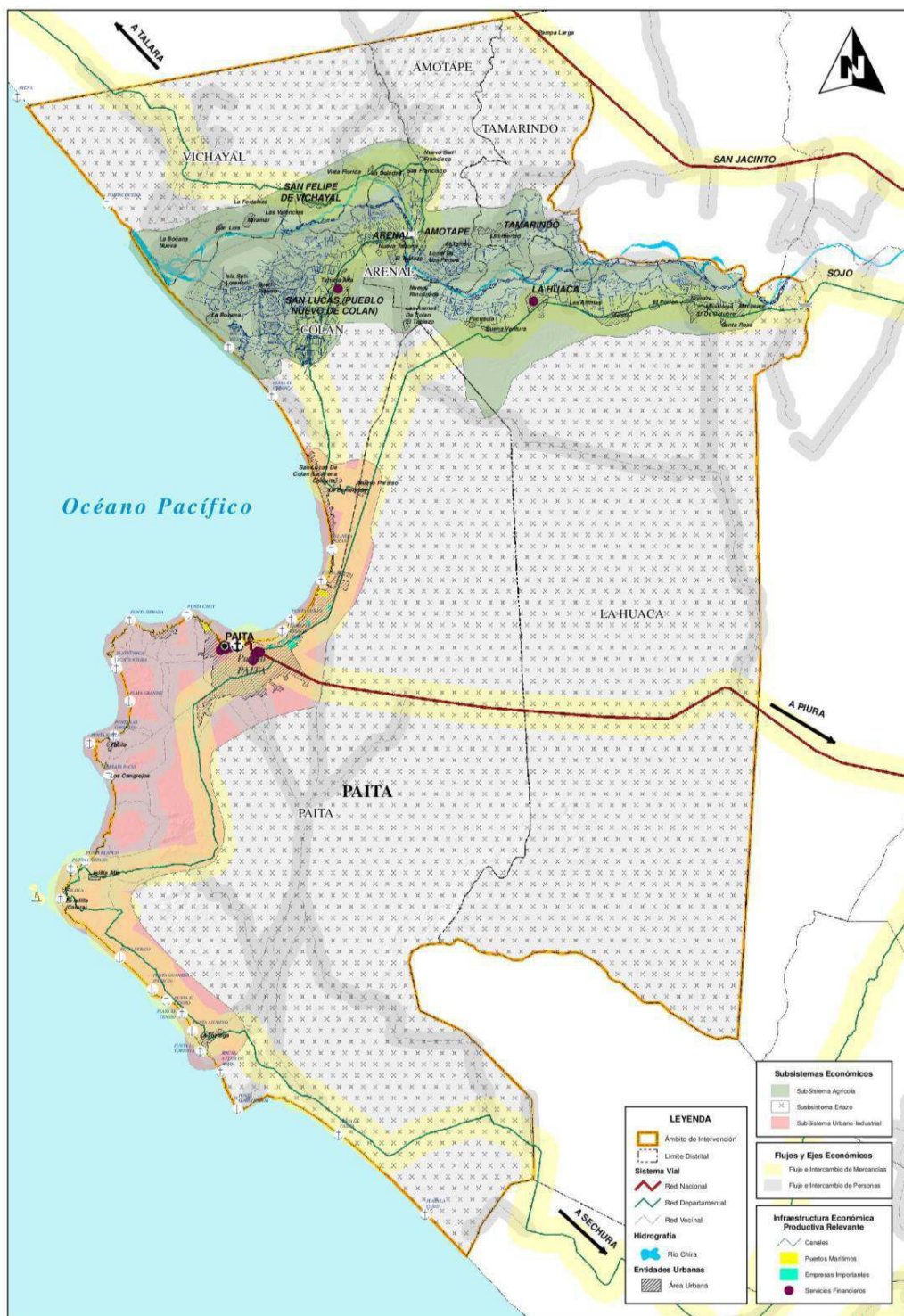
1.3. En lo que respecta a lo Económico Productivo:

- La economía de la Provincia de Paita se caracteriza por el predominio de las actividades terciarias, seguidas de las actividades primarias (productivo-extractivas) y en tercer término el sector manufacturero (industria, procesamiento y transformación)².
- Economía urbana dinámica sustentada en la comercialización de bienes y servicios además de las actividades industriales, que a su vez tiene soporte en la producción agrícola, pecuaria y pesca, demostrando así el gran potencial pesquero de la provincia de Paita.
- La infraestructura vial y el transporte existente presentan una gran dificultad para la provincia de Paita por las implicancias que de ellos se derivan, desde el punto de vista de su articulación con los mercados y la movilidad urbana.
- Paita se caracteriza por ser un puerto principalmente de exportación, así las regiones cercanas movilizan productos mayoritariamente hidrobiológicos y agrícolas en contenedores dry y reefers. Dentro de los principales productos de exportación tenemos: Pota, Mango, Banana, Café y Harina de Pescado a destinos como Norte América, Europa y Asia.
- Ausencia de una adecuada planificación respecto a la importación, teniendo en consideración que la provincia de Paita moviliza principalmente gráneles sólidos como son urea, fertilizantes, trigo y aceites de soya. Sin embargo, durante estos últimos meses y debido al creciente desarrollo de la región norte del Perú, se está importando carga de proyectos como tuberías, maquinarias, etc,

² La economía departamental de Piura se encuentra influenciada por el comportamiento de los sectores comercio y servicios al representar el 50,05 % del Valor Agregado Bruto (VAB) en promedio durante el periodo 2007 al 2017, seguido por la Manufactura con el 15,86%, Extracción de Petróleo y Gas con 15,06%, y Agricultura, caza y silvicultura con el 8,46%. En el periodo 2007-2017 se dio una importante etapa de crecimiento sostenido cercana al 4% en promedio. El impacto del fenómeno de El Niño Costero en la zona norte del país afectó significativamente a las economías de los departamentos ubicados en este espacio del territorio, siendo mayor el impacto en los departamentos de Piura y Tumbes



Mapa 1.3-1: Desarrollo Económico Productivo



Elaboración: Equipo Técnico PAT Paíta, 2020 – 2040

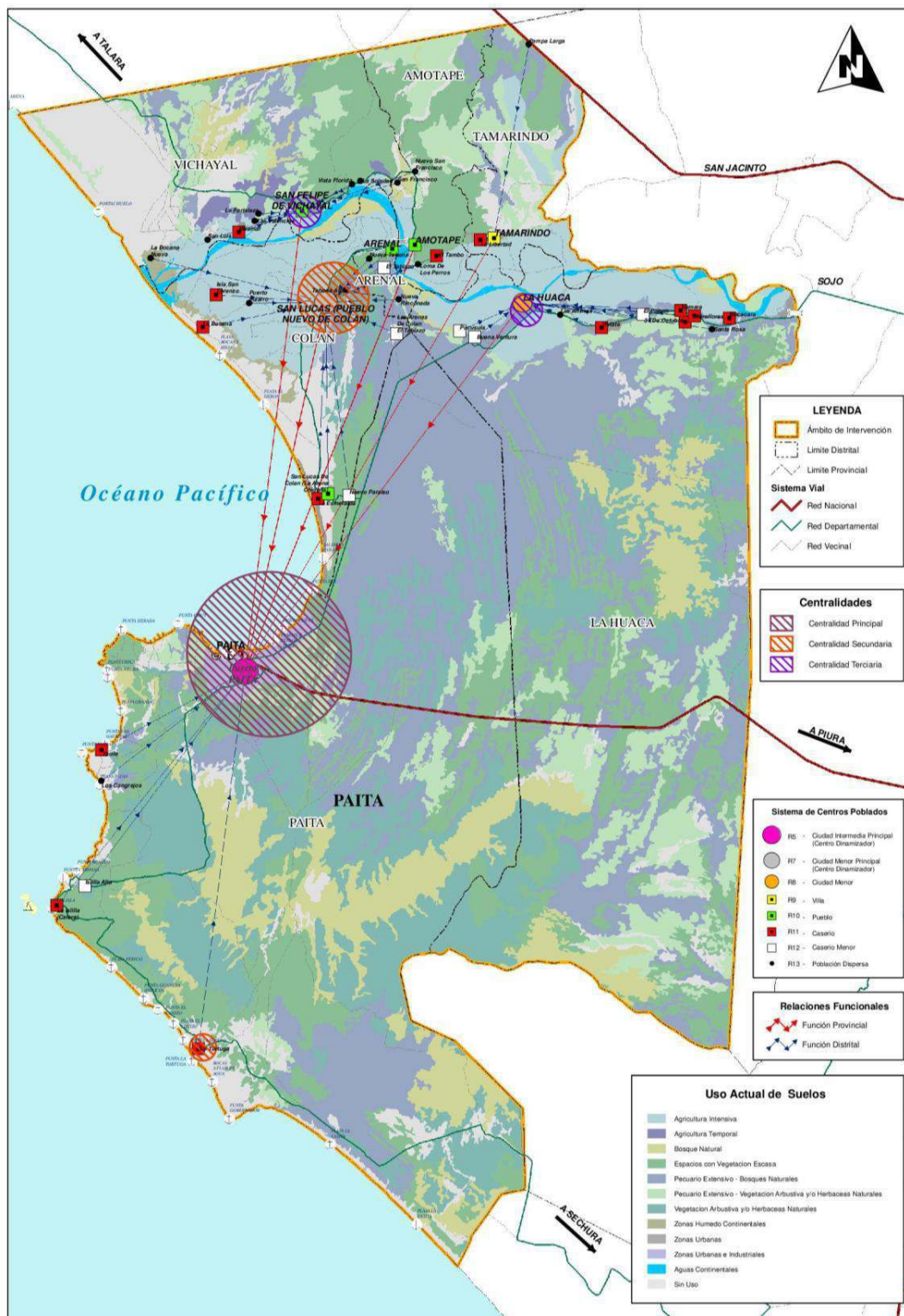


1.4. En lo que respecta a lo Físico espacial:

- Como ha identificado que la superficie de trocha es lo que más predomina en la Región Piura en tal sentido ello conlleva a que algunas ciudades puedan tener dificultad con el acceso a dichas localidades debido a la infraestructura que tienen estas carreteras a estos lugares.
- Las vías nacionales – departamentales, “cruzan” o parten las áreas urbanas todavía incipientes, donde se han instalado los diferentes usos de suelo y que tienen una directa relación con la vía. Los usuarios utilizan la infraestructura nacional – departamental como si fuese una vía local o vecinal, con el consiguiente problema de la saturación de la vía en el corto o mediano plazo. El derecho de vía existente no es suficiente para atender a las siguientes dos funciones de transporte
- se debe realizar una propuesta de circulación por otras vías para los vehículos menores por medio de estudios para indicar la mejor propuesta y solución al problema ya acontecido y así evitar futuros accidentes
- Se debe considerar el Puerto de Paita como ámbito de operación con la cual se posibilita de una nueva red Ferroviaria con un trazo similar a lo que ya se tenía para poder conllevar ello algo similar en impacto al puerto Callao el mismo que cuenta con una red Ferroviaria hacia dicho puerto.
- Limitada capacidad de servicio en los puentes dentro de la provincia de Paita identificándose que algunos solo están diseñados para vehículos sin considerar a los peatones.
- Restringido uso de las vías para el desplazamiento de vehículos de gran capacidad (microbuses, ómnibus, tráiler y otros).
- Se pudo observar que campo que las vías de la Zona Baja de Paita, en especial el centro histórico, cuenta con secciones viales irregulares que no se encuentran aptas para la circulación de unidades de transporte urbano de gran capacidad (ómnibus o microbuses) y mucho menos la circulación de camiones y trailers.
- No existe una infraestructura (ciclovías) exclusiva para el desplazamiento de ciclistas en la ciudad de Paita;
- Incremento de autos privados que vienen operando en la informalidad como colectivos, los cuales brindan sus servicios para el desplazamiento interdistrital e interprovincial. Se debemos considerar su erradicación mediante la creación de un sistema de transporte urbano de calidad y seguridad para los pasajeros.



Mapa 1.4-1. Desarrollo Físico Espacial



Elaboración: Equipo Técnico PAT Paíta, 2020 – 2040



PERÚ

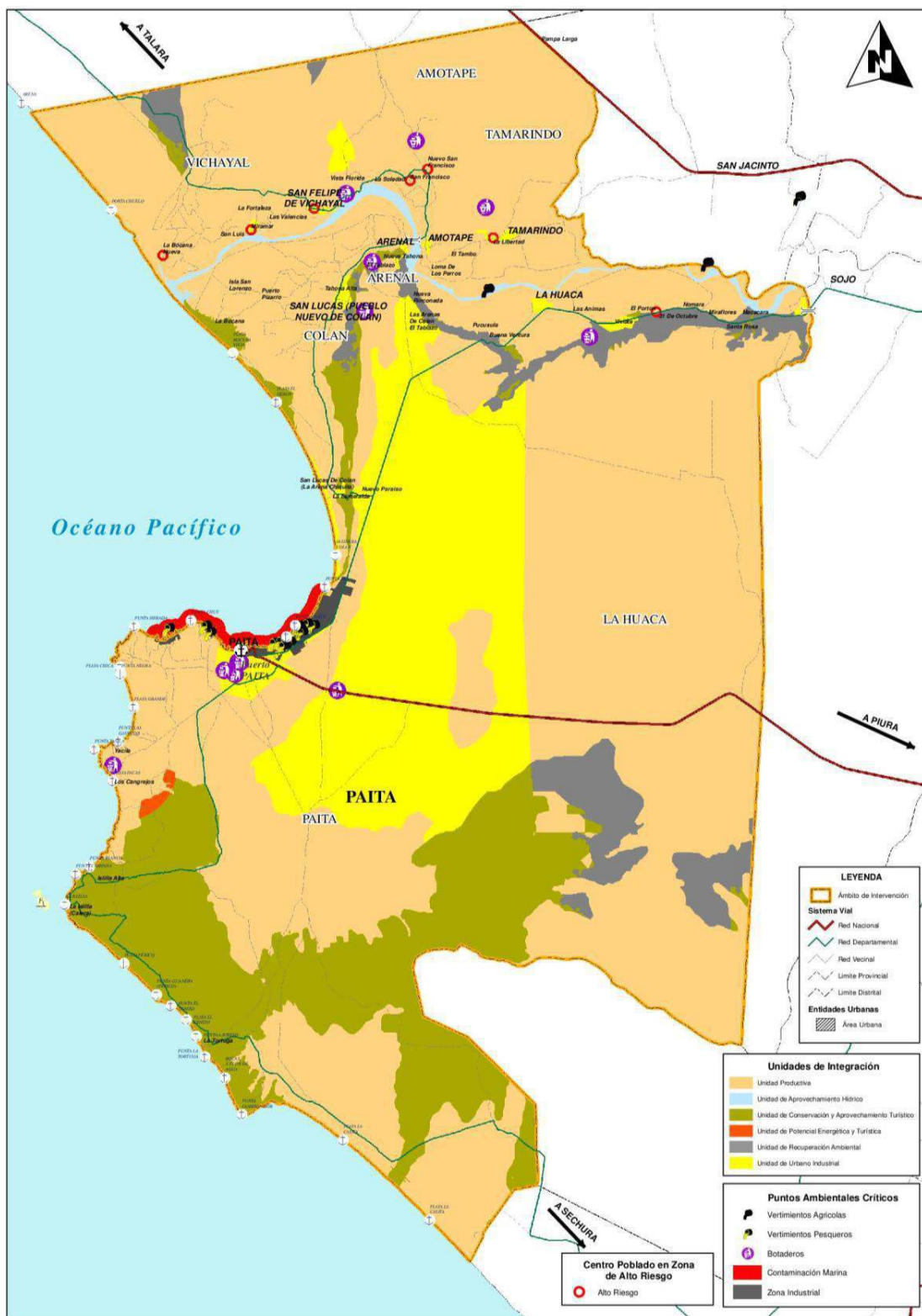
Ministerio
de Vivienda, Construcción
y SaneamientoDirección General de Políticas y
Regulación en Vivienda y UrbanismoMunicipalidad
Provincial de Paita

1.5. En lo que respecta a lo Físico Ambiental

- El peligro sísmico de la región está representado por los siguientes efectos:
 - Terremotos profundos con hipocentro debajo de la zona del ámbito de estudio.
 - Terremotos superficiales locales, relacionados con las fallas de Huancabamba y Huaypirá de actividad neotectónica o reciente.
- Riesgo de Peligro de movimiento de masas se identifica que los distritos que se encuentran localizado en zonas de muy alto peligro ante ocurrencia de sismos son Amotape y Salitral con áreas que representan el 79.34% y 49.95% respectivamente; los distritos con mayores porcentajes de territorio sobre niveles de muy alto y alto peligro son Tamarindo, Amotape, La Huaca, El Arenal.
- Riesgo por inundación Pluvial se identificaron a los distritos de Amotape, Arenal, Colan, la Huaca, Paita, Tamarindo y Vichayal, con niveles de peligro muy alto por inundaciones,
- Asimismo, las zonas con peligro alto tienen un área de 2909.60 Ha, que representan el 18.47 % del área total del distrito, que se caracteriza por estar formado por valles y llanuras irrigadas con pendientes 3% -10 % y quebradas inundables con pendientes suavemente inclinadas.



Mapa 1.5-1. Desarrollo Físico Ambiental



Elaboración: Equipo Técnico PAT Paíta, 2020 – 2040



1.6. En lo que respecta a lo Socio cultural

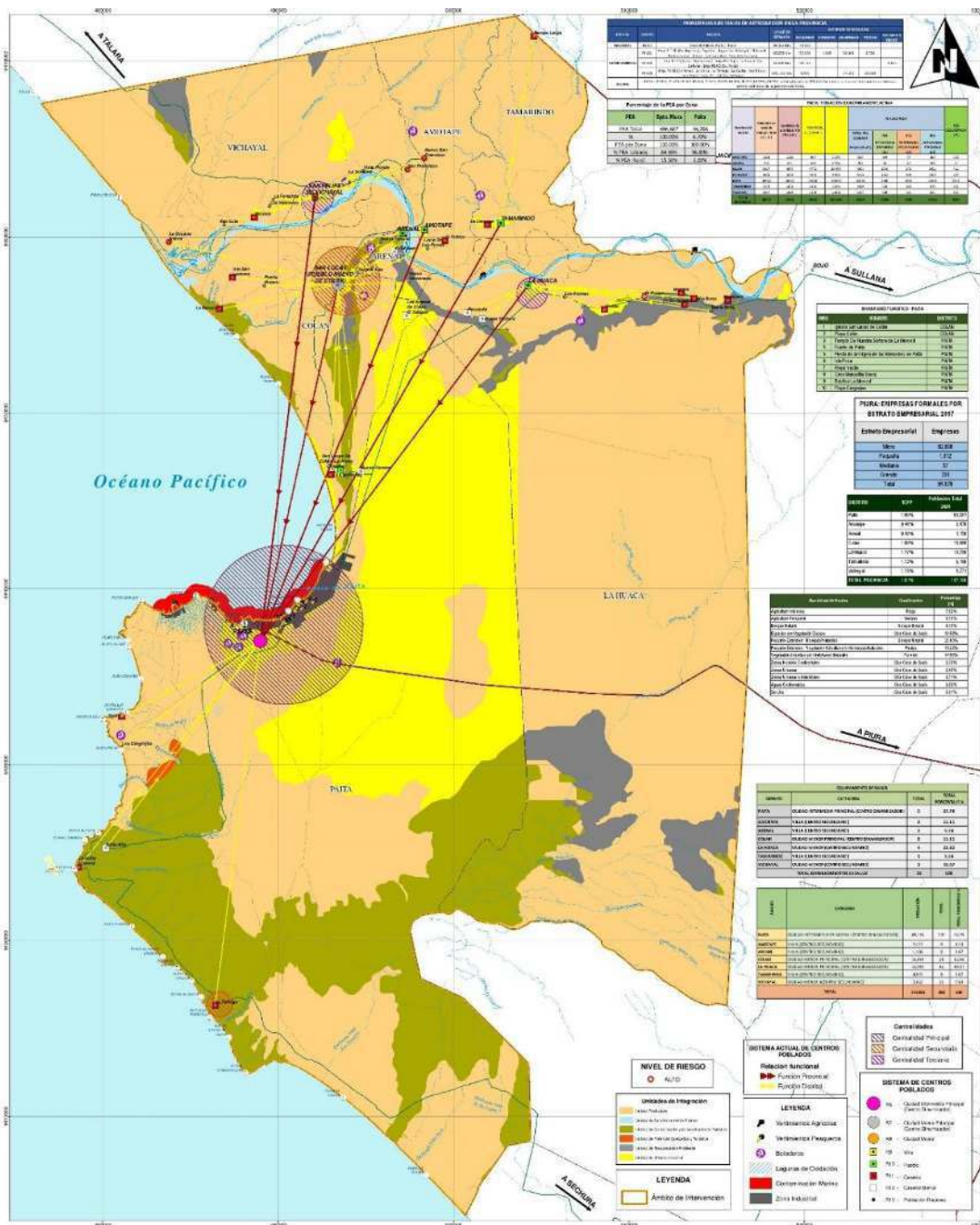
- Asimismo, identificamos el potencial turístico en el distrito de Paita, es importante señalar que sus distritos concentran la mayor cantidad de playas visitadas por los turistas, como Playa Yacila, La Islilla, La Tortuga, Punta Chuy, Punta Herada, Punta Negra, Isla Foca seguida del distrito de Colán.
- Falta de gestión para la creación de infraestructura en educación superior, con el fin de incentivar y establecer una formación académica que asegure la disponibilidad de técnicos y profesionales para las actividades económicas estratégicas de la ciudad.
- Estos procesos han determinado la existencia de relaciones entre el campo y la ciudad, toda vez que hay mayor consumo de la población en la ciudad, lo que incide en la expansión y dinámica de la economía de la ciudad y por consiguiente en el incremento de la oferta del territorio.
- Se ha identificado un crecimiento desordenado que ha estado acompañado de la ocupación de terrenos sin ninguna habilitación urbana, mediante invasiones a terrenos de propiedad del Estado o privados, con déficit de servicios, con vías en mal estado de conservación, y con transporte urbano e interurbano de baja calidad.

1.7. En lo que respecta a lo Institucional

- La poca capacidad de gestión del sector público, para priorizar, elaborar y ejecutar proyectos de inversión en infraestructura social, económica y de servicios, ante la región y/o el gobierno central.
- La visión de desarrollo a corto plazo no tiene sostenibilidad, ni capacidad de gestión concertada.
- No cuenta con instrumentos de gestión importantes como los planes de acondicionamiento territorial, de infraestructura económica, de desarrollo económico local, de gestión de riesgos y de desarrollo rural.



Mapa 1.7-1. Síntesis del Diagnóstico Territorial



Elaboración: Equipo Técnico PAT Paíta 2020 – 2040

En conclusión, los escenarios desarrollados en el diagnóstico de cada Sistema, permiten visualizar de forma coherente la combinación de variables que operan en el sistema territorial y prever las posibles contingencias a ser implementadas, para la provincia de PAITA. Se ha identificado las problemáticas generales por temática, como se describe a continuación:



- La economía de la Provincia de Paita se caracteriza por el predominio de las actividades terciarias, seguidas de las actividades primarias (productivo-extractivas) y en tercer término el sector manufacturero (industria, procesamiento y transformación).
- La infraestructura vial y el transporte existente presentan una gran dificultad para la provincia de Paita por las implicancias que de ellos se derivan, desde el punto de vista de su articulación con los mercados y la movilidad urbana. Paita se caracteriza por ser un puerto principalmente de exportación, así las regiones cercanas movilizan productos mayoritariamente hidrobiológicos y agrícolas.
- Se ha identificado un crecimiento desordenado que ha estado acompañado de terrenos sin ninguna habilitación urbana, mediante invasiones a terrenos de propiedad del Estado o privados, con déficit de servicios, con vías en mal estado de conservación, y con transporte urbano e interurbano de baja calidad.
- Asimismo, identificamos el potencial turístico en el distrito de Paita, al contar con playas de gran belleza carácter turístico por ser las más visitadas de la provincia, como Playa Yacila, La Isllilla, La Tortuga, Punta Chuy, Punta Herada, Punta Negra, Isla Foca seguida del distrito de Colán.

2. VISIÓN

2.1. Escenario deseable:

El escenario deseable se concreta con las propuestas de una visión de futuro, todos ellos recogidos en las Mesas de Trabajo realizadas, con diferentes agentes económicos, institucionales y la población. Es el escenario que la población y los actores desean sin ponderar el tema económico o la factibilidad de cumplirlos en un determinado tiempo, es un escenario ideal, en el que se suponen superados todos los aspectos negativos del Escenario Tendencial.

En este escenario Paita tiende a ser una provincia con centros poblados compactos, sin dispersión y con completa relación entre los centros poblados urbanos y los de carácter rural. Los C.P de Colán y la conurbación de La Huaca- Viviate poseen mayor jerarquía que antes y sirven como ciudad de apoyo a Paita.

Se cubre la demanda de equipamiento de salud, educación y recreación pública. Se reubican todas las ya existentes en zonas de bajo riesgo y existe una cobertura total de servicios básicos de agua luz y desagüe.

Se mejora considerablemente la infraestructura vial y las vías son pavimentadas al 100%, la provincia goza de mayor articulación entre sus ciudades y las conexiones por el río Chira son óptimas a través de varios puentes, el crecimiento poblacional es controlado y no disperso, por lo que las zonas agrícolas logran expandirse completamente y obtienen y mejoramiento tecnológico. El ámbito tiene un saneamiento tanto físico legal como ambiental, aprovechándose así, los lugares de valor turístico como son los balnearios y costas de la provincia, las áreas ubicadas a lo largo de la cuenca del Rio Chira para la creación de un recorrido ecoturístico y la zona rocosa cerca del cerro Paita para el desarrollo de turismo de aventura. Además, se considera el mejoramiento de la pesca y actividades portuarias como actividad económica principal así como la diversificación de actividades económicas no solo hacia turismo sino también hacia la agricultura, la creación de pymes y desarrollo de la zona industrial.



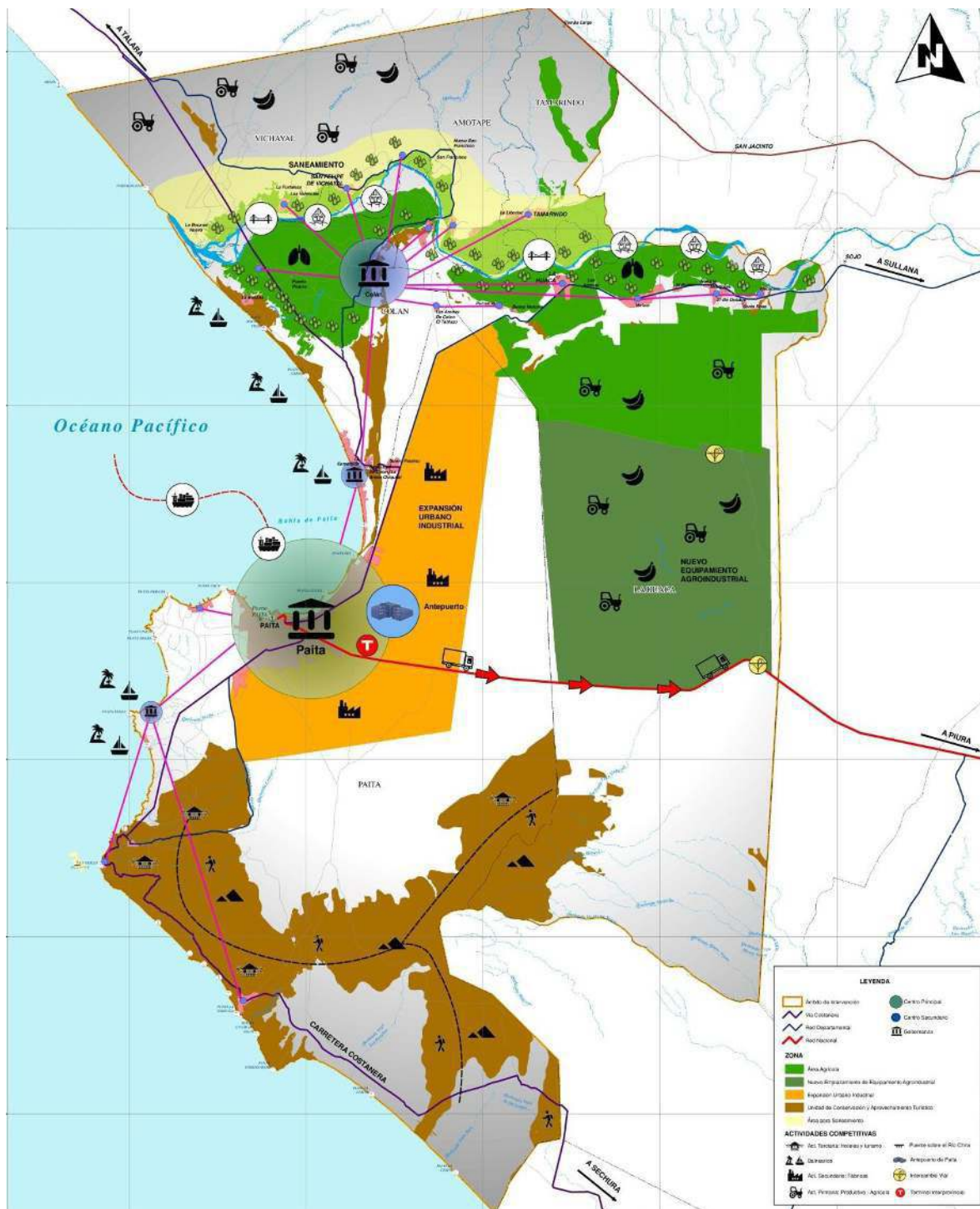
Tabla 2.1-1: Propuestas derivadas de la mesa de Trabajo en Paita

ECONOMICO	<ul style="list-style-type: none"> • Provincia con sectores de la ciudad desarrolladas y prosperas. • Un Antepuerto que permite controlar el ingreso de camiones y disminuir el tránsito. • Provincia con atractivo turístico, con parques, áreas verdes y vías arborizadas. • Centro histórico renovado con monumentos restaurados.
FISICO ESPACIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de actividades de embarque y desembarque de carga a través del puerto con infraestructura especialmente acondicionada evitando problemas urbanos. • Vía directa para facilitar la conexión en Colán - Centros poblados sin conexión - zonas urbanas intercomunicadas • Conexión entre ccpp de La Bocana y Vichayal por medio de un puente o "pase" pasando por el Rio Chira • Aumentar la jerarquía de la vía cerca a la Huaca modificando la sección de vía.
AMBIENTAL Y RIESGOS	<ul style="list-style-type: none"> • Balnearios con capacidad de recepción de turistas en Yacila, Colán y Cangrejos donde se maneja las políticas de reciclaje y productos biodegradables. • Provincia con calidad ambiental y manejo integral de sus residuos sólidos, líquidos y gaseosos.
SOCIO CULTURAL	<ul style="list-style-type: none"> • Provincia con alta cobertura de los Servicios Básicos de agua potable, alcantarillado y electricidad.
INSTITUCIONAL	<ul style="list-style-type: none"> • Provincia con instituciones democráticas y con una relación fluida y transparente con la población

Elaboración: Equipo técnico PAT Paita 2020-2040



Mapa 2.1-1. Mapa del Escenario Deseable



Elaboración: Equipo técnico PAT Paíta 2019-2040



2.2. Escenario tendencial:

Este escenario sigue la línea de desarrollo si es que no se interviene, tomando en cuenta los resultados que arroja el estudio de Diagnóstico.

En este escenario Paita tiende a ser una provincia con centros poblados aún dispersos y, en algunos casos, con difícil acceso debido a que muchas de las vías aún son trochas. Además, están ubicados en zonas de riesgo, tanto fluvial como pluvial, las viviendas no han tenido un desarrollo en cuanto a calidad de materiales y esto debido a que la población aún no ha subido el nivel de capacitación técnica.

Aún existe déficit de equipamiento de salud, educación y recreativo, y estos se asientan en zonas de alto riesgo, los servicios básicos no llegan a todos los centros poblados y esto genera descontento de la población.

No existe un mejoramiento en la infraestructura vial, tanto en vías locales, señalización como en vías de alto tránsito, puentes y transporte público masivo. Existe un crecimiento urbano desordenado y, en consecuencia, pérdida de suelo agrícola y la existente no goza de una implementación adecuada en tecnología y recursos. Además, sigue sin aprovecharse los recursos turísticos existentes y no se le facilitan las medidas necesarias para su mejoramiento y difusión.

Tabla 2.2-1: Tendencias positivas y negativas para elaboración de escenario tendencial

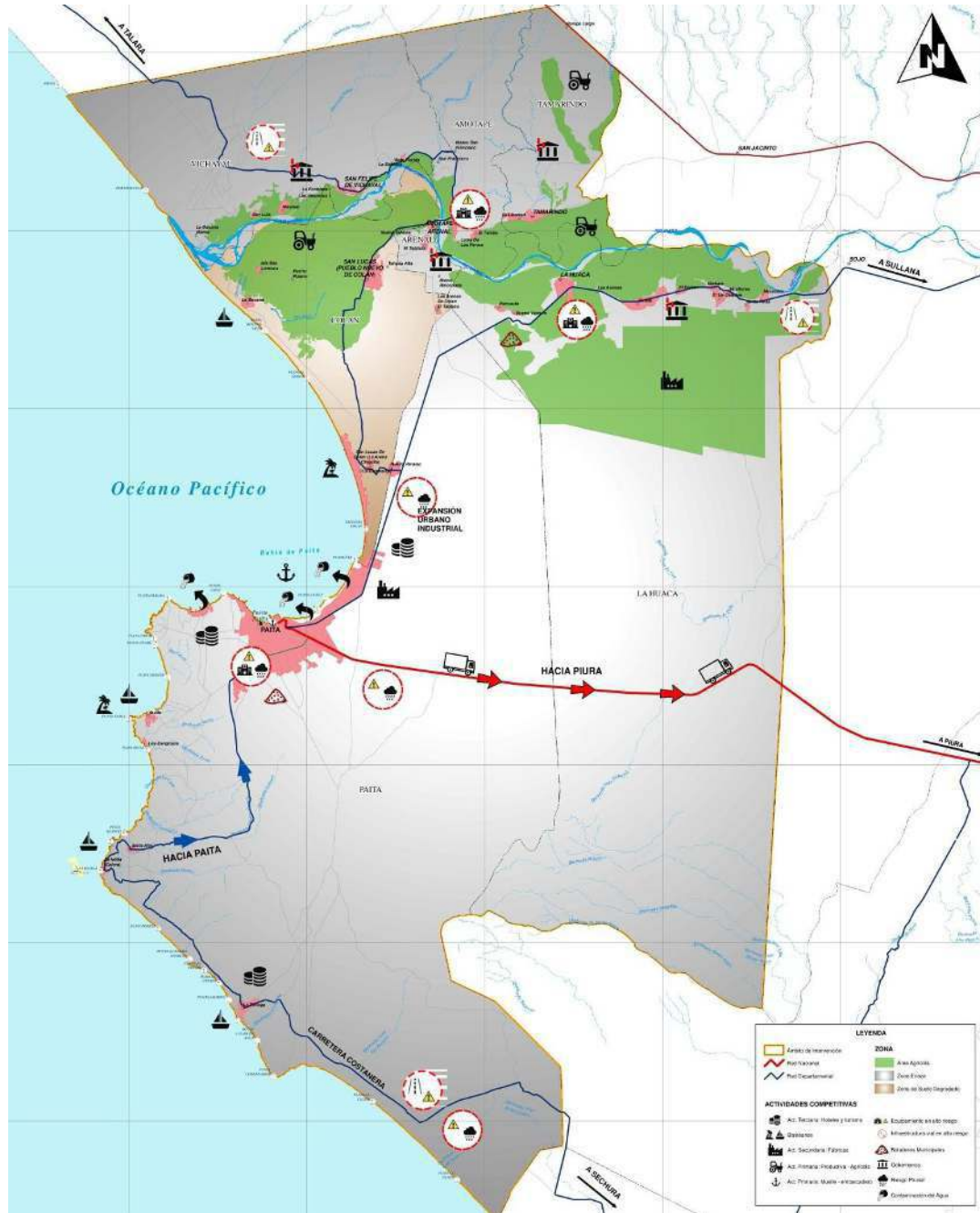
ESCENARIO POBABLE		
	TENDENCIAS POSITIVAS	TENDENCIAS NEGATIVAS
ECONÓMICO	<ul style="list-style-type: none"> Consolidación y Mejoramiento de infraestructura agroindustrial Desarrollo de actividad primaria productiva – agrícola. Ampliación de zonas industriales. Crecimiento de actividades económicas. Innovación y promoción de zonas turísticas. 	<ul style="list-style-type: none"> Actividad agroproductiva con bajo crecimiento, baja producción y no competitiva. Dinámica económica obstaculizada por la deficiente infraestructura industrial. Promoción turística no desarrollada. Incremento de comercio ambulatorio.
FISICO ESPACIAL	<ul style="list-style-type: none"> Ampliación de las articulaciones viales, priorizando el factor económico. Establecer nuevas vías de acceso potenciales. Adecuado uso del suelo territorial. Crecimiento de áreas urbanas de forma ordenada y planificada. Incremento del equipamiento. 	<ul style="list-style-type: none"> Deficiencia en la infraestructura vial. Incremento de suelos degradados. Desarrollo de áreas industriales, en zonas no adecuadas. Sobre explotación de suelos productivos. Alto riesgo de la infraestructura vial. Alto riesgo del equipamiento. Aumento de desorden en transporte terrestre.
AMBIENTAL Y RIESGOS	<ul style="list-style-type: none"> Mayor sensibilización de instituciones y población respecto a la conservación del ambiente. Aumento de programas y acciones en materia de gestión de riesgos de desastres 	<ul style="list-style-type: none"> Contaminación del agua. Incremento de basurales.
SOCIO CULTURAL	<ul style="list-style-type: none"> Acrecentar la cobertura de servicios básicos en la Provincia de Paita. Revalorización de los elementos culturales. Modernización del bagaje cultural. Reconocimiento de organización de los Centros Poblados. 	<ul style="list-style-type: none"> Proceso de pérdida de identidad cultural en distritos urbanos y rurales de la Provincia de Paita. Estancamiento en los proyectos rurales comunitarios. Deterioro de la calidad de vida de los Centros Poblados. La falta de revalidación de elementos culturales.
INSTITUCIONAL	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la capacidad de gasto municipal y la ejecución de proyectos de las municipalidades involucradas dentro del ámbito del plan. La creación de nuevas centralidades administrativas. Implementación una buena gestión de los recursos disponibles. Autoridades concertadoras que generen inversiones para el desarrollo económico. Consolidar procesos de planificación urbana y territorial. 	<ul style="list-style-type: none"> Ineficiencia en ejecución presupuestal de algunos distritos. Incremento de la dependencia de municipalidades con respecto a transferencias de Gobierno Central.

Elaboración: Equipo técnico PAT Paita 2020-2040



A continuación, se muestra un mapa sobre el Escenario Tendencial o Probable:

Mapa 2.2-1: Mapa del Escenario Tendencial



Elaboración: Equipo técnico PAT Paíta 2020-2040

2.3. Escenario posible:

Para reconocer un escenario posible, se analizan los elementos de visión que son posibles realizar y a la vez cumplen una compatibilidad con necesidades al año 2040, con relación a lo existente.

En el escenario posible Paíta se consolida como una provincia con centros poblados desarrollados de manera equitativa, descentralizado y sin dispersión, con mayor relación entre las áreas urbanas y rurales y con desarrollo paulatino de los centros poblados de apoyo Colán y La Huaca- Viviate.

Existe un incremento en la oferta de equipamiento de salud, educación y recreativa. Se reubican muchas de las ya existentes y las nuevas se ubican en zonas de bajo riesgo, además existe mayor cobertura de servicios básicos de agua luz y desagüe.

Hay un mejoramiento de la infraestructura vial y la mayor parte de las vías son pavimentadas, la provincia goza de mayor articulación entre sus ciudades y las conexiones por el río Chira son óptimas a través de varios puentes, el crecimiento poblacional es controlado y planificado a través de medidas normativas y zonificación, por lo que las zonas agrícolas tienen área para su expansión y mejoramiento tecnológico.

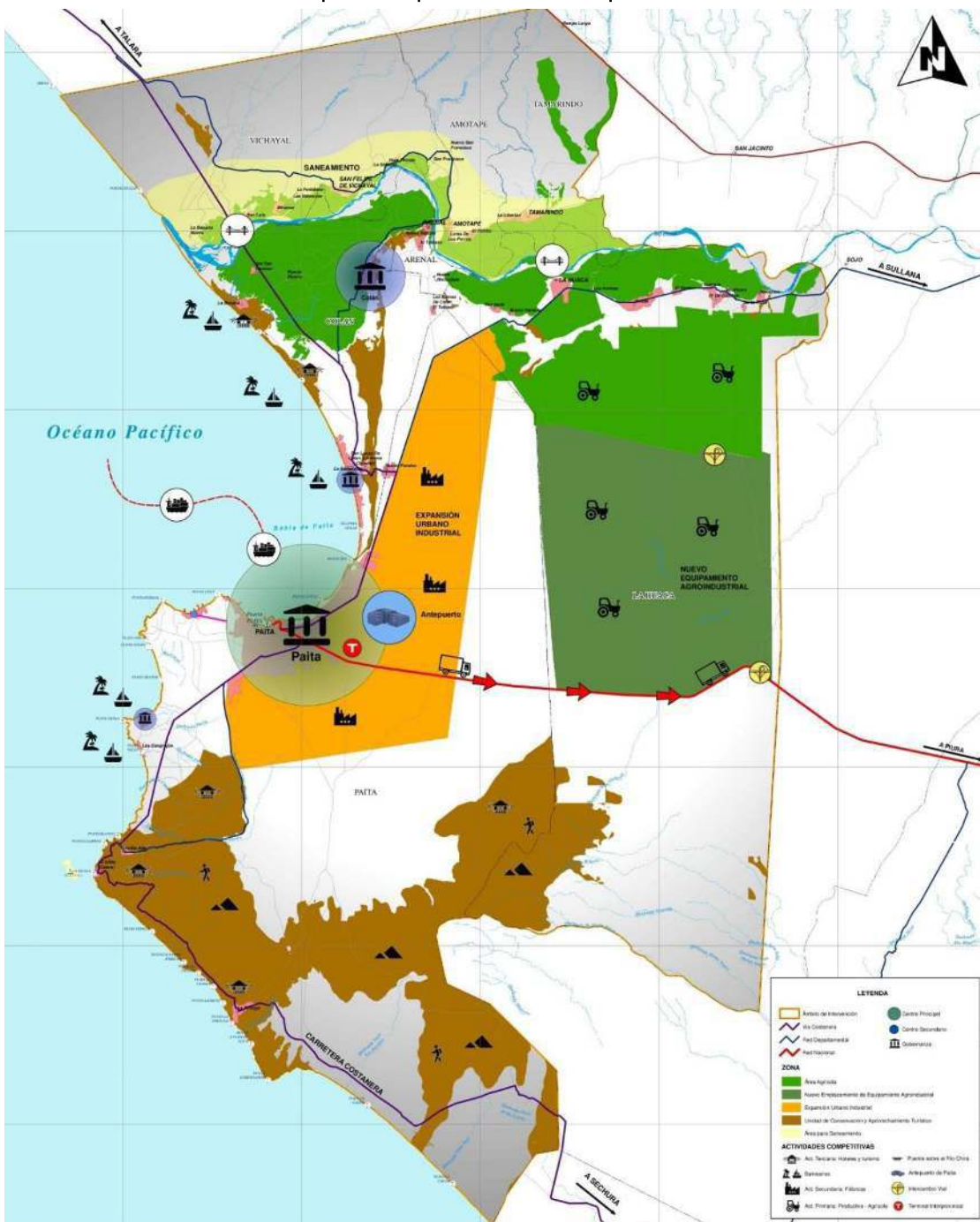
Se logra un saneamiento físico legal y ambiental de la mayor parte de las zonas degradadas, aprovechándose así, los lugares de valor turístico: balnearios, centro histórico y costas de la provincia, las áreas ubicadas a lo largo de la cuenca del Río Chira para la creación de un recorrido ecoturístico y la zona rocosa cerca del cerro Paíta para el desarrollo de turismo de aventura.

Además, se considera el mejoramiento de la pesca y actividades portuarias como actividad económica principal, así como la diversificación de actividades económicas no solo hacia turismo sino también hacia la agricultura, la creación de pymes, y desarrollo de la zona industrial.

Modelo Físico Espacial

A continuación, se muestra un mapa sobre el Escenario Posible, que vendría a ser el “modelo de desarrollo urbano”:

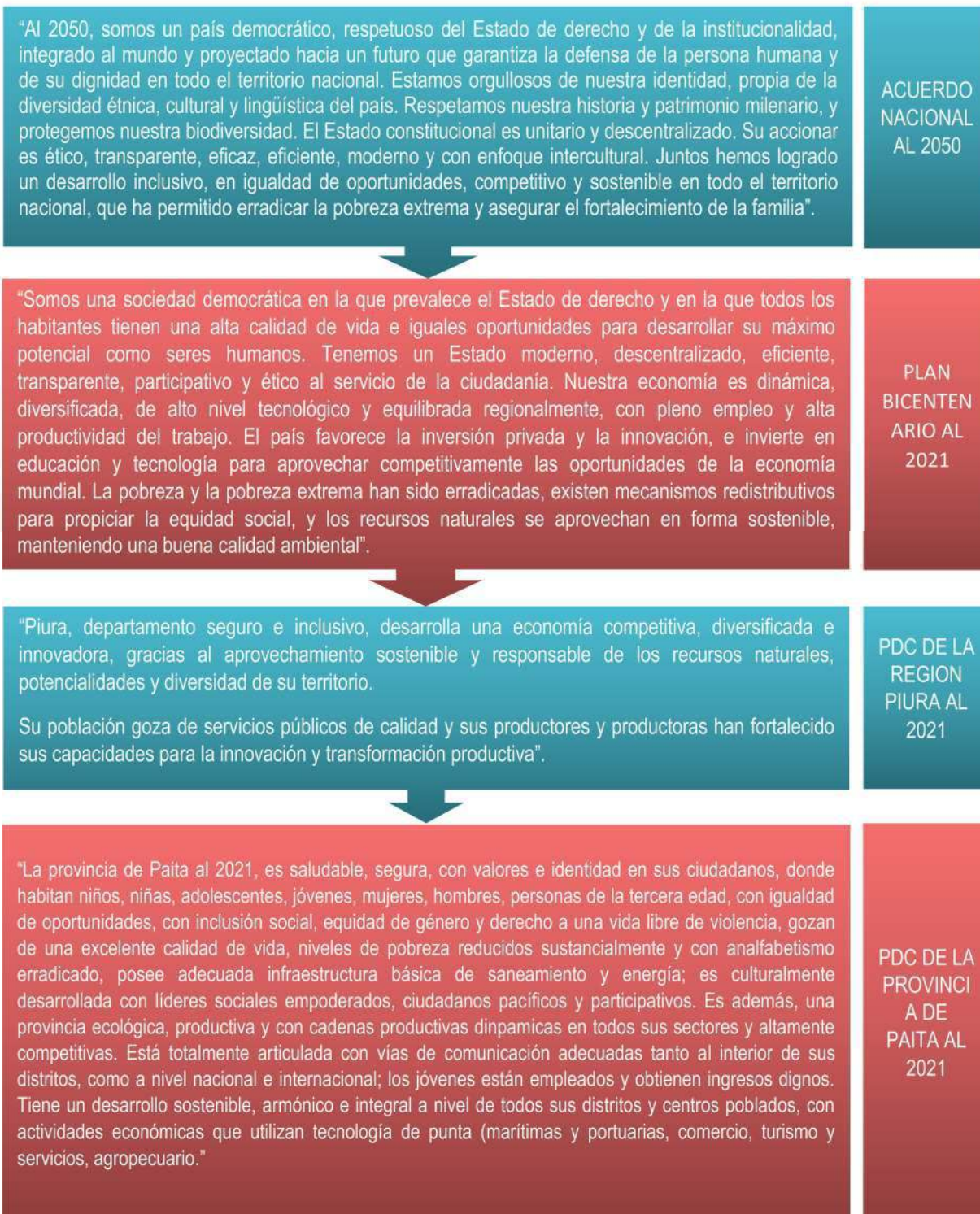
Mapa 2.3-1. Mapa del Modelo Físico Espacial – Escenario Posible



Elaboración: Equipo técnico PAT Paíta 2019-2040



Esquema 2.3-1 Visiones de desarrollo de Planes a escalas Nacional, regional y local.



Elaboración: Equipo técnico PAT Paita 2019-2040



3. MODELO FÍSICO ESPACIAL DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL

El Modelo Físico Espacial del territorio es la expresión gráfica simplificada de la Visión de Desarrollo de Largo Plazo. Como expresión de la configuración físico-espacial del territorio, señala de forma sintética y práctica las relaciones deseadas entre el medio físico natural y las actividades que realiza la población, describiendo la estructura y el funcionamiento futuro del sistema territorial.

El modelo físico espacial constituye un esquema de ordenamiento físico espacial de las actividades económicas y sociales sobre un territorio diferenciado; con diferentes aptitudes, sobre la cual se establecen políticas relativas a los usos del suelo y la localización funcional de las actividades en el territorio, dentro de un concepto de acondicionamiento territorial sostenible.

Estructura Territorial: Áreas de tratamiento territorial

La estructura territorial está conformada por las áreas de tratamiento territorial, que constituyen unidades geográfico - económicas con fines de planificación física y acondicionamiento territorial.

En el espacio provincial, la integración económica y el desarrollo productivo y de mercados, está altamente condicionada por la infraestructura vial que finalmente articula las diferentes áreas geoeconómicas de mayor desarrollo relativo con aquellas en estado de marginación.

Para superar esta situación se plantea como mecanismo de acondicionamiento territorial sostenible, la zonificación de la Provincia de Paita en áreas de tratamiento territorial, en base de principios de zonificación ecológica - económica y otros factores económicos, sociales y culturales que determinan áreas diferenciadas por su especialización y complementariedad económica.

La Provincia de Paita en el largo plazo, debe estructurarse en función de las áreas y sub áreas de tratamiento territorial propuestos en el presente Plan:

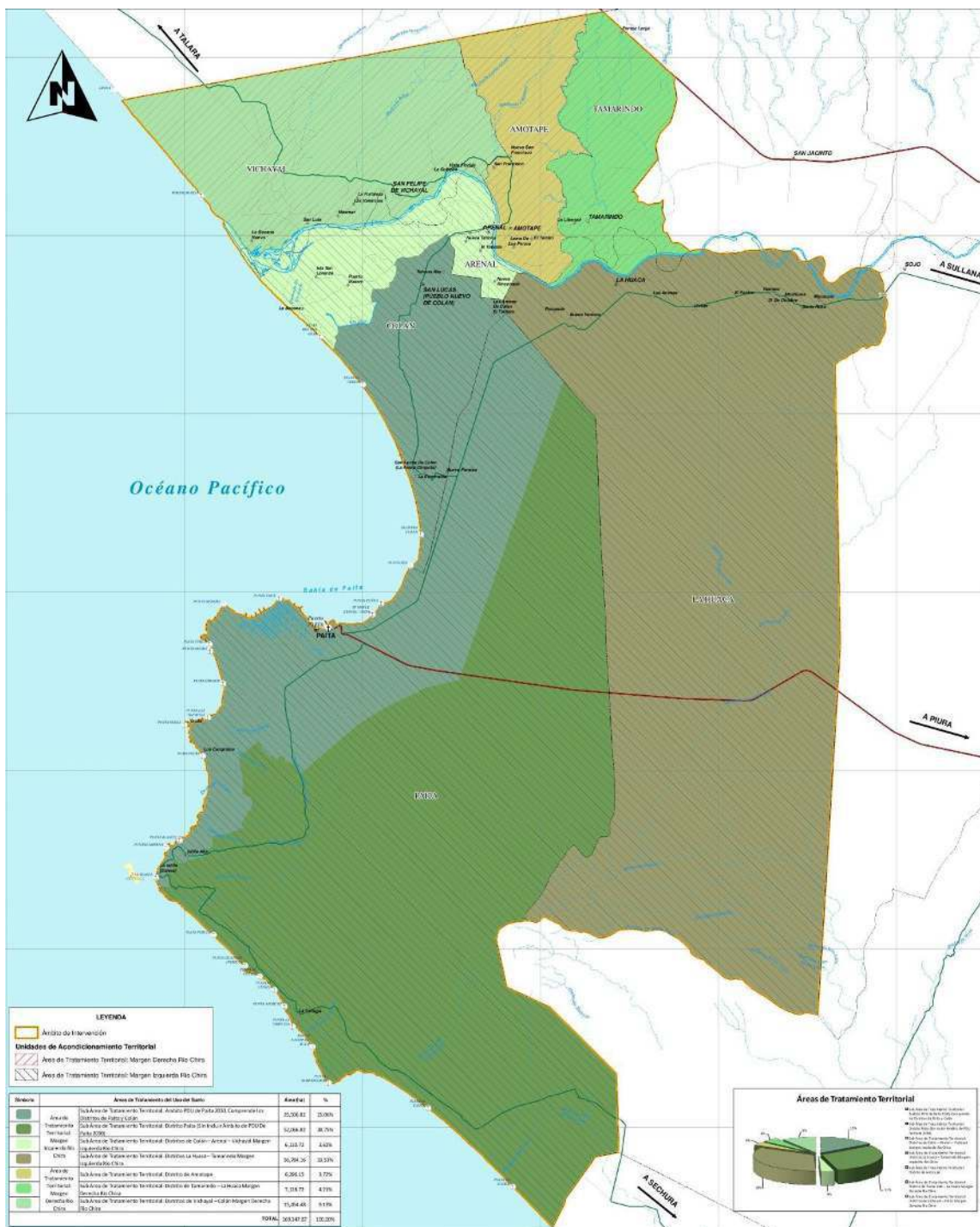
- Área de Tratamiento Territorial: Margen Derecha Río Chira:
El área de tratamiento territorial Margen Derecha Río Chira, se conforma por las áreas localizadas como el nombre mismo lo indica, en la margen derecha del río Chira entre los que se encuentran los distritos de Vichayal, Tamarindo y Amotape. Asimismo, se sub divide en:
 - Sub Área de Tratamiento Territorial: Distritos de Vichayal – Colán Margen Derecha Río Chira.
 - Sub Área de Tratamiento Territorial: Distrito de Tamarindo – La Huaca Margen Derecha Río Chira.
 - Sub Área de Tratamiento Territorial: Distrito de Amotape.



- Área de Tratamiento Territorial: Margen Izquierda Río Chira:
El área de tratamiento territorial Margen Izquierda Río Chira, se conforma por las áreas localizadas en la margen derecha del río Chira como son los distritos de La Huaca, Arenal, Tamarindo, Vichayal, Paita y Colán. Asimismo, se sub divide en:
 - Sub Área de Tratamiento Territorial: Ámbito PDU de Paita 2030, comprende los distritos de Paita y Colán.
 - Sub Área de Tratamiento Territorial: Distritos de Colán – Arenal – Vichayal Margen Izquierda Río Chira.
 - Sub Área de Tratamiento Territorial: Distritos La Huaca – Tamarindo Margen Izquierda Río Chira.
 - Sub Área de Tratamiento Territorial: Distrito Paita (sin incluir Ámbito de PDU de Paita 2030).



Mapa 2.3-2. Mapa de Áreas de Tratamiento Territorial



Elaboración: Equipo técnico PAT Paíta 2020-2040



Articulación y Funcionamiento: Sistema de Centros Poblados, Sistema Vial Provincial, Infraestructura y Equipamientos Estratégicos.

El presente modelo físico espacial de acondicionamiento territorial sostenible propone que la Provincia de Paíta se organice en función de sistema de centros poblados, sistema vial provincial, infraestructura y equipamientos estratégicos.

A. Sistema de Centros Poblados

El sistema de centros poblados expresa la distribución de la población concentrada en centros poblados (urbanos y rurales), determinando los roles y funciones a futuro de los centros poblados estratégicos, los que tendrán concordancia con los objetivos y estrategias referidos a la ocupación racional del territorio, la explotación racional de los recursos naturales y la distribución equilibrada de la población en el territorio, previendo la conformación de ejes de desarrollo conformado por las ciudades.

Es decir, se han identificado nuevos centros de conglomerados, cuyos centros poblados poseen mejores condiciones para ser una centralidad o para convertirse en una ciudad de mayor jerarquía, con lo cual se logra un apoyo y descentralización de la ciudad central, en este caso la ciudad de Paíta. Esto permite la redistribución del sistema urbanístico y la determinación de roles y funciones a futuro de los centros poblados estratégicos, los que serán puntos de partida para la conformación de ejes de desarrollo.

En esta perspectiva, el sistema de centros poblados de la provincia de Paíta para el modelo físico espacial al 2040 está estructurado en base a las siguientes centralidades:

Ciudad mayor: Paíta

Ciudad principal de la provincia, centro concentrador de áreas nucleadas urbanas en sectores de planeamiento urbano provincial y regional. Su tipo de economía es predominantemente comercial y manufacturero, con servicios turísticos y de administración menor. Articulado hacia los diferentes centros poblados de la provincia a partir de una adecuada infraestructura vial.

Ciudad menor principal: San Lucas (Pueblo Nuevo de Colán)

Colán es la segunda ciudad en importancia de la Provincia La propuesta plantea la consolidación de su rol y función de nodo articulador de flujos dentro de la dinámica económica comercial de la provincia y servir como ciudad satélite y receptor de los ejes de desarrollo del río Chira. La importancia de Colán radica en su consolidación como punto de concentración de dinámicas económicas comerciales y de servicios crecientes. Se pretende incorporar la infraestructura adecuada para el completo desarrollo de esta ciudad.



PERÚ

 Ministerio
de Vivienda, Construcción
y Saneamiento

 Dirección General de Políticas y
Regulación en Vivienda y Urbanismo

 Municipalidad
Provincial de Paita


Ciudad menor: La Huaca, Viviate

La importancia de estos centros poblados radica en su ubicación cerca a la vía que soporta el flujo económico de Paita- Sullana. Además de ser centro complementario del área urbana nucleada, con carácter económico agropecuario y de servicios medios. Se propone dotar a las ciudades de la infraestructura y servicios básicos para su desarrollo.

Villa: San Felipe de Vichayal, Tamarindo, La Tortuga, La Islilla, Yacila, Miramar,

Pueblo: Amotape, San Lucas de Colán (La Arena Chiquita), La Libertad, La Esmeralda, El Tambo, 31 de octubre – Fátima, Isla San Lorenzo, La Bocana.



B. Canales de Comunicación

Son elementos encargados de dar funcionalidad al territorio, permitiendo el flujo continuo de personas, bienes e información; y la articulación entre los diversos elementos y áreas del territorio. Los canales de comunicación están constituidos por aquellos elementos que estructuran el interior del sistema territorial, así como aquellos que propician su conexión con el exterior del mismo.

Estos canales de comunicación tienen un carácter indisoluble con el sistema de centros poblados. Se estructuran con el fin de facilitar la accesibilidad al territorio, propiciando la eficiente dotación de equipamientos y servicios a la población, el apoyo a la explotación de recursos naturales y el aumento de la competitividad provincial

En el modelo territorial se definen aquellos canales de comunicación que, por su importancia y jerarquía, serán relevantes en el funcionamiento del territorio según lo mencionado en los párrafos anteriores y que ayudarán a concretar los objetivos. Sus especificidades se definirán en las propuestas específicas.

La propuesta de redes de comunicación consiste en priorizar las estructuras viales que permita la interconexión del sistema territorial con potenciales económicos importantes para su desarrollo, también se define la manera en la que el sistema territorial utiliza este componente para propiciar la distribución equilibrada de la población, de modo que permita la articulación de los Centros Poblados ubicados las zonas altas y bajas de la provincia; es decir, la interconexión entre las centralidades dentro de la provincia, así mismo, estos niveles de integración permitirán la articulación a las cadenas de producción de las zonas rurales y el desarrollo de actividades turísticas.

Estas vías conformarán un sistema de redes de comunicación a nivel provincial que permitirán dinamizar, consolidar y abrir espacios económicos de la provincia y propiciar la adecuada dinámica de los flujos existentes. Para esto es necesario que la propuesta plantee el mantenimiento constante y el mejoramiento de las vías y aquellos tramos que falten para su adecuada consolidación.

C. Infraestructuras y equipamientos estratégicos

En base al sistema de centros poblados y los canales de comunicación, se define el sistema de infraestructura y equipamientos estratégicos, de alcance provincial, consignando aquellos elementos que por su importancia son gravitantes para alcanzar los objetivos de desarrollo territorial.

La definición de infraestructura parte de la necesidad de potencializar ciertas cualidades comparativas del territorio y satisfacer déficit de servicios de la población así también permite corregir ciertas tendencias negativas identificadas en la etapa de diagnóstico.

Mapa de Modelo de Físico Espacial de Acondicionamiento Territorial Sostenible

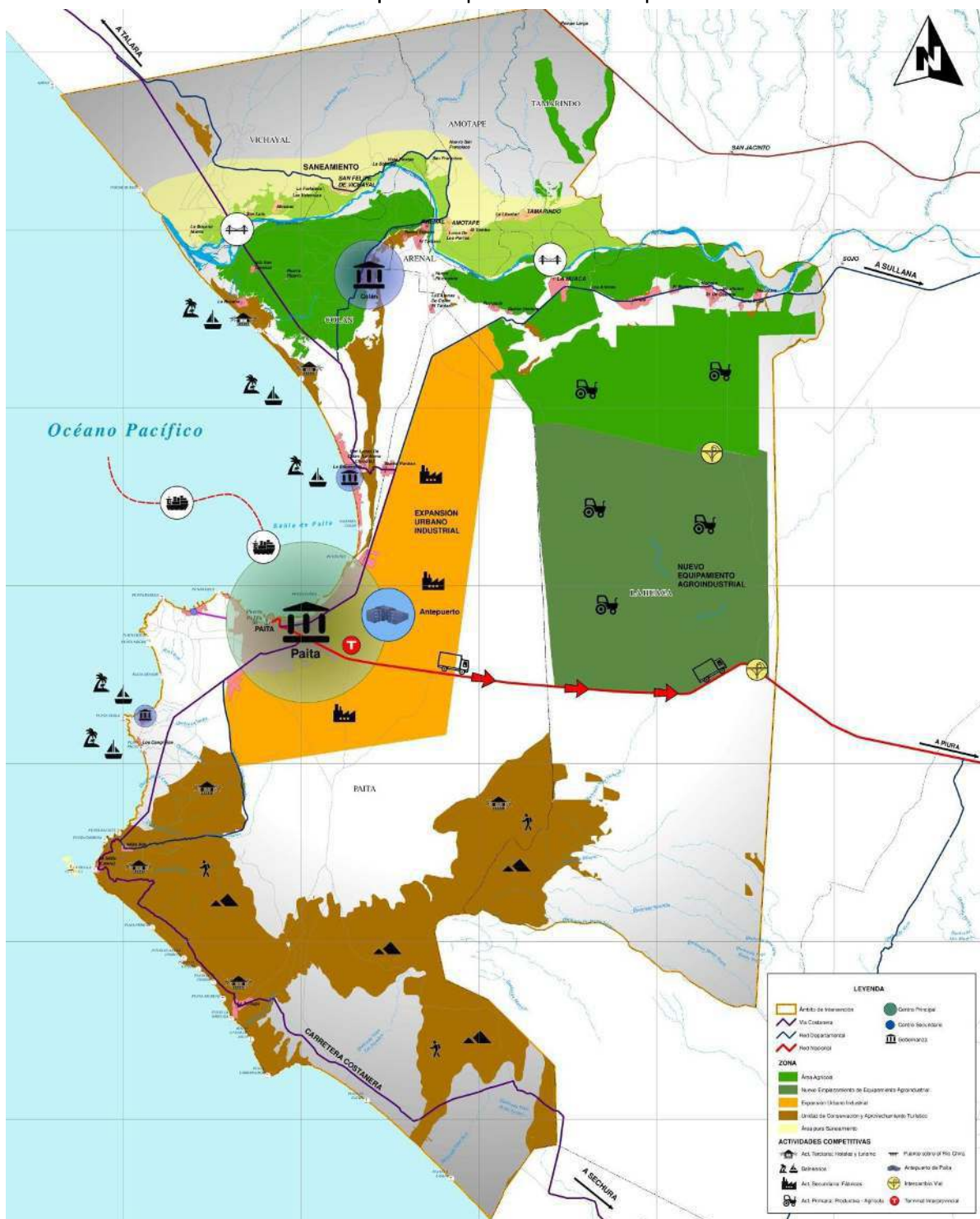
El Mapa del Modelo Físico Espacial de Acondicionamiento Territorial Sostenible sintetiza de manera gráfica lo explicado en los ítems anteriores:

La propuesta de una estructura territorial claramente definida a través de Áreas de Tratamiento Territorial que permitan estructurar el territorio en ámbitos diferenciados con la finalidad de direccionar su tratamiento y la identificación de programas y proyectos procurando dinámicas de complementariedad e interdependencia dentro de una visión integral.

La propuesta de Articulación y Funcionamientos a partir un sistema de centros poblados que permitan equilibrar la dinámica de crecimiento y ocupación del territorio provincial de manera ordenada de las diferentes actividades y con un carácter de complementariedad de los diferentes ámbitos y sustentado en un sistema de articulación vial, que permita relacionar y articular los diferentes Áreas de Tratamiento, la conectividad de los Centros urbanos y generar actividades diferenciadas y complementarias que coadyuvan manejo adecuado del territorio.



Mapa 2.3-4. Mapa del Modelo Físico Espacial



Elaboración: Equipo técnico PAT Paíta 2019-2040



4. MATRIZ ESTRATÉGICA

4.1. Metas de Corto, Mediano y Largo Plazo

Son los fines donde se dirigen las acciones para el cumplimiento de los objetivos estratégicos planteados. Es el punto de llegada al cual se proponen arribar los objetivos, deben ser viables y cuantificables. Las metas que se formulan a largo plazo se denomina metas finales, igualmente se plantearán metas intermedias que permitan detectar de manera temprana el grado de su cumplimiento y hacer ajustes a las estrategias.

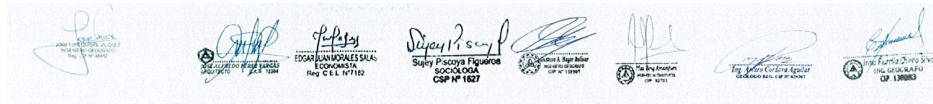
Tabla 4.1-1. Metas al corto, mediano y largo plazo

Dimensiones MVCS-CEPLAN	Componentes de DUS	Variables	Metas a corto, mediano y largo						
			Indicadores	Linea Base		Metas			
				Distrito	Und	Cantidad	Corto (2022)	Mediano (2030)	Largo (2040)
Económico	Complementariedad Territorial	Actividades Económicas Productivas	Población Económicamente Activa por sector	Urbano	%	96.8	97	97	98
				Rural	%	3.2	5.5	7.5	10
				Primaria	%	25.55	27	33	40
		Especialización económica	Población Económicamente Activa por actividades	Secundaria	%	17.78	20	25	30
				Terciaria	%	56.77	60	65	70
				I	Und	1 distrito	1	2	3
	Físico espacial	Funcionalidad Territorial	Centros Poblados y Canales de Conexión	II	Und	1 distrito	1	2	3
				III	Und	2 distritos	2	3	4
				Índice de Suficiencia Vial o Índice de Erigel	Km2	5	5.5	6.5	7.5
				La Huaca	Km2	7.5	8	9	10
Ambiental y riesgos	Sostenibilidad Ambiental	Usos de Suelo	Paita	Km2	7.5	8	9	10	
			Codán	%	67	65	50	40	
		Relación Cobertura Natural / Cobertura Antrópica	Arenal	%	42	40	35	30	
			Vichayal	%	22	20	15	10	
	Gestión de Riesgo de Desastres	Riesgos	Porcentaje de Instituciones Educativas Expuestas a Muy Alto Peligro	Amolape	%	1.19	1.5	3	4.5
				Paita	%	1.93	2	3.5	5
			Porcentaje de Establecimientos de Salud Expuesto a Muy Alto Peligro	Vichayal	%	1.43	1.7	3	4.5
				Provincia Paita	%	75.23	73	60	45
			Inundación pluvial	Provincia Paita	%	5.5	5	3	0
				Movimiento de masas	%	0	0	0	0
Socio cultural	Equidad Social y Urbana	Población	Inundación pluvial	%	70.83	65	55	45	
			Sismo	%	4.17	4	2.5	0	
			Movimiento de masas	%	0	0	0	0	
			Inundación pluvial	%	7.12	6.5	4	1.5	
			Sismo	%	16.45	15	10	5	
			Movimiento de masas	%	0	0	0	0	
			Inundación pluvial	%	45.88	43	37	30	
			Sismo	%	0.52	0.45	0.3	0	
Movimiento de masas	%	0.2	0.2	0.1	0				
Tasa de Crecimiento Poblacional Proyectada	%	1.81	1.9	2.3	2.5				
Densidad Poblacional	hab/ha	72.77	73	73	73.5				
Tasa de Atracción Migrante Reciente	%	5.42	5	4.5	4				
Índice de Envejecimiento	%	28.95	28	27	25				
Tasa de Dependencia	%	61.36	60	55	50				



INSTITUCIONAL	Identidad Cultural	Gestión Territorial	Grado de Calificación de la Población	68.58	70	73.5	76		
			Áreas patrimonio cultural reconocidas						
			Índice de esfuerzo fiscal Municipal	Arenal	%	79.86	82	84.5	87
				La Huaca	%	65.15	67	69.5	72
				Tamarindo	%	48.31	50.5	53	55.5
				Vichayal	%	32.54	35	37.5	40
				Paita	%	31.5	34	36.5	39
				Amotape	%	17.62	20	22.5	25
			Índice de Ejecución de Inversiones Municipales	Colán	%	7.7	10	12.5	15
				Provincia Paita	%	38	40	45	52
Índice de Capacidad de Endeudamiento Municipal			0.29	1	3	6			

Elaboración: Equipo Técnico PAT Paita, 2020-2040





5. LINEAMIENTOS Y POLÍTICA DE PREVENCIÓN Y REDUCCIÓN DEL RIESGO

Lineamientos de Competitividad Territorial

- Desarrollar y modernizar la infraestructura marítima portuaria.
- Modernizar la infraestructura del Puerto de Paita.
- Desarrollar infraestructura portuaria
- Desarrollar y mejorar la infraestructura para cadenas productivas.
- Promover el desarrollo de actividades agrícolas
- Desarrollar zonas industriales
- Mejorar la infraestructura de cadenas productivas
- Desarrollar y promocionar infraestructura y recursos turísticos.
- Promocionar los recursos turísticos

Lineamientos de Política de Funcionalidad Territorial

- Ordenar el uso de suelo provincial y distrital.
- Crecimiento ordenado de zonas urbanas e industriales.
- Límites definidos
- Desarrollar y mejorar el equipamiento.
- Desarrollar y modernizar la infraestructura vial.
- Restablecer el transporte de zonas urbanas y rurales.
- Desarrollar nuevos ejes articuladores potenciales.

Lineamientos de Política de Sustentabilidad Ambiental y Gestión de Riesgos de Desastres.

- Desarrollar el Sistema Ambiental
- Implementar reglamentación de Gestión y Manejo Ambiental.
- Recuperar de Áreas Ambientales Críticas.
- Implementar Sistema de Monitoreo Ambiental Provincial.
- Fortalecer la preservación y manejo de áreas naturales.
- Fortalecer la Gestión de Riesgos y Desastres
- Implementación de sistema de gestión de riesgos ante desastres.

Lineamientos de Política de Promoción de Equidad Social e Identidad Cultural

- Promocionar la equidad social e identidad cultural.
- Promover la calidad de vida.
- Revalorizar los elementos culturales.

Lineamientos de Política de Gobernanza Territorial

- Fortalecer la modernización de gobernanza territorial.
- Incentivar a las mejoras del desarrollo territorial



6. SISTEMA PROVINCIAL DE CENTROS POBLADOS

6.1. Determinación de jerarquías, roles, funciones y áreas de influencia del SPCP

Para el desarrollo de este nuevo análisis se prosiguió con la metodología de la “Guía Metodológica para la Determinación de la Jerarquía, Roles y Funciones de los Centros Poblados (Sistema Provincial)” de la Dirección General de Políticas y Regulaciones en Vivienda y Urbanismo, de la dirección de Urbanismo y Desarrollo Urbano del ministerio de Vivienda Saneamiento y Construcción. Cabe resaltar que, para la determinación de nuevas jerarquías de los centros poblados de la provincia de Paita, se tomaron en cuenta los siguientes criterios, lo cuales sufren cambios en el paso del tiempo y periodo del PAT:

A. Volumen Poblacional

Se considera la población de cada centro poblado proyectada al año 2040.

B. Función política administrativa

Las capitales y administraciones de los centros poblados se mantendrán de acuerdo a lo establecido actualmente.

C. Servicios básicos y calidad de la vivienda

Se busca reducir el déficit de abastecimiento de servicios básicos, por lo que al año 2040 la mayoría de centros poblados incrementaran el porcentaje de cobertura.

D. Acceso a las redes de transporte

Se considera la nueva categorización de la vía Paita- Sullana, la cual pasa de vía departamental a vía Nacional, afectando a centros poblados de los distritos de La Huaca y Colán.

E. Especialización económica

Se considera los cambios de los índices de especialización económica de cada sector, en relación al desarrollo proyectado de los centros poblados con base en los lineamientos y objetivos propuestos en el PAT.



Tabla 6.1-1. Roles y Funciones del Sistema Urbano Provincial

Rango / Jerarquía	Unidad Espacial para la Planificación del SUP/ CCPP cabecera de unidad	Margen Tamaño Poblacional	Rol		Función	
			Naturaleza de la Función	Articulación Espacial	Tipología Económica	
5 Ciudad Mayor	Cabecera complementaria de Sector Paíta	De 50,001 a 100,000 hab.	Centro complementario del área urbana nucleada	Centro concentrador de áreas nucleadas urbanas en sectores de planeamiento urbano provincial y regional.	Centros Económicamente Especializados considerando usos de suelo complementario	Centro Urbano predominantemente comercial y manufacturero, con centro de servicio y administración menor
7 Ciudad Intermedia	Cabecera de Sub Sector San Lucas (Pueblo Nuevo)	De 10,001 a 20,000 hab.	Centros Urbanos de servicios básicos. Cuenta con la provisión de servicios básicos y alternativos donde sea necesario	Centro complementario del área urbana nucleada		Centros predominantemente agropecuarios extractivos y de servicios medios, con centros de servicios administrativos menores.
8 Ciudad Menor	Centro Secundario de área La Huaca, Viviate	5,001- 10,000 hab.				
9 Villa	Áreas ruralizadas consolidadas San Felipe Vichayal, Tamarindo, La Tortuga, Miramar, Yacila, La Isllilla (Calera)	2501-5000 hab.	Nuevas áreas de ocupación para actividades residenciales.	Centros dependientes y anexados a áreas urbanas ya consolidadas.		
10 Pueblo	Espacios Agrícolas, Ganaderas y de Actividades Extractivas de concentración poblacional, Amotape, San Lucas de Colan, Arenal, La Libertad, La Esmeralda, El Tambo, 31 de Octubre – Fátima, Isla San Lorenzo, La Bocana.	De 1001 - 2500 hab	Asentamiento Rural Concentrado	Centros de Áreas Nucleadas Urbana		Centros de Extracción Agropecuaria, de servicios primarios y otros
11 Caserío	Espacios Agrícolas, Ganaderas y de Actividades Extractivas de concentración poblacional La Tortuga, Arenal, Macacará, Nomara y Miraflores	De 501 - 1000 hab		Centros dependientes del Área Ruralizada Concentrada		
12 Caserío Menor	Espacios con actividad Primaria Predominante (agrícolas, ganaderas y extractivas) El Tablazo, Nuevo Paraíso, y 2 centros poblados	De 251 - 500 hab				
13 Población Dispersa	Espacios con actividad Primaria Predominante (agrícolas, ganaderas y extractivas) 19 Centros Poblados	De 0 - 250 hab				

Elaboración: Equipo Técnico PAT Paíta, 2020 - 2040

6.2. Estrategias de desarrollo territorial y lineamientos para el desarrollo, planificación y articulación de los Planes de Desarrollo Urbano.

La estrategia de desarrollo territorial se basa en la premisa de descentralización funcional de la provincia, con el objetivo principal de quitar presión de desarrollo al centro poblado de Paita y San Lucas (Pueblo Nuevo de Colán), además de acercar su influencia a centros poblados desconectados.

Para la consolidación de la estrategia de desarrollo provincial, se identificaron centros poblados con potencial de desarrollo urbano y económico, que ayudarán a dar cobertura de servicios al territorio total de la provincia. Se caracterizan por su apoyo a la Ciudad de Paita y San Lucas (Pueblo Nuevo de Colán) en un sistema de menor jerarquía. Es decir se han identificado así centros poblados con mejores condiciones para ser una centralidad, esto permite la redistribución del sistema urbanístico, determinación de roles y funciones a futuro de los centros poblados estratégicos, que serán los puntos de partida para la conformación de ejes de desarrollo.

Las centralidades identificadas son:

- Ciudad intermedia principal: Paita
- Ciudad menor principal: San Lucas (Pueblo Nuevo de Colán)
- Ciudad menor: La Huaca, Viviate
- Villa: San Felipe Vichayal, Tamarindo, La Tortuga, Miramar, Yacila
- Pueblo: Amotape, San Lucas de Colán, Arenal, La Islilla (Galera), La Libertad, La Esmeralda, El Tambo, 31 de octubre – Fátima, Isla San Lorenzo, La Bocana.
- Caserío: La Tortuga, Arenal, Macacará, Nomara y Miraflores

La propuesta consiste en mantener el rango jerárquico de los C.P. Paita y San Lucas (Pueblo Nuevo de Colán) según el sistema de centros poblados actuales, ya que cuentan con los mayores órdenes jerárquicos de la provincia. Posee servicios de educación con infraestructura, equipamiento y personal para los niveles de primaria y de secundaria; servicios de salud con infraestructura, equipamiento y personal para un centro de salud; y otros servicios como correos, telefonía pública, entre otros.

Además, los centros poblados con nuevo rango jerárquico de Ciudad menor, La Huaca y Viviate

Se identifican entonces los centros poblados que se conformarán como centralidades rurales como el C.P. San Vicente de Vichayal y Tamarindo donde se propone la jerarquía de Villa y para los centros poblados Amotape, Arenal y El Tambo la categoría de Pueblo, ya que permitirán por su cercanía a los demás asentamientos humanos, la cobertura de servicios básicos es acá donde la inversión y los proyectos deberán concretarse de manera que se logre garantizar la accesibilidad, y comunicación eficaz, sugiriendo de manera concreta la intervención en primera línea del sistema vial que permita su integración.

Todos los centros poblados se categorizan de acuerdo al Decreto Supremo N°022-2016-VIVIENDA; en tanto que la determinación de la jerarquía, roles y funciones del Sistema Urbanístico Provincial de



los CCPP, se hizo ponderando los resultados de las determinantes de Jerarquía, roles y funciones, siendo el volumen poblacional uno de los factores más importantes, claros y determinantes, debido a que hay varios centros poblados con población dispersa menor a 150 habitantes

El ámbito de análisis es la provincia de Paita el cual comprende el área total con 1,784.24 km². conformada por 08 distritos, posee el segundo puerto más importante a nivel nacional ha llegado a conglomerar la mayor cantidad de población urbana en todo el distrito, llevando hasta 8 veces más que la segunda ciudad dentro de la provincia, como lo es Pueblo Nuevo dentro del distrito de Colán

Esta concentración poblacional, genera la necesidad de mejorar e implementar infraestructura de servicio y de equipamiento básico, acceso a redes de transporte inter urbano e inter distrital; y, además, por ser capital de provincia concentra el poder administrativo y político.

Así mismo la provincia de Paita es un importante eje integrador que se une a través de la carretera panamericana Norte a las provincias de Piura, Sullana, Talara y a través de sus respectivas variantes une las demás provincias hacia la ciudad de Piura, capital de departamento.

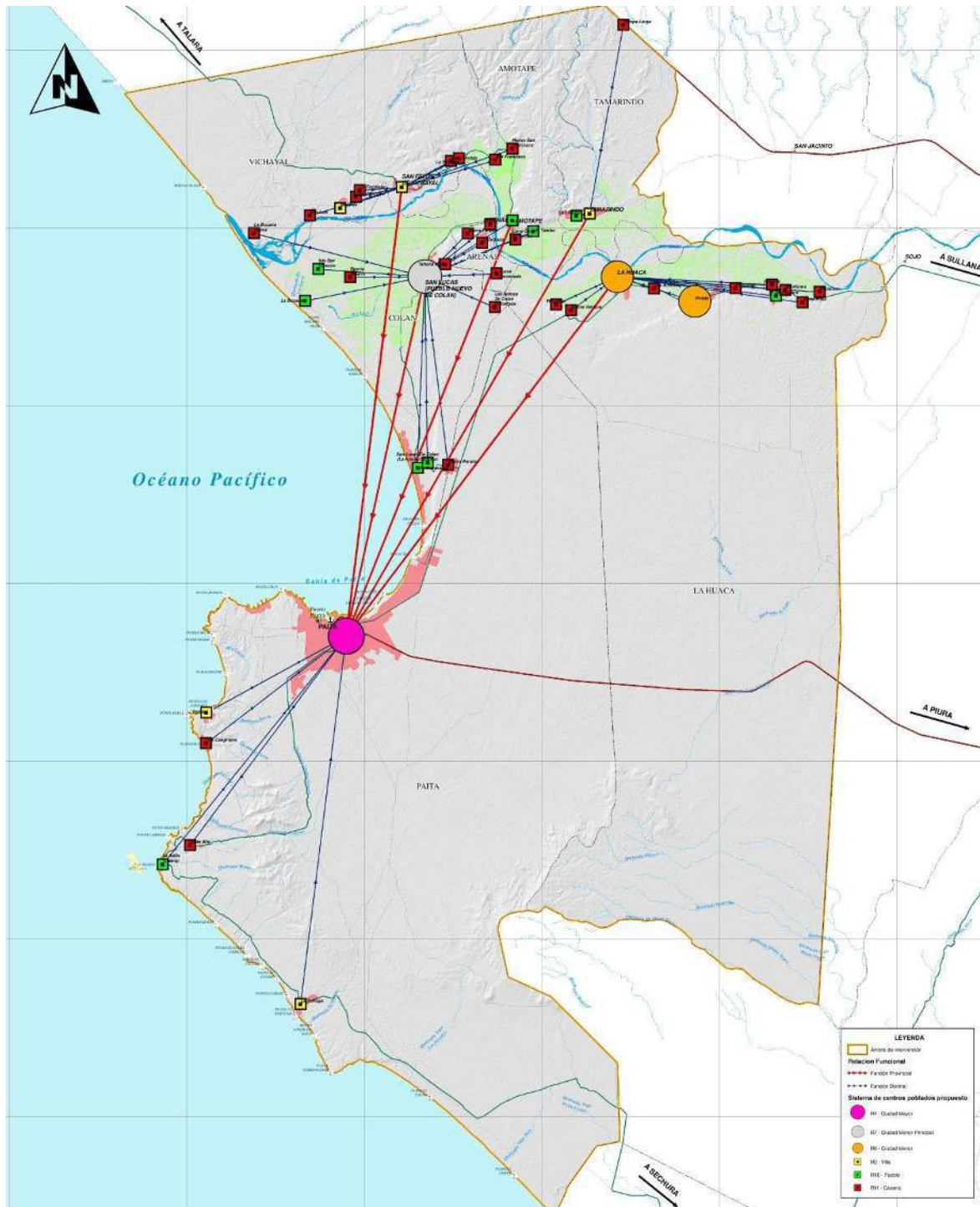
Un buen porcentaje de las ciudades capitales de los distritos están conectadas por vías asfaltadas, excepto la mayoría de distritos denominados de sierra que cuentan con carreteras afirmadas en el mejor de los casos o trochas carrozables.

Además, en el departamento se ubican dos aeropuertos (Piura y Talara) y tres puertos (Paita, Talara y Bayóvar) que completan la infraestructura que sirve de plataforma para su desarrollo económico y vinculación a los mercados donde se exporta una gran variedad de productos agrícolas, pesqueros, mineros no metálicos e hidrocarburos; además de 9 desembarcaderos pesqueros artesanales ubicados en las principales caletas del litoral.



6.3. Mapa del sistema provincial de centros poblados

Mapa 6.3-1: Mapa del sistema provincial de centros poblados



Elaboración: Equipo técnico PAT Paíta. 2020-2040



7. PROPUESTA DE MOVILIDAD URBANO RURAL

En resumen, la sección de movilidad se desglosa en cuatro agrupaciones de infraestructuras a partir de las cuales se plantean las propuestas específicas:

Transporte interprovincial

PROPUESTA 1

En base a lo antes descrito, se ha considerado la necesidad de contar con un Terminal Terrestre interprovincial – se ampliará en el numeral 3.3.2.2 literal a)- con la finalidad de generar viajes a mayores destinos (provincias); ya que, actualmente solo se brinda servicio para el traslado a la ciudad de Piura.

Con la implementación de un TERMINAL INTERPROVINCIAL se podrá articular mediante la red vial la provincia de Paita, no solo con otras provincias, sino también lo podrá hacer otras regiones que tengan como destino la provincia de Paita y sus distritos. Tal como se detalla en el siguiente esquema.

PROPUESTA 2:

Se propone realizar un estudio a detalle sobre la trasposición entre flujo interprovincial, e interurbano a fin de disminuir la ralentización de la circulación en el viario nacional, por lo que se considera necesario hacer estudios que incluyan propuestas específicas para separar el transporte interprovincial de los flujos de carácter local.

PROPUESTA 3:

En base al diagnóstico se determinó que el transporte interprovincial es una de las actividades que ha mostrado un importante nivel de crecimiento, así como también ha reflejado un alto grado de incumplimiento tributario e informalidad a la hora recoger y dejar pasajeros.

Se propone fiscalizar y auditar continuamente a las empresas informales, fiscalizar el transporte interprovincial, fiscalizar que no se desarrolle el recojo de pasajeros en vía pública; fiscalizar que no se creen terminales informales por necesidad o costumbres existentes en la población, estos temas tendrán que ser atendidos y supervisados a detalle por las Municipalidades y autoridades competentes.

PROPUESTA 4:

Se propone determinar las autoridades vinculadas al mercado de transporte terrestre interprovincial de pasajeros de acuerdo a funciones, competencias de cada institución, sobre todo en las áreas urbanas donde se mezclan los modos de transporte y los tipos de vía, por lo tanto se propone determinar las competencias de vías de acuerdo a la clasificación vial mediante un estudio a detalle de clasificación vial y competencias.



PROPUESTA 5:

Se propone aplicar las normas emitidas las cuales tienen como finalidad el fortalecimiento de transporte interprovincial y acabar con la informalidad, desorden e inseguridad, donde se establece la responsabilidad, las características, autoridades, fiscalización, encargados de infraestructura, entidades competentes y otros con respecto al transporte interprovincial y los terminales de transporte que brindan este servicio:

- NORMA A.110 TRANSPORTE Y COMUNICACIONES:
- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Ley N° 27181:
- Plan de Acciones de un Terminal Terrestre.
- Ley Orgánica De Municipalidades.
- Marco legal recomendado

PROPUESTA 6:

Se propone realizar diversos estudios técnicos – específicos que ayuden a la red de transporte interprovincial como:

- Estudios de diseño geométrico, radios de giros, ampliación de secciones viales.
- Estudios de señalización horizontal y vertical.
- Estudios de seguridad vial.
- Estudios para colocación de infraestructura de paraderos interprovinciales en ciertos lugares donde se reúne la población para tomar su movilidad para viajar.
- Estudios a detalle a fin de establecer horarios, tipos de vehículo, recorridos del transporte interprovincial mediante un Plan Regulador para cada distrito, con el fin de potenciar el turismo y viajes.

Transporte logístico

PROPUESTA 1:

Las propuestas de red vial en la provincia de Paita, no solo se avocan en la articulación entre centros poblados a través de canales de comunicación que permita la eficiencia del comercio distrital, provincial y regional, sino también que servirá para dar soporte a la red de transporte logístico existente. Es importante mencionar que han propuesto el trazado de vías ³para su creación. Asimismo, se ha propuesto la priorización de la construcción de vías que se encuentran actualmente creadas y que corresponde su ejecución a PROVIAS NACIONAL.

PROPUESTA 2:

La Red vial propuesta deberán ser reguladas mediante la implementación de una correcta señalización de tránsito (marcas de pavimento y señalización horizontal); así como, dispositivos de control electrónicos, los cuales brindarán información al usuario de la vía de las restricciones de la vía, en concordancia al Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras.

³ Respecto a las propuestas se ampliará en el literal a) RED VIAL - numeral 3.3.1.1. del presente informe.



PROPUESTA 3:

Capacitar a los conductores carga de logística para que puedan hacer un buen uso de la red logística y el respeto de las condiciones de la misma, por ello el transportista que brinda el servicio de transporte de mercancías deberá cumplir con lo siguiente:

- No realizar en su vehículo el servicio de transporte de personas.
- Cargar y/o descargar la mercancía en un lugar apropiado (No está permitido el uso de la vía pública para realizar de manera habitual estas actividades).
- Sujetar, atar y proteger la mercancía con los elementos necesarios, así como efectuar su correcta estiba para evitar que se desplace o caiga del vehículo.
- Transportar mercancías con las señales o dispositivos de seguridad señalados en el RTRAN, el RNV y en el presente Reglamento.
- Obtener con anticipación la autorización especial de la autoridad vial responsable en caso deba transportar bienes cuyas dimensiones o peso superen los máximos establecidos por el RNV.
- Transportar las mercancías a su destino.

Además, el transportista que presta servicio de transporte de mercancías especiales debe cumplir lo dispuesto en la normativa específica, en el presente Reglamento y las demás normas que regulan este tipo de transporte.

PROPUESTA N° 4:

Se propone estudios a detalle Plan Regulador de carga, a fin de establecer horarios, tipos de vehículo, recorridos del transporte el cual debe ser acompañado del Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte que establece un sistema de servicios logísticos en el Perú, cuyo eje estructurante nacional atraviesa las provincias de Piura, Sullana, Morropón y Huancabamba.

PROPUESTA N° 5:

Limitar algunas zonas de carga y descarga en función al tipo de vehículo, esta propuesta se tendrá que desarrollar a más detalle mediante un estudio específico de transporte logístico el cual tiene que ser analizado para cada distrito.

Red vial, ferroviaria y otros

PROPUESTA

En base a lo descrito en los párrafos anteriores, se desarrolla una red vial que integrará a la provincia de Paita con los centros poblados. Estas vías conectarán a la provincia en forma longitudinal y transversal. Asimismo, permitirá que el flujo vehicular no se sobrecargue en la vía del IIRSA Norte (PE-02), ni en la vía departamental PI-102. Se detalla a continuación los esquemas con las propuestas de interconexión vial con los diversos distritos de la provincia de Paita:



- Articulación entre el Centro Poblado Miramar con la Vía departamental PI-101 y con el Centro Poblado de San Lucas de Colán, asimismo, Miramar se podrá comunicar mediante la red vecinal con San Lucas Pueblo Nuevo de Colan, lo que permitirá el intercambio de mercancías y la socialización entre los centros poblados antes mencionados.
- Articulación entre el Centro Poblado con San Lucas Pueblo Nuevo de Colán, San Lucas de Colan (la Arena Chiquita) y La Esmeralda, lo que permitirá el intercambio de mercancías y la socialización entre los centros poblados antes mencionados.
- Articulación entre los siguiente los siguientes distritos: La Huaca (Nomara, Miraflores, Macacara, Las Animas, Víviate, Buena Ventura y El Portón) y Colán (San Lucas de Colán, Nuevo Paraíso, y La Esmeralda), lo que permitirá el intercambio de mercancías y la socialización entre los centros poblados antes mencionados.
- Las vías propuestas para su construcción articularan los diversos poblados (San Lucas Pueblo Nuevo de Colan, Pueblo Nuevo, Esmeralda, San Lucas de Colan -Arena Chiquita-, La Bocana y San Lorenzo), lo que permitirá el intercambio de mercancías y la socialización entre los centros poblados antes mencionados.
- Articulación entre el distrito de Tamarindo (Centro Poblado de Tamarindo y La Libertad) con el distrito La Huaca (Centros poblados de La Huaca, Pucusula, Buena Ventura y Las Animas), lo que permitirá el intercambio de mercancías y la socialización entre los centros poblados antes mencionados. Articulación entre el distrito de Paita (Marco Jara, Paita Baja, Paita Alta, Miguel Grau y la Zona Industrial) y los Centros Poblados de La Islilla (Calera) e Islilla Alta, lo cual que permitirá el intercambio de mercancías, la socialización entre los centros poblados antes mencionados; así como, la repotenciación del turismo en las playas de la Islilla Calera.

Red ferroviaria

PROPUESTA

La red ferroviaria propuesta pretende consolidar una red que articule el transporte del norte de país, por lo cual se requerirán realizar los estudios de prefactibilidad teniendo un ámbito de intervención regional, con la finalidad de determinar la necesidad real de estas infraestructuras.

Equipamiento de apoyo

PROPUESTA 1 – TERMINAL INTERPROVINCIAL

El terminal propuesto deberá contar con un área de 20 Ha. como mínimo, a fin de poder contar con características funcionales para el viajero y sus acompañantes. Este sistema tendrá los siguientes beneficios:

- Mejorar la calidad del servicio de transporte interprovincial.
- Expandir el servicio de transporte interprovincial a diversas provincias.
- Obtener servicios adecuados de embarque y desembarque de pasajeros.
- Preservación y mantenimiento de la infraestructura vial.
- Mejorar las condiciones de tránsito vehicular en la ciudad.

- Garantizar condiciones de seguridad e higiene, tanto para los pasajeros como para las empresas de transporte, así como mejoras del medio ambiente.

PROPUESTA 2 – ANTEPUERTO

Se ha propuesto la ubicación de un Antepuerto al puerto de Paita -segundo puerto del país-. El objeto de antepuerto es resolver el congestionamiento del transporte de carga, ocasionado por un desarrollo desarticulado y atomizado, generando altos costos a la cadena logística, pues no hay predictibilidad en los tiempos de entrega y recojo de carga.

Dentro del Antepuerto propuesto para el transporte logístico de carga (container) en el ámbito de intervención, se debe considerar como mínimo las siguientes zonas funcionales:

- **Zona Logística:** Parcelas y naves logísticas, donde se desarrollarán actividades logísticas generales y de valor agregado, y otras complementarias o conexas a las mercancías.
- **Zona de Antepuerto:** Espacio destinado a la espera y estacionamiento de los vehículos de transporte de carga, que contará con un sistema de citas para gestionar los movimientos de entrada y salida de dichos vehículos hacia el terminal del puerto de Paita
- **Zona de Inspección:** Espacio destinado a las actividades de inspección de comercio exterior.
- **Zona Administrativa:** Edificio principal, oficinas e instalaciones para entidades públicas y privadas.

PROPUESTA 3 - TRUCK CENTER

Por los argumentos antes descritos respecto al flujo de tránsito de vehicular, es conveniente considerar la instalación de un tipo de Truck Center de Concentración por la demanda que se viene generando en el Eje de la carretera del IIRSA norte (PE-02).

PROPUESTA 4 - TERMINAL DE CARGA

Respecto a este punto se debe mencionar que carretera nacional PE-02, (IIRSA NORTE) recoge todo el tráfico debido a la cercanía con el Terminal Portuario de Paita. Por lo cual se ha propuesto alternativas de gran magnitud (Antepuerto al Puerto de Paita y Truck Center) que engloban la concentración del transporte de carga (Tráiler, camiones, entre otros vehículos pesados). Por lo que no resulta necesario contar con un terminal de Carga.

PROPUESTA 5 – PUENTES

Puente N° 1

La construcción de este puente tendrá un rol muy importante, ya que unirá en forma longitudinal a la provincia de Paita. Del mismo modo servirá de nexo entre las provincias de Talara y Sechura. Lo que permitirá una articulación no solo en la provincia, sino que formará un eje vial en toda la extensión costera de la provincia.



Propuesta de Puente N° 2

La construcción de este puente unirá los distritos de Tamarindo y La Huaca. Lo que permitirá una articulación económica y social con el resto la provincia. La construcción de este puente es de gran importancia; ya que el puente más próximo se encuentra a 9 km. aproximadamente. Se detalla la ubicación del puente propuesto N° 2 en el siguiente esquema:

PROPUESTA 6 – INTERSECCIONES O INTERCAMBIOS A DESNIVEL

Se ha propuesto cuatro intercambios a desnivel tipo "trompeta", los mismos que unirán la vía Nacional PE-02 con la vía departamental PI-102, y en las vías creadas. Los intercambios viales complementarán a las vías creadas descritas y esquematizadas en el numeral 3.3.1.1. literal a) del presente informe. En las propuestas se está considerando al menos una rampa de lazo conectando el tráfico entrante o saliente a la vía que termina con la autovía que continúa.



7.1. Mapa de infraestructura de transporte y comunicaciones

Mapa 7.1-1. Infraestructura de Transporte

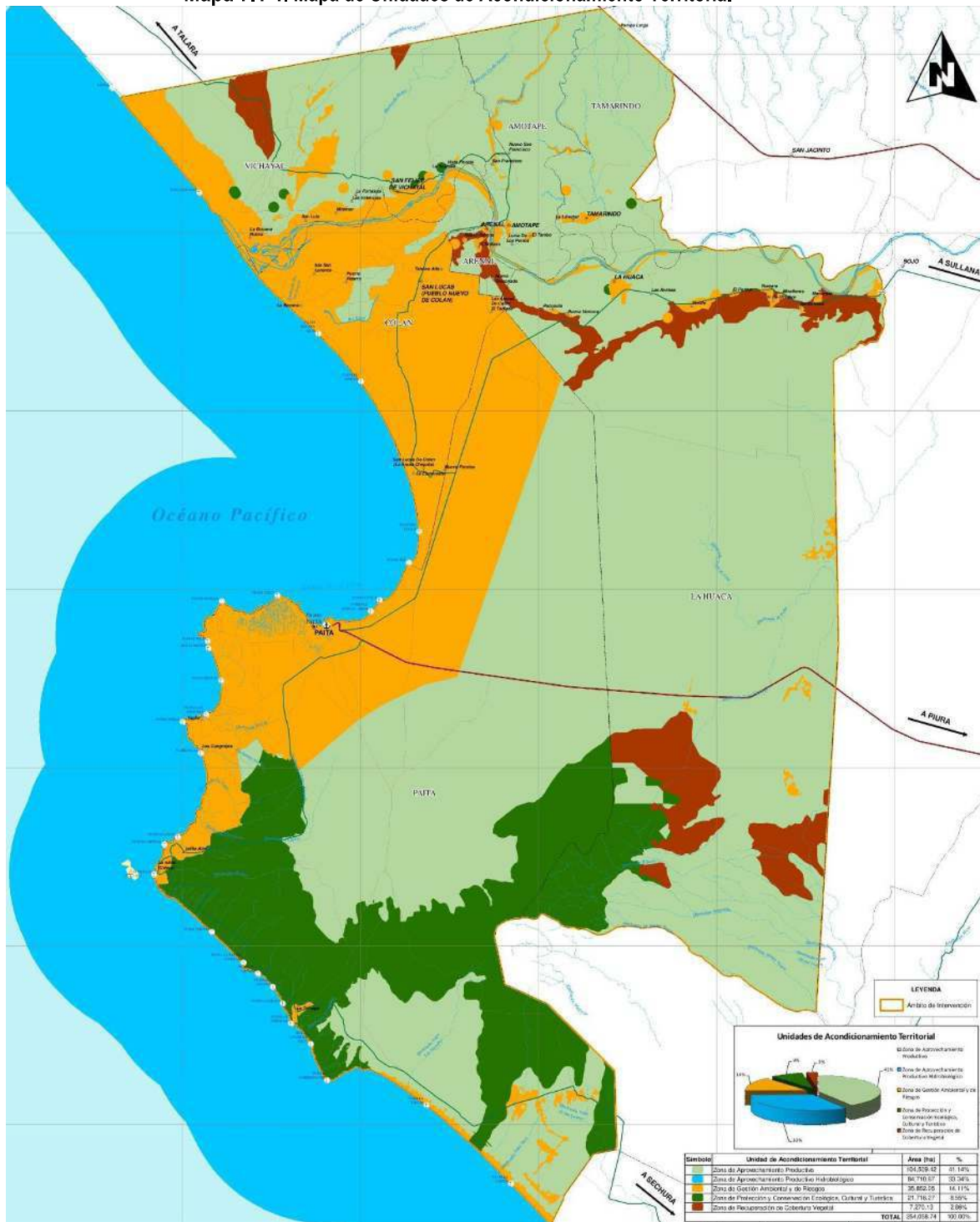


Elaboración: Equipo Técnico - Plan de Acondicionamiento Territorial 2020 – 2040



8. MAPA DE UNIDADES DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL

Mapa 7.1-1. Mapa de Unidades de Acondicionamiento Territorial



Elaboración: Equipo Técnico PAT Paíta, 2020-2040



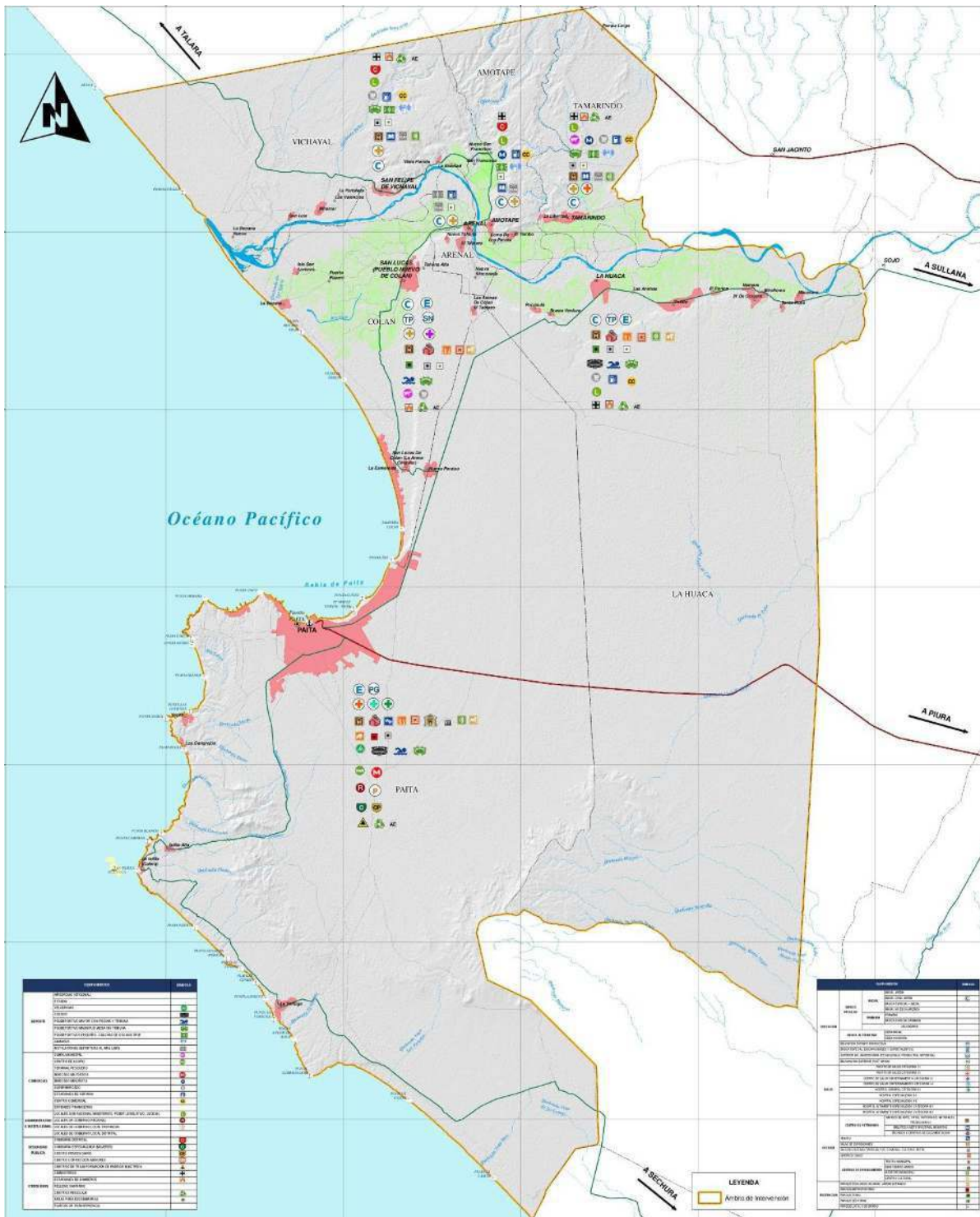
9. PROPUESTA DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS BÁSICOS

El siguiente mapa muestra la asignación de equipamientos y servicios básicos para la Provincia de Paita al 2040. Este incluye los siguientes puntos:

- Asignación de equipamiento.
- Asignación de Red de Agua Potable.
- Asignación de Red de Alcantarillado
- Asignación de Red de Alumbrado Público.



Mapa 7.1-2: Asignación de equipamientos y servicios básicos



Elaboración: Equipo técnico PAT Paíta 2020-2040



10. PROYECTOS DE INVERSIÓN PRIORIZADOS

10.1. Cartera de proyectos

La cartera de proyectos de inversión del presente PAT contiene Programas y Proyectos estructurados a partir de los Ejes estratégicos – Componente de Desarrollo urbano sostenible, Objetivos Estratégicos y Estrategias

En el Eje Mitigación de Riesgos, Reducción de Vulnerabilidad, Prevención y Seguridad Física existe 5 programas:

- Creación del Servicio de Recuperación de los suelos degradados en la cuenca del Río Chira de la Provincia de Paita.
- Creación del Servicio de administración y control de agroquímicos y productos inorgánicos de la Provincia de Paita.
- Creación del Sistema de Gestión del Riesgo de la provincia de Paita
- Rehabilitación de Infraestructura Educativa, Salud y Vial de la Provincia de Paita.
- Creación del Sistema de Adaptación al Cambio Climático de la Provincia de Paita.

En el Eje Vivienda e Infraestructura de Servicios Básicos hay 4 Programas.

- Programa de acceso a agua potable segura mediante la ampliación de las conexiones del servicio de agua potable en la provincia de Paita.
- Programa de acceso a servicio de alcantarillado mediante la ampliación de conexiones en la provincia de Paita.
- Programa de acceso a servicio de energía eléctrica mediante la ampliación de conexiones en la provincia de Paita.
- Programa de acceso a servicios básicos mediante la ampliación de conexiones para parques industriales

En el Eje de Movilidad Urbana e Infraestructura Vial hay 3 Programas Y 3 proyectos.

- Programa de construcción y mejoramiento de vías urbanas y rurales para facilitar la movilidad en la provincia de Paita.
- Programa de mejoramiento de capacidades operativas de la municipalidad provincial para la correcta movilidad urbano rural de la provincia de Paita.
- Mejoramiento del sistema de interconectividad vial entre centros poblados adyacentes al río Chira en la provincia de Paita.
- En los proyectos tenemos al de Proyecto de construcción de la estación y red ferroviaria - ferrocarril del norte para mejorar la conectividad Paita - Sullana - Piura en la provincia de Paita.
- Proyecto creación y construcción de un antepuerto al puerto de Paita para mejorar el transporte logístico en la provincia.
- Y el Proyecto de implementación de una correcta señalización de tránsito a través de marcas de pavimento y señalización horizontal en la provincia de Paita

En el Eje de Equipamientos Urbanos e Implementación de Espacios Públicos, hay 9 Programas y 5 Proyectos.

- Programa de creación y construcción de equipamientos recreativos para mejorar la calidad de espacios públicos en la provincia de Paita.
- Programa de creación y construcción de equipamientos culturales para facilitar la difusión cultural en la provincia de Paita.
- Programa de creación y construcción de equipamientos deportivos para facilitar los servicios de deporte y recreación en la provincia de Paita.
- Proyecto de creación y construcción de local de beneficio cárnico para ampliar la cobertura de los servicios en la provincia de Paita
- Proyecto de creación y construcción de un centro de acopio para ampliar la cobertura de los servicios en la provincia de Paita
- Programa de creación y construcción de equipamientos comerciales para ampliar la cobertura de los servicios comerciales en la provincia de Paita.
- Programa de creación y construcción de equipamientos administrativos para mejorar las capacidades de gestión en la provincia de Paita
- Programa de construcción y creación de equipamientos de seguridad para ampliar la cobertura de los servicios de seguridad en la provincia de Paita.
- Programa de construcción y creación de equipamientos de otros usos para ampliar la cobertura de los servicios en la provincia de Paita
- Programa de creación y construcción de equipamiento educativo para facilitar el acceso a servicios educativos en la provincia de Paita.
- Programa de creación y construcción de equipamiento hospitalarios para facilitar el acceso a servicios de salud en la provincia de Paita.
- Proyecto de creación y construcción de truck center para facilitar el transporte logístico de la provincia de Paita
- Proyecto de creación y construcción de terminal terrestre para facilitar el transporte interprovincial en la provincia de Paita.
- Proyecto de construcción de terminal de embarque terrestre para mejorar la conectividad entre CCPP. de la provincia de Paita

En el Eje Renovación Urbana – Patrimonio Histórico Monumental y Sitios Arqueológicos hay un Programa denominado

- Programa de recuperación de los espacios naturales, culturales y zonas monumentales para la puesta en valor de la infraestructura en la provincia de Paita en de los centros poblados en la provincia (centro histórico de Paita y Colán).

En el eje de Protección y Acondicionamiento Medio Ambiental, hay 3 Programas.

- Creación del Servicio ambiental integral de la provincia de Paita.
- Mejoramiento del Saneamiento básico de la provincia de Paita.
- Creación del Servicio de Gestión de Residuos de la provincia de Paita.



En el eje Mejoramiento e Implementación de Corredores Productivos, Turísticos y Ecológicos existe 5 Programas.

- Programa de mejoramiento de la infraestructura portuaria para facilitar las actividades de exportación y comercio en la provincia de Paita.
- Programa de mejoramiento de la infraestructura agro productiva para fortalecer las cadenas de producción en la provincia de Paita.
- Programa de creación de circuitos y posadas para consolidar la actividad turística en la provincia de Paita.
- Creación del servicio de gestión provincial de áreas naturales para consolidar su protección en la provincia de Paita.
- Programa de recuperación del río Chira para mejoramiento de los recursos hídricos en la provincia de Paita

Finalmente, en el Eje Desarrollo Institucional y Capacidad de Gestión hay 3 Programas.

- Mejoramiento de las capacidades para el ordenamiento urbano en la provincia de Paita.
- Mejoramiento de las capacidades municipales para el ordenamiento territorial de la provincia de Paita.
- Mejoramiento de las capacidades para la gestión municipal en distritos en la provincia de Paita

Por cada Programa y proyecto de inversión, se identifica la entidad responsable de su ejecución, el costo estimado de la inversión, una breve descripción del programa y/o proyecto y el indicador de brecha. El costo de cada programa y/o proyecto se ha estimado tomando como referencia su dimensionamiento y el costo de otros programas y proyectos similares.

Es importante destacar que en la matriz de la cartera de proyectos se puede identificar la relación de los objetivos y estrategias del PAT con los programas y proyectos de cada uno de los Ejes de la Cartera de Proyectos. Es decir, la ejecución de tales programas y proyectos permitirán el logro de los objetivos del PAT.

Cabe precisar que, en la Cartera de Proyectos del PAT Paita, no se incluyen los proyectos que han sido aprobados y que en el año 2020 tienen presupuesto para su ejecución en el ámbito del PAT.

A continuación, se presenta la cartera de los programas y/o proyectos del PAT Paita:

Tabla 10.1-1. Matriz de Cartera de proyectos del PAT Paita



CARTERA DE PROYECTOS DE MESAS DE TRABAJO Y FOCUS GROUP - PAT PAITA





EE - EJE ESTRATÉGICO / OE - OBJETIVO ESTRATÉGICO / E - ESTRATEGIA / PROGRAMA		DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO			RESPONSABLE	MONTO	Indicador / Reducción de Brecha.								
Mitigación de Riesgos; Reducción de Vulnerabilidad; Prevención y Seguridad Física															
EE-1	OBJETIVO ESTRATÉGICO	ESTRATEGIA ESPECÍFICA	LISTADO DE PROGRAMA	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE	MONTO	INDICADOR / REDUCCIÓN DE BRECHA								
							ES-1	1.7.1.1.1	Creación un sistema de Recuperación de Suelos degradados en los distritos de Arenal, Colán, La Huaca, Paita y Vichayal de la provincia de Paita.	GORE-PIURA	2.500.000	Hectáreas degradadas por conflicto de suelo			
							Reducción de la degradación de suelos en la Cuenca del Río Chira Provincia de Paita	1.7.1.1.2	Crear un sistema de Reforestación con cultivos xerófitos y nativos en los distritos de Arenal, Colán, La Huaca, Paita y Vichayal de la provincia de Paita.	GORE-PIURA	3.000.000	Hectáreas degradadas por conflicto de suelo			
								1.7.1.1.3	Fortalecer las capacidades a los agricultores en técnicas y prácticas apropiadas de manejo de actividades agrícolas en la cuenca del Río Chira de la provincia de Paita.	GORE-PIURA	750.000	Hectáreas degradadas por conflicto de suelo			
								1.7.1.1.4	Fortalecer las capacidades a los agricultores sobre el uso de agua de riego dentro de los estándares de calidad ambiental en la cuenca del Río Chira de la provincia de Paita.	GORE-PIURA	600.000	Hectáreas degradadas por conflicto de suelo			
								1.7.1.2.1	Creación un sistema de control y monitoreo del uso de productos químicos de uso agrario e inorgánicos en el proceso de agricultura de la provincia de Paita.	GORE-PIURA	700.000	Calidad de agua en áreas de Vertimientos Agrícolas			
							ES-2	1.7.2.1	Creación del Servicio de administración y control de agroquímicos y productos inorgánicos de la Provincia de Paita.	1.7.1.2.2	Creación de Unidades de fiscalización para la utilización productos químicos e inorgánicos en el proceso de agricultura de la provincia de Paita.	GORE-PIURA	800.000	Calidad de agua en áreas de Vertimientos Agrícolas	
										1.7.2.1.1	Implementación del Plan de Gestión Riesgos de Desastres de la Provincia de Paita.	MP PAITA	1.000.000	Población en Riego alto y muy alto ante desastres	
							OE-7	Implementación del sistema de Gestión del Riesgo de Desastres en la provincia de Paita	1.7.2.1	Creación del Sistema de Gestión del Riesgo de la provincia de Paita	1.7.2.1.2	Fortalecimiento del desarrollo de capacidades ante el peligro en los Centros Poblados identificados con niveles de riesgos entre alto y muy alto ante peligros de inundación y movimiento de masa en la provincia de Paita.	MP PAITA	200.000	Población en Riego alto y muy alto ante desastres
											1.7.2.1.3	Formulación de Estudios de Microzonificación de Sísmica de las capitales de distrito y Centros poblados con población consolidada de la provincia de Paita.	MP PAITA	1.500.000	Población en Riego alto y muy alto ante desastres
1.7.2.1.4	Formulación e implementación de Estudios de Evaluación de Riesgos de Desastres – EVARs determinados por las municipalidades distritales de la provincia de Paita.	MP PAITA	1.000.000	Población en Riego alto y muy alto ante desastres											
1.7.2.1.5	Creación del Centro de Operaciones de Emergencia Provincial de Paita.	MP PAITA	2.000.000	Población en Riego alto y muy alto ante desastres											
1.7.2.2.1	Evaluación y rehabilitación de la infraestructura Educativa y de Salud identificada con exposición alta y muy alta ante peligros de inundación y movimiento de masa de la provincia de Paita.	MP PAITA	8.000.000	Porcentaje de infraestructura Educativa, Salud y Vial con exposición alto y muy alto											
1.7.2.2	Rehabilitación de Infraestructura Educativa, Salud y Vial de la Provincia de Paita.	1.7.2.2.2	Evaluación y rehabilitación de la infraestructura vial identificada con riesgo alto y muy alto ante inundación pluvial de la provincia de Paita.	MP PAITA	900.000	Porcentaje de infraestructura Educativa, Salud y Vial con exposición alto y muy alto									
		1.7.2.2.3	Evaluación y rehabilitación de la infraestructura vial identificada con riesgo alto y muy alto ante movimiento de masa de la provincia de Paita.	MP PAITA	900.000	Porcentaje de infraestructura Educativa, Salud y Vial con exposición alto y muy alto									







2	ES-3	Adaptación al Cambio Climático	1.7.3.1	Creación del Sistema de Adaptación al Cambio Climático de la Provincia de Paíta.	1.7.3.1.1	Fortalecimiento de capacidades en los sectores públicos y privados en el marco de la adaptación del cambio climático de la provincia de Paíta.	MP PAITA	250.000	Porcentaje de herramientas de gestión ambientales. 75%-100%
					1.7.3.1.2	Fortalecimiento y concientización sobre medidas de adaptación al cambio climático en la agricultura y ganadería en la provincia de Paíta.	MP PAITA	250.000	Porcentaje de herramientas de gestión ambientales. 75%-100%
					1.7.3.1.3	Implementación de la estrategia local de adaptación de cambio climático de la provincia de Paíta.	MP PAITA	100.000	Porcentaje de herramientas de gestión ambientales. 75%-100%
					1.7.3.1.4	Fortalecer el desarrollo de capacidades: Talleres de socialización de la importancia del cambio climático.	MP PAITA	150.000	Porcentaje de herramientas de gestión ambientales. 75%-100%
Vivienda e Infraestructura de Servicios Básicos									
OE-8	ES-1	Programa de acceso al agua potable segura mediante la ampliación de las conexiones del servicio de agua potable en la Provincia de Paíta.	1.8.1.1	Programa de acceso al agua potable segura mediante la ampliación de las conexiones del servicio de agua potable en la Provincia de Paíta.	2.8.1.1.1	Creación y Construcción de Planta de Agua Potable en el distrito de Vichayal	MP PAITA	6.000.000	Numero de infraestructura para el abastecimiento del servicio de agua potable / 1-0
					2.8.1.1.2	Ampliación del servicio de agua potable en el CP de La Isilla (Calera) distrito de Paíta	MP PAITA	4.000.000	Porcentaje de población sin cobertura del servicio de agua potable / 85%-100%
					2.8.1.1.3	Ampliación del servicio de agua potable en el CP de La Tortuga distrito de Paíta	MP PAITA	5.000.000	Porcentaje de población sin cobertura del servicio de agua potable / 85%-100%
					2.8.1.1.4	Ampliación del servicio de agua potable en el CP de Isla San Lorenzo, distrito de Vichayal	MP PAITA	2.500.000	Porcentaje de población sin cobertura del servicio de agua potable / 85%-100%
					2.8.1.2.1	Ampliación del servicio de alcantarillado en el CP de El Tambo, distrito de Amotape	MP PAITA	3.000.000	Porcentaje de población sin cobertura del servicio de alcantarillado / 80%-100%
					2.8.1.2.2	Ampliación del servicio de alcantarillado en los CCPP de San Lucas de Colán (La Arena Chiquita), La Bocana, La Esmeralda, distrito de Colán	MP PAITA	1.500.000	Porcentaje de población sin cobertura del servicio de alcantarillado / 80%-100%
					2.8.1.2.3	Ampliación del servicio de alcantarillado en los CCPP de Nomara, Miraflores, Macacara, 31 de Octubre - Fátima, distrito de La Huaca	MP PAITA	4.500.000	Porcentaje de población sin cobertura del servicio de alcantarillado / 80%-100%
					2.8.1.2.4	Ampliación del servicio de alcantarillado en los CCPP de Yacila, La Isilla (Calera), La Tortuga, distrito de Paíta	MP PAITA	9.000.000	Porcentaje de población sin cobertura del servicio de alcantarillado / 80%-100%
					2.8.1.2.5	Ampliación del servicio de alcantarillado en el CCPP de La Libertad, distrito de Tamarindo	MP PAITA	3.000.000	Porcentaje de población sin cobertura del servicio de alcantarillado / 80%-100%
					2.8.1.2.6	Ampliación del servicio de alcantarillado en el CCPP de Isla San Lorenzo, distrito de Vichayal	MP PAITA	2.000.000	Porcentaje de población sin cobertura del servicio de alcantarillado / 80%-100%
					2.8.1.3.1	Ampliación del servicio de energía eléctrica en el CCPP de Isla San Lorenzo, distrito de Vichayal	MP PAITA	500.000	Porcentaje de población sin cobertura de servicio de energía eléctrica / 45%-100%
					2.8.1.4.1	Ampliación de servicio de agua potable para zona industrial de la provincia de Paíta	MP PAITA	2.000.000	Porcentaje de predios urbano-industrial sin cobertura del servicio de agua potable / 85%-100%
					2.8.1.4.2	Ampliación de servicio de alcantarillado para zona industrial de la provincia de Paíta	MP PAITA		Porcentaje de predios urbano-industrial sin cobertura del servicio de alcantarillado / 85%-100%
















<p>Porcentaje actual de la población que se desplaza en medios de movilidad eficiente 0%. El transporte es reducido, ya que estos no cuentan con vías seguras.</p>	<p>150000</p>	<p>MP Paita</p>	<p>Fiscalización y auditoría de las empresas informales de transporte interprovincial para el ordenamiento de sistema interprovincial de transporte de la provincia de Paita.</p>	<p>3.5.1.2.2</p>
<p>En base a los datos de campo en las horas punta de la mañana y tarde, respectivamente.</p>				
<p>Con el programa se reducirá la brecha en un 25%.</p>				
<p>Porcentaje actual de la población que se desplaza en medios de movilidad eficiente 0%. El transporte es reducido, ya que estos no cuentan con vías seguras.</p>	<p>214000</p>	<p>MP Paita</p>	<p>Formulación e implementación de estudio a detalle sobre la trasposición entre flujo interprovincial, e interurbano para la reducción de la ralentización de la circulación en el viario nacional, provincia de Paita.</p>	<p>3.5.1.2.3</p>
<p>En base a los datos de campo en las horas punta de la mañana y tarde, respectivamente.</p>				
<p>Con el programa se reducirá la brecha en un 25%.</p>				
<p>Porcentaje actual de la población que se desplaza en medios de movilidad eficiente 0%. El transporte es reducido, ya que estos no cuentan con vías seguras.</p>	<p>120000</p>	<p>MP Paita</p>	<p>Formulación e implementación de estudios técnicos – específicos que ayuden a la red de transporte interprovincial de la provincia de Paita.</p>	<p>3.5.1.2.4</p>
<p>En base a los datos de campo en las horas punta de la mañana y tarde, respectivamente.</p>				
<p>Con el programa se reducirá la brecha en un 25%.</p>				
<p>Porcentaje actual de la población que se desplaza en medios de movilidad eficiente 0%. El transporte es reducido, ya que estos no cuentan con vías seguras.</p>	<p>80000</p>	<p>MP Paita</p>	<p>Priorización de la construcción de vías que se encuentran actualmente creadas y que corresponde su ejecución a PROVIAS NACIONAL de la provincia de Paita.</p>	<p>3.5.1.2.5</p>
<p>En base a los datos de campo en las horas punta de la mañana y tarde, respectivamente.</p>				
<p>Con el programa se reducirá la brecha en un 25%.</p>				
<p>Porcentaje actual de la población que se desplaza en medios de movilidad eficiente 0%. El transporte es reducido, ya que estos no cuentan con vías seguras.</p>	<p>200000</p>	<p>MP Paita</p>	<p>Formulación e implementación de estudios a detalle Plan Regulador de carga para establecer horarios, tipos de vehículo, recorridos del transporte de la provincia de Paita</p>	<p>3.5.1.2.6</p>
<p>En base a los datos de campo en las horas punta de la mañana y tarde,</p>				











						CULTURA	8.000.000	adecuada / 100%-100%
					4.4.1.2.4	Construcción de Centro cultural en los distritos de Paita, Colán, La Huaca	9.000.000	Porcentaje de centros de extensión cultural con capacidad instalada adecuada / 100%-100%
ES-1	4.4.1.3	Programa de creación y construcción de equipamientos deportivos para facilitar los servicios de deporte y recreación en la provincia de Paita			4.4.1.3	Construcción de coliseo en los distritos de Paita y La Huaca	8.000.000	Porcentaje de infraestructura deportiva y recreativa instalada con capacidad adecuada/ 50%-100%
ES-1	4.4.1.4	Proyecto de creación y construcción de local de beneficio cármico para ampliar la cobertura de los servicios en la provincia de Paita			4.4.1.4.1	Construcción de Polideportivo mayor con piscina y tribuna en los distritos de Paita, Colán, La Huaca.	24.000.000	Porcentaje de infraestructura deportiva y recreativa instalada con capacidad adecuada/ 50%-100%
ES-1	4.4.1.5	Proyecto de creación y construcción de un centro de acopio para ampliar la cobertura de los servicios en la provincia de Paita			4.4.1.4.1	Construcción de camal municipal en los distritos de Colán y Tamarindo	2.500.000	Porcentaje de centros de acopio instalados a nivel de provincia / 25%-100%
ES-1	4.4.1.6	Programa de creación y construcción de equipamientos comerciales para ampliar la cobertura de los servicios comerciales en la provincia de Paita			4.4.1.5.1	Construcción de centro de acopio en el distrito de Paita	800.000	Porcentaje de mercados de abasto mayorista que operan en condiciones inadecuadas / 50%-100%
					4.4.1.6.1	Construcción de mercado mayorista en el distrito de Paita.	2.500.000	Porcentaje de mercados de abasto minorista que operan en condiciones inadecuadas / 100%-100%
ES-1	4.4.1.7	Programa de creación y construcción de equipamientos administrativos para mejorar la capacidad de gestión en la provincia de Paita			4.4.1.6.2	Construcción de mercado minorista en los distritos de Tamarindo y Amotape	4.000.000	Porcentaje de mercados de abasto mayorista que operan en condiciones inadecuadas / 50%-100%
					4.4.1.6.3	Construcción de Mercado Mayorista de Productos Locales en el Sector de Marco Jara de la Provincia de Paita	3.500.000	Porcentaje de Infraestructura de locales de gobernanza instalados con capacidad adecuada / 75%-100%
ES-1	4.4.1.8	Programa de construcción y creación de equipamientos de seguridad para ampliar la cobertura de los servicios de seguridad en la provincia de Paita			4.4.1.7.1	Construcción de Locales de gobierno regional en el distrito de Paita	1.500.000	Porcentaje de Infraestructura de locales de gobernanza instalados con capacidad adecuada / 75%-100%
					4.4.1.7.2	Construcción de locales de gobierno local provincial en el distrito de Paita.	1.500.000	Porcentaje de Infraestructura de locales de gobernanza instalados con capacidad adecuada / 75%-100%
ES-1	4.4.1.8.1	Programa de construcción y creación de equipamientos de seguridad para ampliar la cobertura de los servicios de seguridad en la provincia de Paita			4.4.1.8.1	Construcción de comisaría distrital en los distritos de Vichayal y Amotape,	3.000.000	Número de centros de operación de defensa y atención con inadecuada capacidad operativa / 75% - 100%
					4.4.1.8.2	Construcción de comisaría especializada en el distrito de Paita	2.800.000	Número de centros de operación de defensa y atención con inadecuada capacidad operativa / 75% - 100%




					Construcción de cementerios en los distritos de La Huaca, Tamarindo, Vichayal y Amotape	MP Paita	5,000,000	Porcentaje de infraestructura de equipamiento urbano de servicios funerario instalados a nivel distrital / 4-0
			4.4.1.9.1	Programa de construcción y creación de equipamientos de otros usos para ampliar la cobertura de los servicios en la provincia de Paita	Construcción de estaciones de bomberos en los distritos de Colán, La Huaca, Tamarindo y Vichayal.	MP Paita	6,000,000	Número de centros de operación de defensa y atención con inadecuada capacidad operativa / 1-1
			4.4.1.9.2					
			4.4.3.1.1	Programa de creación y construcción de equipamiento educativo para facilitar el acceso a servicios educativos en la provincia de Paita.	Construcción de equipamiento educativo Básico Especial (Discapacidades y super talentos) en los distritos de Paita y Colán	MP Paita /MINEDU	15,000,000	Porcentaje de locales educativos con el servicio de educación básica especial con capacidad instalada inadecuada / 35%-100%
		ES-3	4.4.3.1.2		Construcción de equipamiento educativo Superior No Universitaria (Tecnológico Productiva) en el distrito de Colán	MP Paita /MINEDU	12,000,000	Porcentaje de locales educativos con el servicio de educación superior no universitaria con capacidad instalada inadecuada / 75%-100%
			4.4.3.1.3		Construcción de equipamiento educativo Superior Universitaria en el distrito de Paita	MP Paita /EMPRESA PRIVADA	12,000,000	Porcentaje de locales educativos con el servicio de educación superior universitaria con capacidad instalada inadecuada / 100%-100%
			4.4.3.1.1		Construcción de puesto de salud categoría I-1 en las capitales de los distritos de Colán, Vichayal, Amotape y Arenal	MP Paita /MINSA	8,000,000	Porcentaje de nuevos establecimientos de salud requeridos del primer nivel de atención / 100%-100%
			4.4.3.1.2	Programa de creación y construcción de equipamiento hospitalarios para facilitar el acceso a servicios de salud en la provincia de Paita.	Construcción de puesto de salud categoría I-2 en los distritos de Paita Y Tamarindo	MP Paita /MINSA	8,000,000	Porcentaje de nuevos establecimientos de salud requeridos del primer nivel de atención / 100%-100%
		ES-3	4.4.3.1.3		Construcción de centro de salud s/internamiento categoría I-3 en el distrito de Colán	MP Paita /MINSA	7,000,000	Porcentaje de establecimientos de salud del primer nivel de atención con capacidad instalada inadecuada / 75%-100%
			4.4.3.1.4		Construcción de centro de salud c/internamiento categoría I-4 en el distrito de Paita	MP Paita /MINSA	7,000,000	Porcentaje de establecimientos de salud del primer nivel de atención con capacidad instalada inadecuada / 75%-100%
			4.4.3.1.5	Proyecto de creación y construcción de truck center para facilitar el transporte logístico de la provincia de Paita	Construcción de hospital especializado II-2 en el distrito de Paita.	MP Paita /MINSA	18,000,000	Porcentaje de hospitales con capacidad instalada inadecuada. / 100%-100%
		ES-3	4.4.3.1.1		Construcción de truck center para facilitar el transporte logístico, equipamiento ubicado en el eje de la carretera IIRSA norte (PE-02) de la ciudad de Paita, provincia de Paita	MP Paita /MTC/CONCESIÓN	8,000,000	Porcentaje de plataformas logísticas no implementadas / 100%/100%
		ES-3	4.4.3.4.1	Proyecto de creación y construcción de terminal terrestre para facilitar el transporte interprovincial en la provincia de Paita.	Construcción de módulos de embarque de acuerdo a normativa en terminal terrestre para facilitar el transporte interprovincial de la provincia de Paita.	MP Paita /MTC	8,000,000	Porcentaje de terminal terrestre interprovincial no implementados / 100%-100%



EE-5	ES-3	4.4.3.5	Proyecto de construcción de terminal de embarque terrestre para mejorar la conectividad entre Centro Poblado La Isilla (Calera), de la provincia de Paita	4.4.3.5.1	Construcción de terminal de embarque terrestre para mejorar la conectividad entre Centro Poblado La Isilla (Calera), de la provincia de Paita	MP Paita MTC	5.000.000	Porcentaje de terminales portuarios marítimos no implementados / 25%-75%	
Renovación Urbana+Patrimonio Histórico y Monumental, Sitios Arqueológicos e Identidad Cultural									
OE-3	ES-1	5.3.1.1	Programa de recuperación de los espacios naturales, culturales y zonas monumentales para la puesta en valor de la infraestructura de los centros poblados (centro histórico de Paita y Colán) en la provincia de Paita	5.3.1.1	Recuperación de los espacios naturales, culturales y zonas monumentales ubicados en los Centros Poblados de la provincia de Paita (Centro Histórico de Paita y Colán)	MP Paita GOREM. DE CULTURA	12.000.000	Porcentaje de Monumentos Arqueológicos prehispánicos declarados patrimonio cultural de la nación sin servicios de interpretación cultural. / 75%-100%	
6 Protección y Acondicionamiento Medio Ambiental									
OE-6	Impulsar el Desarrollo Ambiental Sostenible	6.6.1.1	Creación del Servicio ambiental integral de la provincia de Paita.	6.6.1.1.1	Implementar el Sistema de información ambiental de la provincia de Paita.	MP Paita	400.000	Heciáreas degradadas por conflicto de suelo	
				6.6.1.1.2	Creación de sistema de Monitoreo y seguimiento de la calidad atmosférica en las áreas urbana de la provincia de Paita.	MP Paita	450.000	Heciáreas degradadas por conflicto de suelo	
				6.6.1.1.3	Conformación de Unidades de fiscalización y formación de inspectores ambientales en las áreas urbanas de la provincia de Paita.	MP Paita	200.000	Heciáreas degradadas por conflicto de suelo	
				6.6.1.1.4	Recuperación de áreas degradadas por botaderos en los distritos de Amotape, Tamarindo, Vichayal, Colán, Arenal, La Huaca y Paita la provincia de Paita.	MP Paita	800.000	Heciáreas degradadas por conflicto de suelo	
				6.6.1.1.5	Implementación de Sistema de Monitoreo de la extracción minera no metálica de la provincia de Paita.	MP Paita	150.000	Heciáreas degradadas por conflicto de suelo	
OE-6	Fomentar de la Inversión Pública para La Adecuada Disposición final de Residuos Sólidos	6.6.1.2	Mejoramiento del Saneamiento básico de la provincia de Paita.	6.6.1.2.1	Mejoramiento de legumas de oxidación en los distritos de Vichayal, Colán y Paita de la provincia de Paita.	MP Paita	600.000	Población en Riego alto y muy alto ante desastres	
				6.6.1.2.2	Instalación de sistemas de saneamiento de aguas servidas mediante pozos sépticos, zanjías de infiltración, entre otros en Centros Poblados de la provincia de Paita.	MP Paita	400.000	Población en Riego alto y muy alto ante desastres	
				6.6.1.3.1	Instalación de Planta Integral de Tratamiento de Residuos Sólidos en el distrito de La Huaca beneficiando a Mancomunidad de la provincia de Paita.	MP Paita	1.000.000	Población en Riego alto y muy alto ante cambio climático	
				6.6.1.3.2	Instalación plantas de transferencia de residuos sólidos en las áreas urbanas de distritos de Amotape, Tamarindo, Vichayal, Colán, Arenal, La Huaca y el centro poblado de La Tortuga en la provincia de Paita.	MP Paita	400.000	Población en Riego alto y muy alto ante cambio climático	
OE-6	Fomentar de la Inversión Pública para La Adecuada Disposición final de Residuos Sólidos	6.6.1.3	Creación del Servicio de Gestión de Residuos de la provincia de Paita.	6.6.1.3.3	Sistema de Rellenos Sanitarios manuales centros poblado de la provincia de Paita.	MP Paita	400.000	Población en Riego alto y muy alto ante cambio climático	
				6.6.1.3.4	Fomentar de la Inversión Pública para La Adecuada Disposición final de Residuos Sólidos.	MP Paita	180.000	Población en Riego alto y muy alto ante cambio climático	



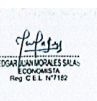
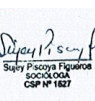












EE-7				6.6.1.3.5	Fortalecimiento Institucional Provincial de la Gestión de Residuos Sólidos de la provincia de Paíta.	MP Paíta	200.000	Población en Riesgo alto y muy alto ante cambio climático
				6.6.1.3.6	Implementación de Sistema de Manejo y disposición de Residuos Peligrosos de la provincia de Paíta.	MP Paíta	180.000	Población en Riesgo alto y muy alto ante cambio climático
				Mejoramiento o implementación de corredores productivos, turísticos y ecológicos				
ES-1	7.2.1.1	Programa de mejoramiento de la infraestructura portuaria para facilitar las actividades de exportación y comercio en la provincia de Paíta	7.2.1.1.1	7.2.1.1.1	Ampliación y modernización del puerto de Paíta (Nuevo Muelle de Contenedores) en la ciudad de Paíta	MP Paíta /PRODUCE	25.000.000	Porcentaje de infraestructura logística por implementar 50%-100%
				7.2.1.1.2	Construcción del nuevo Puerto La Isilla (Calera) en la provincia de Paíta	MP Paíta /PRODUCE	10.000.000	Porcentaje de infraestructura logística por implementar 75%-100%
ES-1	7.2.1.2	Programa de mejoramiento de la infraestructura agro productiva para fortalecer las cadenas de producción en la provincia de Paíta	7.2.1.2.1	7.2.1.2.1	Construcción de Puntos de Acopio en CAPP principales de los distritos de La Huaca, Tamamdo, Vichayal, El Arenal, Amotape y Colán, provincia de Paíta	MP Paíta	4.800.000	Porcentaje de herramientas de gestión de recursos hídricos de carácter productivo. 75%-100%
				7.2.1.2.2	Creación e implementación de la Bocatoma Principal Chira en la provincia de Paíta	MP Paíta /ANA	1.200.000	Porcentaje de herramientas de gestión de recursos hídricos de carácter productivo. 75%-100%
OE-2	ES-1	7.2.1.2	7.2.1.2.3	7.2.1.2.3	Construcción de Línea Sifón Vichayal en la provincia de Paíta	MP Paíta /ANA	1.200.000	
				7.2.1.2.4	Construcción de Red de Canal - Madre y vías de Mantenimiento en la Provincia de Paíta	MP Paíta /ANA	12.000.000	Porcentaje de herramientas de gestión de recursos hídricos de carácter productivo. 75%-100%
ES-3	7.2.3.1	Programa de creación de circuitos y posadas para consolidar la actividad turística en la provincia de Paíta	7.2.3.1.1	7.2.1.2.5	Mantenimiento de canales de riego en los Centros Poblados de los distritos de La Huaca, Tamamdo, Vichayal, El Arenal y Colán de la provincia de Paíta	MP Paíta	8.000.000	Porcentaje de herramientas de gestión de recursos hídricos de carácter productivo. 75%-100%
				7.2.1.2.6	Construcción de Reservorios Satélite para agricultura para almacenamiento y distribución de agua potable en los Centros Poblados de la provincia de Paíta.	MP Paíta	10.000.000	Porcentaje de herramientas de gestión de recursos hídricos de carácter productivo. 75%-100%
ES-3	7.2.3.1	7.2.3.1.1	7.2.3.1.1	7.2.3.1.1	Creación e implementación de nuevos Destinos y circuitos turísticos dentro de la provincia de Paíta	MP Paíta /MINCETUR	1.500.000	Porcentaje de herramientas de gestión de recursos hídricos. 75%-100%
				7.2.3.1.2	Implementación de programas de Fomento a la creación de Posadas Turísticas Sector La Tortuga y Miramat en la provincia de Paíta.	MP Paíta /MINCETUR	1.500.000	Porcentaje de herramientas de gestión de recursos hídricos. 75%-100%
ES-3	7.2.3.1	7.2.3.1.1	7.2.3.1.1	7.2.3.1.1	Implementación de la Gestión para la Promoción de La Isla Foca como Reserva Nacional de la provincia de Paíta.	MP Paíta /MINCETUR/MINAM	1.500.000	Porcentaje de herramientas de gestión de recursos hídricos. 75%-100%
				7.2.3.1.2	Implementación de Sistemas de Protección Sistema Ecológico del Bosque y Matorral Seco de Montañas Costeras en el distrito de Paíta.	MP Paíta /MINCETUR/MINAM	1.500.000	Porcentaje de herramientas de gestión de recursos hídricos. 75%-100%
ES-3	7.2.3.1	Programa de recuperación del Río Chira para mejoramiento de los recursos hídricos en la	7.2.3.1.1	Implementación de las Estrategias establecidas Plan de Gestión de los Recursos Hídricos de la cuenca del Río CHIRA, correspondiente a la Provincia de Paíta	MP Paíta /MINAM	1.500.000	Porcentaje de herramientas de gestión de recursos hídricos. 75%-100%	



Desarrollo Institucional y Capacidad de Gestión Urbana

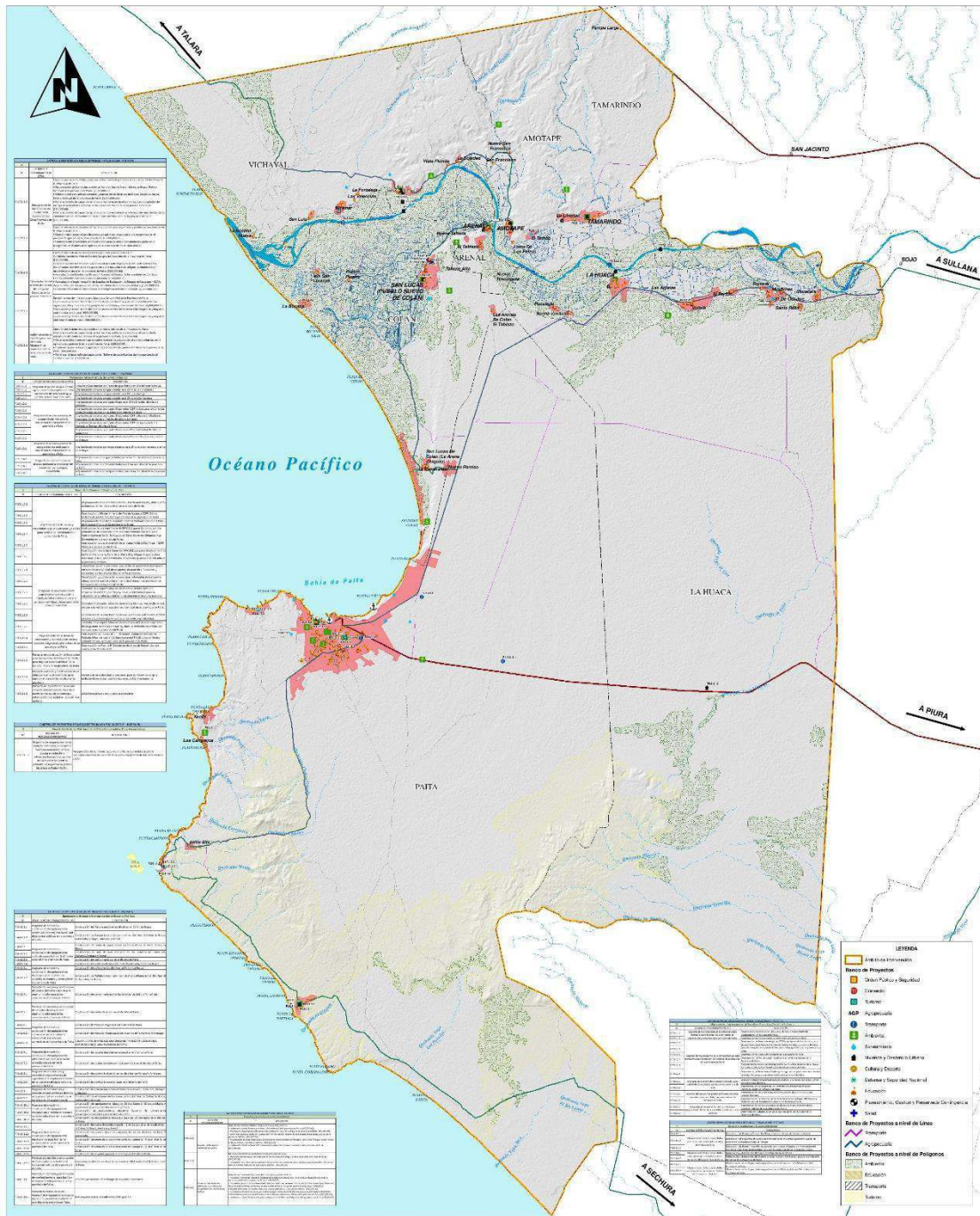
EE-8	provincia de Paita	provincia de Paita	provincia de Paita	provincia de Paita	provincia de Paita	provincia de Paita	provincia de Paita	provincia de Paita	provincia de Paita
ES-1	Mejoramiento de las capacidades para el ordenamiento urbano en la provincia de Paita	8.9.1.1.1	Elaboración de Planes de Desarrollo Urbano de las ciudades de La Huaca-Viviate e la Provincia de Paita	MP Paita /VIENDA	1,250,000	Porcentaje de herramientas de gestión y planificación del territorio urbano implementados adecuadamente / 2-0			
				8.9.1.1.2	Elaboración de Esquemas de Ordenamiento Urbano de los centros poblados Capital de Distrito y el Centro Poblado La Tortuga de la Provincia de Paita	MP Paita /VIENDA	2,000,000	Porcentaje de herramientas de gestión y planificación del territorio urbano implementados adecuadamente / 2-0	
				8.9.1.1.3	Elaboración de Planes Integrales de sectores colindantes al ámbito de intervención del PDU Paita, para fines de programas de vivienda social: Sector Valle Sagrado y otros.	MP Paita /VIENDA	1,500,000	Porcentaje de herramientas de gestión y planificación del territorio urbano implementados adecuadamente / 2-1	
OE-9	Mejoramiento de las capacidades municipales para el ordenamiento territorial de la provincia de Paita	8.4.1.2.1	Formulación y elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial de la Provincia de Paita	MP Paita /MINAM	12,000,000	Porcentaje de herramientas de gestión y planificación del territorio ambiental implementados adecuadamente / 3-0			
		8.4.1.2.2	Formulación y elaboración del Estudio de Diagnóstico y Zonificación para la delimitación territorial de la Provincia de Paita	MP Paita /PCM/GORE	5,000,000	Porcentaje de herramientas de gestión y planificación del territorio ambiental implementados adecuadamente / 3-0			
ES-1	Mejoramiento de las capacidades para la gestión municipal en distritos en la provincia de Paita	8.4.1.3	8.4.1.3.1	Mejoramiento de las Capacidades operativas de las Gerencias de la Municipalidad Provincial de Paita	MP Paita	10,000,000	Porcentaje de infraestructura municipal instalada y equipada adecuadamente / 6-6		
			8.4.1.3.2	Mejoramiento de las Capacidades operativas de las Municipalidades Distritales de la Provincia de Paita	MP Paita	15,000,000	Porcentaje de infraestructura municipal instalada y equipada adecuadamente / 6-6		
			8.4.1.3.3	Capacitación y fortalecimiento de la actividad turística a la población y a funcionarios de la Municipalidad en las municipalidades de la provincia de Paita	MP Paita	1,500,000	Porcentaje de infraestructura municipal instalada y equipada adecuadamente / 6-6		

Elaboración: Equipo Técnico PAT Paita 2020-2040



10.2. Mapa de ubicación de la cartera de proyectos

Mapa 10.2-1: Mapa de Ubicación de la cartera de Proyectos



Elaboración: Equipo técnico PAT Paita 2020-2040



PERÚ

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

Dirección General de Políticas y Regulación en Vivienda y Urbanismo

Municipalidad Provincial de Paita



0937

10.3. Proyectos priorizados para la reconstrucción

Los proyectos priorizados corresponden a 8 programas, cuyos requerimientos de inversión suman la cantidad de S/ 171,796,569.00 soles.

Los proyectos priorizados deberán ser ejecutados de acuerdo con su clasificación por prioridad de ejecución, que comprende a las siguientes categorías:

Proyectos fundamentales: comprenden los proyectos que están orientados a realizar cambios muy importantes en la estructura urbana actual y futura, que configura el desarrollo económico, social, físico ambiental e institucional. Dentro de la cartera de proyectos de PAT Paita se han identificado 12 proyectos fundamentales.

Proyectos de articulación: son aquellos proyectos que están orientados al mejor funcionamiento y dinamismo de los centros urbanos, con movilidad urbana y redes de comunicación que consoliden el centro urbano. Dentro de la cartera de proyectos de PAT Paita se han identificado 02 proyectos de articulación.

Proyectos complementarios: son aquellos proyectos que son complementos y están orientados al mejor funcionamiento de los centros urbanos, mediante infraestructura y equipamiento necesarios para contribuir a su desempeño. Dentro de la cartera de proyectos de PAT Paita se han identificado 27 proyectos complementarios.

En cuanto a los plazos de ejecución de los programas y/o /proyectos, se han identificado el corto, el mediano y el largo plazo. Para el corto plazo existen 24 programas y proyectos: para el mediano plazo, 10 y para el largo plazo, 07.

10.3.1. Proyectos del sector vivienda, Construcción y Saneamiento

PROGRAMAS Y/O PROYECTOS PRIORIZADOS PARA LA RECONSTRUCCIÓN - SECTOR VIVIENDA, CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO							
Sector: Vivienda, Construcción y Saneamiento							
N°	Objetivo Estratégico	Estrategia Específica	Listado de Proyectos	Responsable	Monto (S/)	Indicador / Reducción de Brecha	N° de Priorización
1	OE-7	ES-2	Creación del Sistema de Gestión del Riesgo de la provincia de Paita	MP PAITA	1.000.000	Población en Riego alto y muy alto ante desastres	1
2	OE-8	ES-1	Creación y Construcción de Planta de Agua Potable en el distrito de Vichayal	MP PAITA	6.000.000	Numero de infraestructura para el abastecimiento del servicio de agua potable / 1-0	3

10.3.2. Proyectos de otros sectores

PROGRAMAS Y/O PROYECTOS PRIORIZADOS PARA LA RECONSTRUCCIÓN - OTROS SECTORES							
Sector: Transportes y Comunicaciones							
N°	Objetivo Estratégico	Estrategia Específica	Listado de Proyectos	Responsable	Monto (S/)	Indicador / Reducción de Brecha	N° de Priorización
1	OE-5	ES-3	Construcción de Puente N° 1 - Miramar - Colán entre el Centro Poblado Miramar con la Vía departamental PI-101 y con el Centro Poblado de San Lucas de Colán de la provincia de Paita.	MP Paita /MTC	5.561.248	Este programa de construcción aportara un 40% en reducir la brecha.	8
Sector: Ambiente							
1	OE-6	ES-1	Fomentar de la Inversión Pública para La Adecuada Disposición final de Residuos Sólidos.	MP Paita	180.000	Población en Riego alto y muy alto ante cambio climático	2
Sector: Educación							
1	OE-4	ES-3	Construcción de equipamiento educativo Superior No Universitaria (Tecnológico Productiva) en el distrito de Colán	MP PAITA/MINED U	12.000.000	Porcentaje de locales educativos con el servicio de educación superior no universitaria con capacidad instalada inadecuada / 75%-100%	5
Sector: comercio y turismo							
1	OE-2	ES-1	Ampliación y modernización del puerto de Paita (Nuevo Muelle de Contenedores) en la ciudad de Paita	MP Paita /PRODUCE	25.000.000	Porcentaje de infraestructura logística por implementar 50%-100%	7
Sector: Cultura							
1	OE-3	ES-1	Recuperación de los espacios naturales, culturales y zonas monumentales ubicados en los Centros Poblados de la provincia de Paita (Centro Histórico de Paita y Colán)	MP Paita GORE/M. DE CULTURA	12.000.000	Porcentaje de Monumentos Arqueológicos prehispánicos declarados patrimonio cultural de la nación sin servicios de interpretación cultural. / 75%-100%	4
Sector: Organismos Descentralizados							
1	OE-9	ES-1	Elaboración de Planes de Desarrollo Urbano de las ciudades de La Huaca-Viviate e la Provincia de Paita	MP Paita /VIVIENDA	750.000	Porcentaje de herramientas de gestión y planificación del territorio urbano implementados adecuadamente / 2-0	6

Elaboración: Equipo técnico PAT Paita 2020-2040



11. MECANISMOS DE IMPLEMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y MONITOREO

Una vez que el Plan de Acondicionamiento Territorial es aprobado, se propone la elaboración de un Plan de Modernización de la Gestión Municipal, a efectos de realizar los cambios organizacionales que requiere la administración municipal para la implementación de este Plan.

Uno de los cambios organizacionales importantes debe ser el fortalecimiento de las Gerencias o subgerencias que tienen relación con el Acondicionamiento Territorial del distrito, así como de las unidades orgánicas que se encargarán de promover, organizar, orientar y conducir los programas y proyectos del PAT. Por tanto, se requiere que dichas Gerencias, Subgerencias y Unidades orgánicas involucradas, estén adecuadamente implementadas con personal calificado y equipamiento moderno.

Para la implementación del Plan de Acondicionamiento Territorial, dichas Gerencias y Unidades Orgánicas involucradas coordinarán periódicamente con las autoridades de los diferentes niveles de gobierno, y con todos los miembros del Comité de Gestión, a efectos de desarrollar una serie acciones tendientes a lograr una efectiva participación de todos los agentes que intervienen en el Acondicionamiento Territorial de Paíta.

Una de las primeras acciones es realizar un trabajo coordinado para el desarrollo del ciclo de inversión, el cual según la normatividad vigente comprende cuatro fases:

- a) La Programación Multianual de Inversiones; el cual tiene como objetivo lograr la vinculación entre el planeamiento urbano y el proceso presupuestario, mediante la elaboración y selección de una cartera de inversiones, orientada al cierre de brechas prioritarias, ajustada a los objetivos y metas de desarrollo sectorial y/o territorial.
- b) La formulación y evaluación; comprende la formulación del Programa o Proyecto de aquellas propuestas de inversión necesarias para alcanzar las metas establecidas en la programación multianual de inversiones, y la evaluación respectiva sobre la pertinencia del planteamiento técnico del proyecto de inversión considerando los estándares de calidad y niveles de servicio aprobados por el Sector, el análisis de su rentabilidad social, así como las condiciones necesarias para su sostenibilidad.
- c) Ejecución: Comprende la elaboración del expediente técnico o documento equivalente y la ejecución física de las inversiones. Asimismo, se desarrollan labores de seguimiento físico y financiero a través del Sistema de Seguimiento de Inversiones (SSI)
- d) Funcionamiento: Comprende la operación y mantenimiento de los activos generados con la ejecución de la inversión y la provisión de los servicios implementados con dicha inversión. En esta fase las inversiones pueden ser objeto de evaluaciones ex post con el fin de obtener lecciones aprendidas que permitan mejoras en futuras inversiones, así como la rendición de cuentas



Entre las acciones inmediatas que deberá emprender la Alta Dirección de la Municipalidad Provincial de Paita, es realizar las gestiones para que los proyectos de inversión que forman parte del Programa de Inversiones, y que no están incluidos en el Presupuesto Institucional de la Municipalidad Provincial, sean incorporados en los planes y presupuestos institucionales de la del Gobierno Regional o del Gobierno Nacional. En algunos casos se solicitará la transferencia presupuestal al Ministerio de Economía y Finanzas.

Posteriormente, cuando los estudios de pre-inversión se encuentren aprobados e incluidos en los presupuestos institucionales, el Comité de Gestión, se encargará de hacer el seguimiento de la gestión presupuestal respectiva a efectos de que los proyectos se ejecuten a la brevedad posible. El proceso presupuestario comprende la certificación, el compromiso, el devengado y el girado.

Es importante el seguimiento y monitoreo durante la misma ejecución de los proyectos de inversión (obras públicas), en las diferentes modalidades de ejecución que se hayan seleccionado: Administración Directa, Administración Indirecta - Por Contrata, Administración Indirecta – Asociación Público Privada, Administración Indirecta – Obras por Impuestos, Administración Indirecta – Núcleo Ejecutor, porque cuando existen dificultades en la ejecución de los proyectos de inversión, el monitoreo permite realizar los ajustes necesarios a fin que se permita la culminación exitosa de los proyectos

Para lograr los objetivos y alcanzar las metas del Plan de Acondicionamiento Territorial, así como para reducir las brechas identificadas, no sólo se requiere que se ejecuten todos los proyectos que contiene el Programa de Inversiones, sino que se ejecuten adecuadamente y en forma transparente.