

PLAN DE DESARROLLO VIAL INTEGRAL DE LA PROVINCIA DE ZAMORA CHINCHIPE 2019



PRESENTACIÓN

El Consorcio de Gobiernos Autónomos Provinciales del Ecuador - CONGOPE, con financiamiento del BID, ha impulsado conjuntamente con el BdE el “Programa de apoyo a los gobiernos autónomos descentralizado en vialidad provincial – PROVIAL, en el marco del Programa el CONGOPE ejecutó el Componente 3: Fortalecimiento de los GAD para la gestión del patrimonio vial.

Por todos es conocido que las redes viales se constituyen en un instrumento estratégico para impulsar y fortalecer el desarrollo económico y social de una provincia, es a través de las redes viales por donde se moviliza la producción agrícola, artesanal, industrial, desde los centros de producción hacia los mercados; se interconectan poblados; se ofertan los servicios públicos, financieros, logísticos, e información; y permite a la población el acceso hacia los centros de educación y salud.

La provincia del Ecuador conforme establece la Carta Constitucional del Ecuador, artículo 263 asumió la competencia de planificar, construir y mantener el sistema vial del ámbito provincial que no incluya las zonas urbanas. Es así como parte del componente 3 de Fortalecimiento a los GAD para la gestión del patrimonio vial, el CONGOPE impulsó el diseño de los planes de desarrollo vial integral para los 23 GAD provinciales.

El enfoque de los planes está orientado para que las provincias cuenten con un instrumento que les permita priorizar las vías estratégicas para la construcción, mantenimiento y mejoramiento que debe realizar el GAD Provincial, incorporando los criterios de movilidad, equidad y accesibilidad a zonas productivas y servicios de educación y salud.

Para el logro de los resultados de los planes viales será necesario contar con una organización institucional que defina los programas con un enfoque sistémico para que los recursos humanos, tecnológicos y presupuestarios sean utilizados e invertidos con pertinencia, con nuevos enfoques y modelos de gestión.

El CONGOPE conjuntamente con el BID entrega a los 23 Gobiernos Provinciales un documento que puede ser considerado como una carta de navegación a corto, mediano y largo plazo de lo que pueden ejecutar para incrementar la competitividad territorial.

El plan consta de capítulos, el primero describe el marco legal para el ejercicio de la competencia vialidad; el segundo caracteriza a la provincial desde los macro factores; el tercero tiene que ver con los componentes físicos que pueden incidir en la implementación del plan; en el cuarto se caracteriza el sistema vial de la provincias desde sus características físicas, productivas, sociales y ambientales; en el quinto se

expone el diagnóstico de la vialidad provincial desde la conectividad y accesibilidad; en el sexto se caracteriza la vialidad desde la infraestructura logística agropecuaria; el sexto capítulo hace una proyección estratégica del plan, posteriormente se realiza la caracterización estratégica y la priorización en función de criterios físicos, sociales y logísticos; el capítulo séptimo se realiza la evaluación económica de las redes viales categorizadas mediante la utilización de tecnologías innovadoras y el software hdm4; y, al final se presenta la planificación plurianual de acuerdo con la categorización vial con un horizonte de 15 años.

Estamos seguros que este documento, así como el inventario vial provincial aportará en el proceso de actualización del pdot de su provincia. El congope como instancia encargada del fortaleciendo de las capacidades institucionales y las facultades competenciales continuará su trabajo de apoyo y acompañamiento enmarcado en conformar una comunidad de aprendizaje e intercambio procesos continuos.

Finalmente queremos resaltar el apoyo brindado por el bid a través de su director y equipo técnico durante estos años, así como la permanente coordinación mantenida con el equipo del bde con el fin de que el provial concluya con éxito.

Quito, diciembre 2019

Pablo Jurado

Presidente del Congope



PLAN DE DESARROLLO VIAL INTEGRAL DE LA PROVINCIA DE ZAMORA CHINCHIPE



1	
PLAN DE DESARROLLO VIAL INTEGRAL DE LA PROVINCIA DE ZAMORA CHINCHIPE	4
1. INTRODUCCIÓN	15
2. MARCO LEGAL	17
3. CARACTERIZACIÓN DE LA PROVINCIA	19
3.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA PROVINCIA.....	19
3.2. DESCRIPCIÓN BIOFÍSICA DE LA PROVINCIA.....	20
3.3. DESCRIPCIÓN SOCIOCULTURAL DE LA PROVINCIA	21
3.4. DESCRIPCIÓN ECONÓMICO-PRODUCTIVA DE LA PROVINCIA	23
3.5. DESCRIPCIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS DE LA PROVINCIA	25
4. FACTORES DE INCIDENCIA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN VIAL	26
4.1. FACTORES AMBIENTALES.....	26
4.1.1. Impactos ambientales.....	26
4.1.2. Riesgos climáticos	27
4.2. FACTORES ECONÓMICOS PRESUPUESTARIOS	30
5. CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA VIAL DE LA PROVINCIA	31
5.1. DESCRIPCIÓN DE LA OFERTA VIAL DE LA PROVINCIA.....	31
5.2. DESCRIPCIÓN DE LA IMPORTANCIA VIAL	32
5.3. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS VÍAS	32
5.3.1. Tipo de superficie	32
5.3.2. Estado de superficie de rodadura	32
5.3.3. Ancho de vías y calzada	33
5.3.4. Uso del derecho de vía.....	33
5.3.5. Número de carriles	34
5.3.6. Clima.....	35
5.3.7. Velocidad promedio	35
5.3.8. Número de curvas	36
5.3.9. Distancia de visibilidad.....	37
5.3.10. Número de intersecciones	37
5.4. CARACTERÍSTICAS DE LOS PUENTES	38
5.5. CARACTERÍSTICAS DE LAS ALCANTARILLAS.....	39
5.6. CARACTERÍSTICAS DE LOS TALUDES.....	40
5.7. CARACTERÍSTICAS DE LOS SERVICIOS ASOCIADOS A LAS VIAS	40
5.8. CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO	41
5.9. CARACTERÍSTICAS DE LAS MINAS	42
5.10. CARACTERÍSTICAS DE LOS PUNTOS CRITICOS DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL.....	42
5.11. CARACTERÍSTICAS DE LAS NECESIDADES DE CONSERVACIÓN VIAL	43
5.12. CARACTERÍSTICAS ECONOMICO - PRODUCTIVAS DEL ENTORNO DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL	44
5.13. CARACTERÍSTICAS SOCIALES DEL ENTORNO DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL.....	44

■ ÍNDICE

5.14. CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DEL ENTORNO DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL.....	45
5.14.1. Análisis por evaluación de riesgos y riesgos potenciales.....	45
5.14.2. Análisis de reservas naturales	46
6. DIAGNÓSTICO VIAL PROVINCIAL	47
6.1. SITUACIÓN ACTUAL DE LA CONECTIVIDAD VIAL CON LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS JERARQUIZADOS.....	48
6.1.1. Vías que conectan varios asentamientos humanos.....	49
6.2. SITUACIÓN ACTUAL DE LA ACCESIBILIDAD A LAS ZONAS PRODUCTIVAS.....	51
6.2.1. Vías que llegan a sectores con alta productividad	51
6.2.2. Características de las vías altamente productivas	52
6.3. SITUACIÓN ACTUAL DE LA ACCESIBILIDAD DE LA POBLACIÓN A LOS SERVICIOS SOCIALES DE EDUCACION Y SALUD.....	52
6.3.1. Vías que conectan varios servicios de salud y educación	53
6.3.2. Características de vías que conectan varios servicios de salud y educación.....	53
7. CARACTERIZACIÓN LOGÍSTICA	54
7.1. INTRODUCCIÓN.....	54
7.1.1. Objetivo.....	55
7.1.2. Alcance.....	55
7.2. METODOLOGÍA.....	55
7.2.1. Análisis de la infraestructura logística de la provincia.....	56
7.2.2. Criterios de ponderación.....	61
7.2.2.1. Criterio 1: Tipo de Vía.....	61
7.2.2.2. Criterio 2: Infraestructura Logística.....	61
7.2.2.3. Criterio 3: Población.....	66
8. PROYECCIÓN ESTRATÉGICA DEL PLAN.....	67
8.1. VISIÓN.....	67
8.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	67
8.3. POLÍTICAS DE INTERVENCIÓN.....	68
9. CATEGORIZACIÓN ESTRATÉGICA DE EJES VIALES	69
9.1. METODOLOGÍA.....	69
9.2. ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA CARACTERIZACIÓN LOGÍSTICA	72
9.3. CATEGORIZACIÓN VIAL	74
9.3.1. Visión Estratégica Provincial.....	74
9.3.2. Corredores Prioritarios Estratégicos	76
9.3.2.1. Corredor Prioritario Estratégico (1). Corral Pampa - E45.....	76
9.3.2.2. Corredor Prioritario Estratégico (2). Guayzimi - Paquisha - Zumbi - Yanzatza.....	77
9.3.3. Corredores Secundarios.....	78
9.3.3.1. Corredor Secundario (1).Miazi - Guayzimi.....	78
9.3.3.2. Corredor Secundario (2). Jambue Alto - Zamora.....	79
Figura 16. Corredor Secundario (2). Elaboración propia.....	80
9.3.3.3. Corredor Secundario (3). Nambija - Namirez.....	80

■ ÍNDICE

9.3.3.4.	Corredor Secundario (4). Cuenca Sur	81
9.3.3.5.	Corredor Secundario (5). Cuenca Sur	82
9.3.3.6.	Corredor Secundario (6). Cuenca Sur	83
9.3.4.	Otros.....	84
10.	BASES CONCEPTUALES DE LA GESTIÓN DE CARRETERAS	84
10.1.	ELEMENTOS PARA LA EVALUACIÓN DE PROYECTOS VIALES	85
10.1.1.	Planificación	86
10.1.2.	Ciclo de proyecto.....	88
11.	CRITERIO PARA PRIORIZACIÓN - MULTICRITERIO	88
12.	ESTRATEGIA PROVINCIAL	89
12.1.	CORREDORES PRIORITARIOS ESTRATÉGICOS	89
12.2.	CORREDORES SECUNDARIOS	90
12.3.	OTROS: RESTO DE LA RED.....	92
13.	EVALUACIÓN TÉCNICO-ECONÓMICA CON HDM-4	93
13.1.	FUNDAMENTOS DE HDM-4.....	94
13.2.	METODOLOGÍA HDM-4.....	95
13.3.	PARÁMETROS DE ENTRADA DE HDM-4.....	96
13.3.1.	Red de carreteras	96
13.3.1.1.	Códigos y nomenclatura	96
13.3.1.2.	Características y condición del pavimento	97
13.3.1.3.	Tráfico (TPDA)	104
13.3.2.	Flota vehicular.....	106
13.3.3.	Costo de las intervenciones consideradas.....	107
14.	PLAN PLURIANUAL DE INVERSIONES - RESULTADOS HDM-4	108
14.1.	ESCENARIO DESEABLE	109
14.2.	ESCENARIO MÍNIMO.....	112
14.3.	COMPARACIÓN DE ESCENARIOS	115
14.3.1.	Corredores prioritarios estratégicos.	115
14.3.2.	Corredores secundarios	118
14.3.3.	Otros, resto de la red	122
14.3.4.	Red Provincial total.....	126
15.	ESTIMACIÓN DE LAS INVERSIONES EN PUENTES.....	128
16.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	130
16.1.	CONCLUSIONES	130
16.2.	RECOMENDACIONES.....	131

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Distribución del VAB nacional por provincia	23
---	----

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 2 Distribución del VAB provincial por Actividad económica.....	25
Tabla 3. Tipo de Vía.....	31
Tabla 4. Estado de la capa de rodadura.....	33
Tabla 5. Uso de Vía.....	34
Tabla 6. Número de carriles.....	34
Tabla 7. Velocidad Promedio.....	35
Tabla 8. Velocidad Promedio.....	36
Tabla 9. Distancia de Visibilidad.....	37
Tabla 10. Número de Intersecciones.....	37
Tabla 11. Características de los Puentes.....	38
Tabla 12. Características de los taludes.....	40
Tabla 13. Características de los servicios asociados a las vías.....	40
Tabla 14. Características del tráfico predominante.....	41
Tabla 15. Características de las minas.....	42
Tabla 16. Características de los puntos críticos.....	42
Tabla 17. Características de las necesidades de conservación vial.....	43
Tabla 18. Características económicas productivas.....	44
Tabla 19. Características sociales.....	45
Tabla 20. Evaluación de riesgos potenciales.....	46
Tabla 21. Longitud superficie de rodadura por Cantón (Km).....	48
Tabla 22. Vías conexión de asentamientos humanos.....	49
Tabla 23. Vías que conectan asentamientos - características físicas.....	50
Tabla 24. Sectores con alta productividad - destino de producción.....	51
Tabla 25. Características de las vías altamente productivas.....	52
Tabla 26. Vías - conexión de servicios de salud y educación.....	53
Tabla 27. Vías que conectan con servicios de salud y educación.....	54

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 28. Buffers y pesos de los tipos de vía. - Fuente: CONGOPE, MAGAP. Elaboración propia.....	61
Tabla 29. Pesos y multiplicadores de la infraestructura logística. - Fuente: CONGOPE, MAGAP. Elaboración propia.....	62
Tabla 30. Multiplicadores de vías próximas a poblaciones. - Fuente: CONGOPE, MAGAP. Elaboración propia.....	66
Tabla 31. Clasificación según importancia logística de las carreteras.....	71
Tabla 32. Características Corredor Prioritario Estratégico (1). Elaboración Propia	76
Tabla 33. Características Corredor Prioritario Estratégico (2). Elaboración Propia	78
Tabla 34. Características Corredor Secundario (1). Elaboración Propia	79
Tabla 35. Características Corredor Secundario (2). Elaboración Propia.....	80
Tabla 36. Características Corredor Secundario (3). Elaboración Propia	81
Tabla 37. Características Corredor Secundario (4). Elaboración Propia	82
Tabla 38. Características Corredor Secundario (5). Elaboración Propia	83
Tabla 39. Características Corredor Secundario (6). Elaboración Propia	84
Tabla 40. Estrategia planteada para Corredores Prioritarios Estratégicos.	89
Tabla 41. Niveles de calidad exigidos para los Corredores Prioritarios Estratégicos (umbrales de intervención).....	90
Tabla 42. Estrategia planteada para Corredores Secundarios.....	90
Tabla 43. Niveles de calidad exigidos para los Corredores Secundarios (umbrales de intervención).....	91
Tabla 44. Estrategia planteada para el Resto de la Red (Otros).....	92
Tabla 45. Niveles de calidad exigidos para el Resto de la Red - Otros (umbrales de intervención).....	92
Tabla 46. Relación entre el PSI y Condición	100
Tabla 47. Relación entre el PSI, Condición y ESUPERF	100

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 48. Relación entre el PSI, Condición, ESUPERF y VELPROM.....	100
Tabla 49. Obtención de valores de IRI en función de ESUPERF y VELPROM ..	101
Tabla 50. Relación entre el PSR y la Condición	101
Tabla 51. Relación entre el PSI, Condición y ESUPERF.....	101
Tabla 52. Relación entre el PSI, Condición, ESUPERF y VELPROM.....	102
Tabla 53. Obtención de valores de IRI en función de ESUPERF y VELPROM..	102
Tabla 54. Asignación de otros parámetros de condición en función del estado de la superficie (tabla I).	102
Tabla 55. Asignación de parámetros de condición en función del estado de la superficie (tabla II).....	103
Tabla 56. Asignación de parámetros de condición en función del estado de la superficie (tabla III).....	104
Tabla 57. Parque vehicular – características básicas y peso promedio. Fuente: datos suministrados por el CONGOPE	106
Tabla 58. Parque vehicular – costos unitarios. Fuente: datos suministrados por el CONGOPE	106
Tabla 59. Parque vehicular – costos unitarios. Fuente: datos suministrados por el CONGOPE	107
Tabla 60. Parque vehicular – costo del tiempo. Fuente: datos suministrados por el CONGOPE	107
Tabla 61. Costo de las intervenciones consideradas de conservación, mejoramiento y mantenimiento rutinario. Fuente datos suministrados por el CONGOPE.....	107
Tabla 62. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) por tipo de categoría - E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	109
Tabla 63. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) del total de la red – E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4. .	110

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 64. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) por tipo de categoría - E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	113
Tabla 65. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) del total de la red - E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	114
Tabla 66. Requerimientos presupuestales totales desglosados en corredores prioritarios - E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	115
Tabla 67. Requerimientos presupuestales totales desglosados en corredores prioritarios - E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	116
Tabla 68. Requerimientos presupuestales acumulados en corredores prioritarios - E1 y E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	117
Tabla 69. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en corredores prioritarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	117
Tabla 70. Requerimientos presupuestales totales desglosados en corredores secundarios - E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	118
Tabla 71. Requerimientos presupuestales totales desglosados en corredores secundarios - E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	119
Tabla 72. Requerimientos presupuestales acumulados en corredores secundarios - E1 y E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4...	120
Tabla 73. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en corredores secundarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	121
Tabla 74. Requerimientos presupuestales totales desglosados en otros (resto de la red)- E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	122
Tabla 75. Requerimientos presupuestales totales desglosados en otros (resto de la red) - E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	123
Tabla 76. Requerimientos presupuestales acumulados en otros (resto de la red) - E1 y E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	123

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 77. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	124
Tabla 78. Requerimientos presupuestales totales desglosados en total Red Provincial - E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	126
Tabla 79. Requerimientos presupuestales totales desglosados en total Red Provincial - E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	126
Tabla 80. Requerimientos presupuestales acumulados en total Red Provincial - E1 y E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	127
Tabla 81. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.....	128

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Metodología general del proyecto. Elaboración propia.....	17
Figura 2 Distribución del VAB por sector económico	24
Figura 3. Metodología general del proyecto. Estado de avance: Caracterización del Sistema Vial a partir de la BBDD homogeneizada. Elaboración propia.....	31
Figura 4. Conexión por capa de rodadura.....	32
Figura 5. Vías que cruzan reservas naturales	47
Figura 6. Metodología general del proyecto. Estado de avance: Diagnóstico de la Red Vial Provincial. Elaboración propia.....	47
Figura 7. Metodología general del proyecto. Estado de avance: Caracterización logística. Elaboración propia.....	56
Figura 8. Buffer de influencia de las vías de Zamora Chinchipe. Elaboración propia.....	58
Figura 9. Buffer de influencia de las poblaciones en la provincia de Zamora Chinchipe. Elaboración propia.....	60
Figura 10. Metodología general del proyecto. Estado de avance: Evaluación técnico-económica con HDM-4. Elaboración propia.....	70

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 11. Distribución de pesos logísticos en la provincia de Zamora Chinchipe. Elaboración propia.....	73
Figura 12. Categorización de la red vial de Zamora Chinchipe	75
Figura 13. Corredor Prioritario Estratégico (1). Elaboración propia	76
Figura 14. Corredor Prioritario Estratégico (2). Elaboración propia	77
Figura 15. Corredor Secundario (1). Elaboración propia	79
Figura 16. Corredor Secundario (2). Elaboración propia.....	80
Figura 17. Corredor Secundario (3). Elaboración propia	81
Figura 18. Corredor Secundario (4). Elaboración propia.....	82
Figura 19. Corredor Secundario (5). Elaboración propia.....	83
Figura 20. Corredor Secundario (6). Elaboración propia	84
Figura 21. Metodología general del proyecto. Estado de avance: Evaluación técnico-económica con HDM-4. Elaboración propia.....	95
Figura 22. Relación de la regularidad IRI con la velocidad del vehículo en carreteras sin pavimentar. Elaboración propia a partir de Roads Economic Decision Model (RED), Modelo de Evaluación Económica de Caminos de Bajo Volumen de Tránsito, Banco Mundial.	98
Figura 23. Representación algebraica de la función $v=f(IRI)$, con la identificación de los extremos, máximo y mínimo local. Elaboración propia.	99
Figura 24. Metodología general del proyecto. Estado de avance: Plan Plurianual de Inversiones. Elaboración propia.	108
Figura 25. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) por tipo de categoría - E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	110
Figura 26. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) del total de la red - E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4. ...	111
Figura 27. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) por tipo de categoría - E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	113
Figura 28. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) del total de la red - E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4. .	114
Figura 29. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales totales en corredores prioritarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	116
Figura 30. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales acumulados en corredores prioritarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	117
Figura 31. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en corredores prioritarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	118

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 32. Comparación de E1 y E2 de la regularidad promedio por proyecto en corredores prioritarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4. .	118
Figura 33. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales totales en corredores secundarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	120
Figura 34. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales acumulados en corredores secundarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	121
Figura 35. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en corredores secundarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	121
Figura 36. Comparación de E1 y E2 de la regularidad promedio por proyecto en corredores secundarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	122
Figura 37. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales totales en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	123
Figura 38. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales acumulados en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	124
Figura 39. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	125
Figura 40. Comparación de E1 y E2 de la regularidad promedio por proyecto en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4. .	125
Figura 41. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales totales en total Red Provincial. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4. .	127
Figura 42. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales acumulados en total Red Provincial. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	128
Figura 43. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.	128
Figura 44. Lógica de asignación presupuestaria para inversiones en puentes. Elaboración propia.	130

1. INTRODUCCIÓN

La construcción del Presente Plan se desarrolló en función de lo que determina el marco constitucional normativo y de políticas vigentes en el país, así como las orientaciones del Plan Estratégico Nacional de Movilidad, lo establecido en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, especialmente en el eje de conectividad, así como la normativa reciente que se recoge en la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre.

En el Ecuador la competencia de “planificar, construir y mantener la vialidad” es compartida por el nivel central, el provincial y el municipal. El nivel central se ocupa de red vial categorizada como nacional, los municipios de las vías en áreas consolidadas (o “urbanas”), y el resto de la red vial es de competencia provincial. La Resolución 009-CNC-2014 del Consejo Nacional de Competencias regula este ejercicio compartido, especificando atribuciones de cada nivel de gobierno. La competencia de “planificar, construir y mantener la vialidad” para las provincias se expresa en la Constitución de la República, art. 263 numerales 1 y 2; el COOTAD, en su art. 42 letra b), y art. 129.

Cada nivel de gobierno asume la administración de una red, dado que la conectividad y movilidad es de carácter estratégico, cuando una vía de la red vial nacional, regional

o provincial atraviere una zona urbana, la jurisdicción y competencia sobre el eje vial pertenecerá al gobierno central, regional o provincial, según el caso (Art. 8 LSNIIV).

El Plan Vial es un instrumento complementario y que aporta a la consecución de las metas establecidas en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Provincia, por tanto, el presente instrumento en una fase preliminar es un elemento complementario que coadyuva al cumplimiento de la visión de desarrollo de la Provincia.

El Plan Vial además de ser un instrumento complementario a la Planificación Territorial, es parte de un Sistema de Movilidad y Transporte, que en algunas provincias implica establecer mecanismos multimodales, conectando la red de carreteras con el transporte marítimo, fluvial y aéreo, por lo cual, el desafío será articular a futuro la elaboración e implementación del Plan Estratégico de Movilidad Provincial, como otro insumo que complementa al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, conforme lo establece la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre.

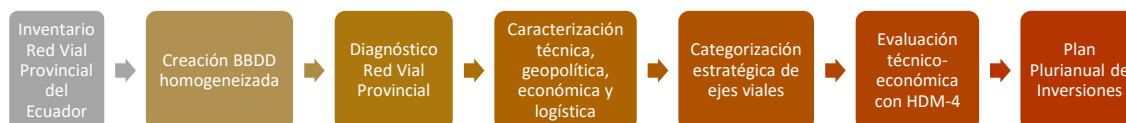
Además, de las disposiciones legales, el Plan Vial de la provincia es un elemento esencial que ayudará a atender a las necesidades estratégicas del territorio, en relación con la accesibilidad y movilidad de personas y recursos; y, atender a las condiciones de operatividad, que resulta de estudios y diseños técnicos. La conservación de una red de infraestructura implica el cumplimiento de normas y especificaciones técnicas para mantener condiciones de seguridad y operación.

El presente instrumento se ha construido sobre la base de información técnica oficial proporcionada por el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia y el CONGOPE (Consortio de Gobiernos Autónomos Provinciales del Ecuador), así como de la recopilación de la información secundaria oficial de las distintas Instituciones Públicas. Dicho instrumento está fundamentado en la homologación, homogeneización y sistematización de los datos obtenidos en las mediciones de campo donde se identificaron y registraron las características y estado de las vías que forman el sistema vial provincial (inventarios viales). Posteriormente, tras realizar su preparación y análisis a través de software especializado (GIS y HDM-4), se ha identificado con claridad cuándo y dónde se llevarán a cabo las intervenciones viales que requiere la provincia. De esta manera, el presente instrumento sirve como herramienta de gestión de la vialidad provincial y permitirá facilitar el desarrollo territorial y socioeconómico, fomentando la productividad y el desarrollo económico y promoviendo la movilidad humana y el transporte de productos vinculado a las estrategias para el uso productivo del suelo, en el marco de las políticas de desarrollo

provincial, con proyectos viales (red vial primaria) que garanticen su sustentabilidad en el largo plazo y mejorando la capa de rodadura de la red vial secundaria y terciaria, priorizada por la comunidad.

Para llevar a cabo la articulación del presente Plan de Desarrollo Vial Integral, se han dividido las actividades en las fases que presenta la siguiente figura, las cuales se irán describiendo a lo largo del documento.

Figura 1. Metodología general del proyecto. Elaboración propia.



2. MARCO LEGAL

La Constitución de la República del Ecuador aprobada en 2008, posiciona a la planificación y a las políticas públicas como instrumentos para la consecución de los Objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir y la garantía de derechos. La Carta Magna, estipula que la planificación tiene por objeto propiciar la equidad social y territorial y promover la concertación.

El artículo 280 de la Constitución, establece que el Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos; y coordinará las competencias exclusivas entre el Estado central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás sectores

Los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial son los instrumentos de planificación previstos por la Constitución, y los Códigos Orgánicos de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización y el de Planificación y Finanzas Públicas -COOTAD y COPFP- (en vigencia desde octubre del 2010), que permiten a los Gobiernos Autónomos Descentralizados -GAD's-, desarrollar la gestión concertada de su territorio, orientada al desarrollo armónico e integral.

Asimismo, el artículo 263.- Los gobiernos provinciales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley: planificar,

construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.

El Código Orgánico de Organización territorial Autonomía y Descentralización establece en artículo 41 que los gobiernos autónomos descentralizados provinciales tendrán la responsabilidad de ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco prestar los servicios públicos, construir la obra pública provincial, fomentar las actividades provinciales productivas, así como las de vialidad, gestión ambiental, riego, desarrollo agropecuario y otras que le sean expresamente delegadas o descentralizadas, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad. Por otra parte, el artículo 42 establece entre las competencias exclusivas del Gobierno Provincial, la de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.

Según el COOTAD la estructura de planificación se ha definido en tres componentes esenciales de acuerdo con el Artículo 128 - Sistema integral y modelos de gestión. - Todas las competencias se gestionarán como un sistema integral que articula los distintos niveles de gobierno y por lo tanto serán responsabilidad del Estado en su conjunto. El ejercicio de las competencias observará una gestión solidaria y subsidiaria entre los diferentes niveles de gobierno, con participación ciudadana y una adecuada coordinación interinstitucional. El Art. 129, numeral cuarto establece que las facultades de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya zonas urbanas, le corresponden al gobierno autónomo descentralizado provincial.

La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre en su artículo 7 define como red vial provincial, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, al conjunto de vías que, dentro de la circunscripción territorial de la provincia, no formen parte del inventario de la red vial estatal, regional o cantonal urbana.

Asimismo, la referida Ley en su artículo 17 menciona que son deberes y atribuciones de los Gobiernos Locales, en este caso del nivel provincial, elaborar e implementar el Plan Sectorial de Infraestructura del Transporte Terrestre Cantonal, Provincial o Regional y el Plan Estratégico de Movilidad, mismo que será un insumo del respectivo Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

Por otra parte, la Resolución 009, RO 413 Regulación para el ejercicio de la competencia para planificar, construir y mantener la vialidad, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, metropolitanos, municipales y parroquiales rurales.

Esta resolución expide la regulación para el ejercicio de la competencia de “Planificación, construcción y mantenimiento de la vialidad” en beneficio de los GAD provinciales, metropolitanos, municipales y parroquiales rurales. La misma, faculta a los GAD provinciales a realizar planes y proyectos para la construcción y mantenimiento de la red vial provincial, además de expedir sanciones, así como verificar el cumplimiento de la normativa sobre cargas y pesos de vehículos en la red vial provincial.

Finalmente, se estableció que los GAD parroquiales rurales, en coordinación con los GAD provinciales y/o municipales, asuman las atribuciones para proponer programas de rehabilitación de vías y puentes, y de recuperación ambiental, o realizar el mantenimiento rutinario de las vías de las redes viales provinciales y cantonales, entre otras.

3. CARACTERIZACIÓN DE LA PROVINCIA

3.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA PROVINCIA

La Provincia de Zamora Chinchipe tiene una superficie de 10.572,03 Km², extensión que representa el 4.4% del territorio Nacional. Los cantones más extensos de la Provincia de Zamora Chinchipe son: Nangaritzza, Palanda y Zamora, con superficies que representan el 19.14 %; 18.70 %; y 17.56 %, respectivamente, del total del territorio provincial. Se encuentra ubicada en la región sur de la Amazonía ecuatoriana, localizada entre los meridianos de 79° 30` 07” W y 78° 15` 07” W de longitud Oeste y los paralelos 3° 15` 12” S y 5° 05` 12” S de latitud Sur, en la región Sur de la Amazonía Ecuatoriana.

La Provincia de Zamora Chinchipe, limita:

- Al Norte: Con la Provincia de Azuay y Morona Santiago,
- Al Sur: Con la República del Perú,
- Al Este: Con la República del Perú,
- Al Oeste: Con las provincias del Azuay y Loja.

3.2. DESCRIPCIÓN BIOFÍSICA DE LA PROVINCIA

El clima de la Provincia de Zamora Chinchipe en su totalidad es Cálido-Húmedo, con las siguientes características climatológicas:

- Altitud (m.s.n.m) DE 815 HASTA 2800 msnm
- Precipitación (mm) 2000 mm / año
- Temperatura (°C) DE 17° y 22°C
- Humedad Relativa HASTA 99 %
- Índice de humedad 92%
- Tipo de Clima CÁLIDO HÚMEDO

En la Provincia de Zamora Chinchipe, existe 4 Cuencas y 207 Microcuencas, clasificadas de la siguiente manera:

- Cuenca Zamora. 39 Microcuencas
- Cuenca Yacuambi: 71 Microcuencas
- Cuenca Nangaritza: 46 Microcuencas
- Cuenca Mayo: 51 Microcuencas

El relieve orográfico de la provincia de Zamora Chinchipe es accidentado, ya que la cordillera Oriental y Occidental de los Andes llega a estrecharse formando nudos y ramificaciones que se extienden a esta provincia; hacia el Oriente está la cordillera del Cóndor o Tercera cordillera en la región amazónica, los niveles van desde los 680 m.s.n.m. hasta los 3840 m.s.n.m.

En la parte norte están las estribaciones y el Valle de Yacuambi, que se desprenden de la cordillera de Chuchumbleta; al sur están las estribaciones del Condorcillo, del Chivato y de los ríos Tigre y Jimbilla. En la parte sur están las estribaciones del Zamora, Paredones, Numbala, Caluma y El Vergel. Estas estribaciones dan origen a los principales ríos de la provincia que corren tanto de norte a sur o viceversa, como del Este a sur por los flancos de la cordillera del Cóndor.

Zamora Chinchipe es una de las provincias con mayor biodiversidad y producción hídrica del país. Así mismo, dispone de importantes depósitos minerales, ubicados, sin embargo, bajo las zonas donde se encuentran las riquezas renovables de la provincia. A pesar de que aproximadamente el 53 % de la superficie provincial se encuentra bajo alguna forma de protección, estas riquezas se encuentran amenazadas por un proceso agresivo de pérdida de cobertura boscosa y por la contaminación de sus recursos hídricos. Esto se ha dado debido a una concepción reduccionista del ambiente, visto desde el estado y el sistema económico vigente,

simplemente, como fuente de materia prima o depósito inagotable de desechos, y no como soporte vital de una existencia plena, tal como representa para la nacionalidad Shuar, pueblo originario de la provincia.

La actividad ganadera extensiva, la explotación irracional de la madera, los asentamientos mineros de pequeña escala y un sistema de asentamientos poblaciones con prácticamente nulos sistemas de tratamiento de los desechos sólidos y líquidos constituyen las principales amenazas a este santuario de biodiversidad. Por otro lado, la posible instalación de distritos mineros a gran escala en la Cordillera del Cóndor y en la Cordillera Oriental de los Andes, de acuerdo a los planes estatales transnacionales, determinan la necesidad de priorizar los esfuerzos por garantizar la conservación y uso de esta riqueza con equidad y justicia inter e intra generacional. El principal legado de la provincia para el presente y futuro es garantizar que las funciones integrales de soporte de la vida, así como de provisión de alimentos y materia prima se mantengan en el tiempo.

Nueva “tenencia” de la tierra. Como ya se señaló, el subsuelo de casi una cuarta parte de la provincia está concesionado para la actividad minera metálica y no metálica. Por otro lado, en zonas como Tundayme, El Zarza, Tutupali, están apareciendo formas iniciales de concentración monopólica de la tierra. La empresa Ecuacorriente ha comprado por lo menos 3.000 has.

3.3. DESCRIPCIÓN SOCIOCULTURAL DE LA PROVINCIA

La provincia de Zamora Chinchipe, según el censo de noviembre del 2010, tiene una población de 91.376 habitantes, valor comparado con 76.601 habitantes del censo 2001, representa un incremento del 19.29 % en los últimos 9 años. Del total de la población de la provincia el 39.58 % se encuentra en el área urbana y el 60.42 % en el sector rural; el 51.93 % son hombres y 48.07 % son mujeres.

La etnia autóctona de la Región Amazónica es la Shuar, por sus potencialidades naturales, agrícolas, pecuarias, mineras, turísticas, etc., la provincia de Zamora Chinchipe ha sido colonizada por una variedad de etnias y nacionalidades, En la provincia predominan los mestizos, los mismos que representan el 80,32 % de la población total; los indígenas representan el 15,56 %, teniendo en cuenta que dentro de esta clasificación están las etnias Shuar, Saraguros y Puruhás; también existen en pequeñas cantidades de Afro-ecuatorianos y otros. Los Cantones más poblados de la provincia son: Zamora, Yantzaza y Chinchipe, los mismos que representan el 28,45 %; 19,00 %, y 11,09 %, respectivamente; para tener un panorama completo de la población por Cantones.

La llegada de los primeros colonos de las provincias colindantes a Zamora Chinchipe, por efectos de la sequía entre otras causas a terrenos baldíos, luego la explotación minera, etc. permitió que estos se ubiquen en sitios no planificados, generando impacto a los recursos naturales, condiciones de insalubridad, situaciones de riesgo permanente, que paulatinamente fueron creciendo situándose en el año 1990 la tasa de crecimiento anual en 4.33, disminuyendo en el 2010 a 1.33 como consecuencia de la emigración masiva al exterior. Actualmente la TCA es de 1.96, siendo la población Urbana la que más ha crecido (TCA 3.19), producto de la migración rural a sitios Urbanos, como consecuencia de la baja producción y rentabilidad agropecuaria, escasa infraestructura, etc. generando cinturones urbano marginales con deficiencia de servicios básicos, y malas condiciones de vida, ya que no existe una planificación Urbanística por parte de los Municipios, ni planes de vivienda, que permitan solucionar el déficit habitacional.

En el campo educativo, si bien la Provincia cuenta con planteles a lo largo y ancho de toda su Geografía: 297 en educación Básica, 30 en Educación media y 51 artesanales, la infraestructura de los mismos es limitada y con poco mantenimiento especialmente en el sector rural, debido a la falta de interés de las Autoridades, la poca asignación de recursos y la falta de articulación de los Organismos competentes, provocando malestar e incomodidad en los alumnos, baja asimilación de sus conocimientos, deserción escolar y migración a centros urbanos masificando el ingreso de alumnos a carreras administrativas e informáticas, y desestimando a los colegios rurales que ofrecen carreras agropecuarias.

En el campo de la Salud, existe un alto índice de Morbilidad 39.031 casos en el 2010, debido entre otras causas a los malos hábitos de alimentación e higiene, deficitarias obras de saneamiento ambiental, agua no apta para el consumo humano por la contaminación de ríos y quebradas, mal manejo de los desechos sólidos, la falta de empoderamiento de los padres en la atención preventiva y el desconocimiento de las bondades que prestan los alimentos y la medicina ancestral, lo que trae como consecuencia un incremento del gasto familiar, bajo rendimiento y deserción escolar, Por otra parte si bien existen unidades de Salud en diferentes lugares de la Provincia 3 hospitales. 14 Subcentros y 33 puestos de salud, aun no se ha llegado a lugares rurales dispersos con difícil acceso en los diferentes cantones, existe un déficit en capacidad de infraestructura, equipos e insumos, así como poco mantenimiento de los existentes en los centros rurales, falta personal médico en los lugares marginales y existe concentración de profesionales en los principales centros de salud,

3.4. DESCRIPCIÓN ECONÓMICO-PRODUCTIVA DE LA PROVINCIA

Según los datos proporcionados por el Banco Central del Ecuador (cuentas nacionales 2016), la provincia de Zamora Chinchipe ocupa el último lugar en lo que respecta a la producción del VAB nacional teniendo una producción de 289,750 dólares al Valor Agregado Bruto del Ecuador lo que representa 0.3% del total nacional, como se puede apreciar en la siguiente tabla.

Tabla 1 Distribución del VAB nacional por provincia

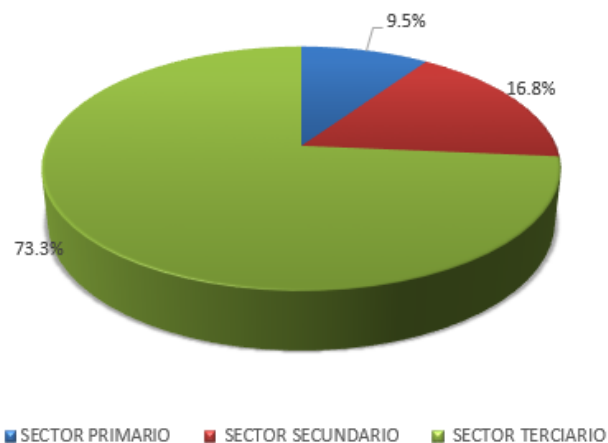
Ranking nacional	Nivel	Provincias	Región	Valor Agregado	Participación Territorial	Participación Nacional	Nivel
1		PICHINCHA	Sierra	25,270,011	57.6%	27.5%	
2		GUAYAS	Costa	24,970,220	59.9%	27.2%	
3		MANABÍ	Costa	5,963,212	14.3%	6.5%	
4		AZUAY	Sierra	4,736,948	10.8%	5.2%	
5		LOS RÍOS	Costa	3,507,868	8.4%	3.8%	
6		EL ORO	Costa	3,198,916	7.7%	3.5%	
7		ESMERALDAS	Costa	2,929,768	7.0%	3.2%	
8		ORELLANA	Amazonía	2,720,849	45.1%	3.0%	
9		TUNGURAHUA	Sierra	2,630,034	6.0%	2.9%	
10		CHIMBORAZO	Sierra	1,950,391	4.4%	2.1%	
11		SANTO DOMINGO	Sierra	1,824,190	4.2%	2.0%	
12		IMBABURA	Sierra	1,787,245	4.1%	1.9%	
13		LOJA	Sierra	1,773,237	4.0%	1.9%	
14		COTOPAXI	Sierra	1,674,149	3.8%	1.8%	
15		SUCUMBÍOS	Amazonía	1,604,430	26.6%	1.7%	
16		SANTA ELENA	Costa	1,140,293	2.7%	1.2%	
17		CAÑAR	Sierra	1,020,290	2.3%	1.1%	
18		CARCHI	Sierra	661,379	1.5%	0.7%	
19		BOLÍVAR	Sierra	576,012	1.3%	0.6%	

20	PASTAZA	Amazonia	545,615	9.0%	0.6%
21	MORONA SANTIAGO	Amazonia	453,256	7.5%	0.5%
22	NAPO	Amazonia	421,864	7.0%	0.5%
23	ZAMORA CHINCHIPE	Amazonia	289,750	4.8%	0.3%

Fuente: Banco Central del Ecuador, 2016

De acuerdo con la información proporcionada, el principal sector económico de la provincia de Zamora Chinchipe es el sector de servicios proporcionando el 73.3% del VAB producido en la provincia, a este le sigue el sector industrial manufacturero con el 16.8% y por último el sector primario con un aporte a la economía provincial del 9.5% del VAB.

Figura 2 Distribución del VAB por sector económico



Elaboración propia a partir de datos del Banco Central del Ecuador, 2016

En la provincia de Zamora Chinchipe, según el banco Central del Ecuador tiene como la actividad económica que más aporta al VAB provincial a la administración pública, la cual cuenta con una producción de 53,652 dólares lo que representa el 18.5% del VAB total de la provincia, a esta le sigue la construcción con un aporte del 15.0%, la enseñanza con el 13.0%, las actividades de transporte, información y comunicaciones con el 12.8% y el comercio al mayor y por menor con el 10.4% del VAB de la provincia.

Encontramos que cuatro de las cinco principales actividades económicas pertenecen al sector de servicios siendo la actividad de la construcción la única que pertenece al sector de secundario, también un punto a destacar que las otras cuatro actividades producen el 54.8% del VAB de la provincia de Zamora Chinchipe.

Las actividades pertenecientes al sector primario como lo son las actividades de agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, así como la explotación minera tienen un aporte bastante reducido puesto a que pese a que las actividades agropecuarias ocupan el octavo puesto entre las principales actividades económicas de la provincia solo produce el 6.3% del VAB provincial y en el caso de la explotación minera, esta aporta el 3.2% del VAB.

Tabla 2 Distribución del VAB provincial por Actividad económica

Ranking	Actividad	VAB	%	Sector
1	Administración pública	53,652	18.5%	Terciario
2	Construcción	43,541	15.0%	Secundario
3	Enseñanza	37,710	13.0%	Terciario
4	Transporte, información y comunicaciones	37,175	12.8%	Terciario
5	Comercio	30,151	10.4%	Terciario
6	Actividades profesionales e inmobiliarias	20,069	6.9%	Terciario
7	Salud	18,372	6.3%	Terciario
8	Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	18,227	6.3%	Primario
9	Explotación de minas y canteras	9,370	3.2%	Primario
10	Actividades de alojamiento y de comidas	7,433	2.6%	Terciario
11	Suministro de electricidad y de agua	5,397	1.9%	Terciario
12	Manufactura	5,089	1.8%	Secundario
13	Actividades financieras	2,431	0.8%	Terciario
14	Otros servicios	1,133	0.4%	-
TOTAL		289,750	100%	

Fuente: Banco Central del Ecuador, 2016

3.5. DESCRIPCIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS DE LA PROVINCIA

Las cabeceras cantonales Zamora, Yantzaza, Zumba y El Pangui, cuentan con la más alta valoración es decir han sido mejor atendidas en su infraestructura y cuentan con

mayor concentración de Población, Las Parroquias rurales Cumbaratza, Guadalupe y Los Encuentros que se encuentran ubicadas cerca o entre las dos principales ciudades de la Provincia (Zamora y Yantzaza) tienen una valoración cercana a 3 (media), la mayoría de las cabeceras parroquias rurales tienen una valoración baja, muy baja e inexistente que son las Poblaciones menos atendidas y se encuentran más alejadas de los principales Centros Urbanos, en sitios dispersos de nuestra geografía que no cuentan con vías de acceso, y con un alto índice de demandas no satisfechas, por lo tanto debe establecerse políticas que propendan a asignación de recursos para ejecución de obras en estos lugares, en la búsqueda de lograr en crecimiento equitativo integral de la Provincia.

4. FACTORES DE INCIDENCIA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN VIAL

4.1. FACTORES AMBIENTALES

La correcta implementación del Plan de Vialidad de la Provincia debe apuntar a garantizar la resiliencia y sostenibilidad de los proyectos que se planifiquen y ejecuten. Es vital identificar el riesgo derivado de las amenazas naturales, antrópicas y del calentamiento global antropogénico, que podrían afectar las intervenciones en vialidad. Por tanto, es necesaria la observación de los siguientes factores:

4.1.1. Impactos ambientales

Se enmarca en la reducción de los impactos ambientales, causados por los procesos de construcción, uso de la estructura y por el ambiente en donde se desarrollan las intervenciones de vialidad. La implementación del Plan Vial considerará lineamientos y políticas que no atenten contra el ambiente. La construcción vial debe tener una responsabilidad con el ambiente en favor de minimizar los recursos, previniendo la degradación ambiental, y proporcionando un ambiente saludable, en función de los siguientes elementos:

- Las obras de infraestructura generan fragmentación de los ecosistemas, reduciendo el hábitat original de las especies (Gascón, 2000). Por lo tanto, es necesario considerar estrategias integrales que logren recuperar el estado de los ecosistemas o que definan lineamientos para que algunos de los ecosistemas frágiles no sean fragmentados.

- Analizar los impactos en el medio biofísico (por ejemplo, en el agua, suelo y biodiversidad) y sus estrategias (como medidas para disminuir el nivel de impacto).

4.1.2. Riesgos climáticos

El cambio climático afecta y afectará el entorno, lo cual repercutirá en las vías. Por lo tanto, la planificación y localización de las vías, debe pensarse considerando los impactos que el cambio climático genera sobre la infraestructura misma, y también sobre el entorno relacionado con las vías, en especial los ecosistemas aledaños.

La implementación de las intervenciones de obra debe enmarcarse en la definición de los riesgos frente a desastres naturales. En este sentido, entender la vulnerabilidad de las vías y definir medidas efectivas de adaptación implica considerar aspectos que hacen parte del entorno de la vía, los cuales pueden modificar la vulnerabilidad del territorio y de la infraestructura del sector. Sirvan como ejemplo los cambios en el uso del suelo debido a los procesos de urbanización o agrícola o la deforestación en las cuencas donde están construidas las vías. Hay que resaltar que el ordenamiento territorial bien hecho puede ayudar en gran medida a reducir las vulnerabilidades a un costo mucho más razonable que las soluciones estructurales de intervención física que muchas veces son inapropiadas, insuficientes, degradables y en ocasiones aumentan el riesgo para algunas zonas en el futuro.

Por ello, las intervenciones viales que se derivarán del presente instrumento se aplicarán en función de:

- Análisis de los riesgos climáticos y los problemas asociados a ellos como deslizamiento de masas o inundaciones, etc.
- Emisiones de gases de efecto invernadero, para ello se debe tomar en cuenta la funcionalidad logística de la vía.

Por otra parte, la aplicación del Plan Vial en una lógica de contribución directa con el desarrollo territorial se sujeta a que las intervenciones viales tengan los respectivos análisis socio – ambientales en función de, al menos, los siguientes elementos:

- Descripción del proyecto, duración, alternativas y tecnología, inversión total, descripción de actividades.
- Recursos naturales del área que serán aprovechados, materia prima, insumos, y producción que demande el proyecto.

- Generación de residuos, ruido, almacenamiento y manejo de insumos, posibles accidentes y contingencias.
- Consideraciones ambientales e identificación de los impactos "clave".
- Formulación de medidas de mitigación y prevención, que reduzcan o eviten los impactos negativos clave identificados.
- Matriz de identificación de impactos ambientales.

a) FACTORES DE RIESGOS

La vitalidad dentro de un territorio es considerada como una línea vital para su sobrevivencia. Es un elemento esencial que se debe proteger frente a la ocurrencia de eventos adversos que puedan generar emergencias o desastres. Según la Secretaría Técnica de Gestión de Riesgos¹, la mayoría de infraestructuras existentes en el Ecuador presentan serias deficiencias de comportamiento, al ser requeridas por acciones no permanentes (como aquellas generadas por una amenaza natural) tanto en el análisis y diseño, como en la construcción y mantenimiento. Muchas de las obras de infraestructura que se constituyen como logros de desarrollo para nuestros pueblos, han sido erigidas con altos niveles de vulnerabilidad, respondiendo a una ausencia de políticas para la gestión del riesgo en las instituciones nacionales.

La ocurrencia de desastres y sus impactos debe procurar a la reflexión sobre la importancia de tomar conciencia sobre la falta de prevención y mitigación previa al evento. Valorar los costos de daños por desastre permite evitar la generación de riesgos futuros. Los costos tras haber ocurrido un desastre pueden ser abordados desde los costos de infraestructura, patrimonio y bienes perdidos; los costos de atención del desastre y rehabilitación inmediata; los costos de programas de rehabilitación del sistema; y los costos de reconstrucción.

También se debe considerar el lucro cesante por no poder utilizar la infraestructura, dependiendo de la magnitud de los daños. El tiempo que demore en poder utilizarse la infraestructura implicará pérdidas. De ello surgen los conceptos de riesgo aceptado y de riesgo aceptable. Debido a que no es económicamente factible construir proyectos totalmente invulnerables, siempre habrá el riesgo de sufrir daños. Por ello se debe definir el nivel de riesgo aceptable. Las normativas de construcción actual

¹ SECRETARÍA TÉCNICA DE GESTIÓN DE RIESGOS. Guía para la incorporación de la variable riesgo en la gestión integral de nuevos proyectos de Infraestructura. MCSIE, STGR, PNUD. Quito.

especifican que las infraestructuras deben diseñarse y construirse para soportar ciertos niveles de amenazas naturales.

Para mitigar el riesgo por eventos naturales al que puede verse sometido un proyecto de infraestructura vial, debe cuantificarse ese riesgo y sus componentes, a fin de diseñar una estrategia para enfrentarlo. El estudio de amenazas describe el tipo, naturaleza, características y potencial de las amenazas, llegando a una cuantificación de diferentes niveles de amenaza con diferentes probabilidades de ocurrencia. El estudio de detección de vulnerabilidad es un estudio donde se definen las debilidades del proyecto ante diferentes niveles de amenazas, e incluso las medidas de mitigación posibles para lograr que el anteproyecto supere los diferentes niveles de amenaza bajo criterios de riesgo aceptable. La definición de las medidas de protección o mitigación ayudarán a mejorar la estimación de costos del proyecto. Este tipo de estudios requiere, por lo general, de un equipo multidisciplinario que esté familiarizado con esos aspectos.

Respecto a las amenazas, los aspectos mínimos que se deben considerar son el historial de eventos peligrosos en el área, informes sobre ocurrencias de desastres pasados, evaluaciones de amenazas y vulnerabilidades del área, evaluaciones del riesgo y mapas disponibles, estudios de impactos luego del desastre, recopilaciones sobre experiencias y lecciones aprendidas.

En lo que respecta a las vulnerabilidades, lo fundamental que se debe incorporar en el estudio son los efectos que tiene la ocurrencia de cada amenaza sobre el proyecto la solidez del proyecto para resistir todas las amenazas, el nivel y tipo de amenaza que debe tener el proyecto para sobrevivir sin ningún daño y las medidas de protección que se deban implementar, el nivel de daños técnicos y económicos reparables y las medidas de protección a implementarse por tipo de amenaza, el nivel y tipo de amenaza que debe el proyecto sobrevivir sin llegar al colapso aunque sufra daños irreparables, los costos y beneficios de las medidas de mitigación en términos económicos y de calidad de vida.

La detección temprana de amenazas y vulnerabilidades en fases de operación es crucial para garantizar la propia supervivencia de los proyectos que se implementen a raíz del presente Plan Vial. Con ello puede estudiarse el problema, encontrar su solución y aplicarla antes de que la amenaza se desencadene y genere un desastre. A veces la construcción del proyecto genera nuevas amenazas y vulnerabilidades, como es el caso de las vías y carreteras que generan trabajos de corte y relleno realizados de manera deficiente generando laderas que, con el tiempo, durante la fase de operación se vuelven inestables, creando una nueva amenaza ante la cual la vía es

muy vulnerable. En el caso de puentes, la inspección y mantenimiento adecuado permite incrementar la vida útil de los elementos estructurales del mismo, de sus apoyos y de sus estribos, ante amenazas de desbordamiento de ríos, erosión de estribos y de los propios elementos estructurales resistentes del puente.

4.2. FACTORES ECONÓMICOS PRESUPUESTARIOS

Las acciones que se desprenden del Plan Vial deben incorporar un análisis de los factores económicos y presupuestarios del Gobierno Provincial para garantizar su implementación y sostenibilidad. Es prelativo analizar los proyectos que se deriven bajo un enfoque técnico, político y con procesos participativos. Sin embargo, el análisis de la capacidad de financiamiento del Gobierno Provincial es lo que permitirá tomar decisiones en los distintos espacios respecto a las obras que se van a ejecutar en los periodos correspondientes y, en el caso de que los recursos sean insuficientes, determinar otras fuentes de financiación de la vialidad para la atención de la ciudadanía y el desarrollo de la provincia.

El Gobierno Provincial, durante la implementación del Plan vial en sus dos fases, propenderá a un manejo administrativo-financiero coherente con el desarrollo territorial, para lo cual, los gastos del GAD Provincial deben priorizarse según se indica dentro de la normativa nacional. Es necesario tener un análisis de los gastos permanentes del GADP, como son los gastos en personal, operativos-activos fijos y gastos no permanentes. Realizando este análisis se determina el monto para la inversión pública para los periodos futuros. Esto se vinculará a la programación plurianual y anual del Gobierno Provincial, con el fin de que toda la inversión pública se maneje con el mismo techo presupuestario, sabiendo que **el promedio de asignaciones del GAD Provincial de Zamora Chinchipe es de 11,755,003.93 dólares.**

Con el fin de que se determine la sostenibilidad financiera del plan vial, se debe realizar flujo de ingresos plurianual y gastos (inversión, mantenimiento, reparación, etc.). Para el flujo de ingresos es pertinente mencionar lo que se indica en el reglamento del Código de Planificación y Finanzas Públicas en el Art. 99, último inciso, numeral uno: “En el caso de los gobiernos autónomos descentralizados, el techo de certificaciones presupuestarias plurianuales para inversión será como máximo lo correspondiente a inversiones de las transferencias asignadas por ley, del Estado Central del año anterior al que se certifica. Dicho techo deberá ser aprobado por el órgano legislativo correspondiente.”.

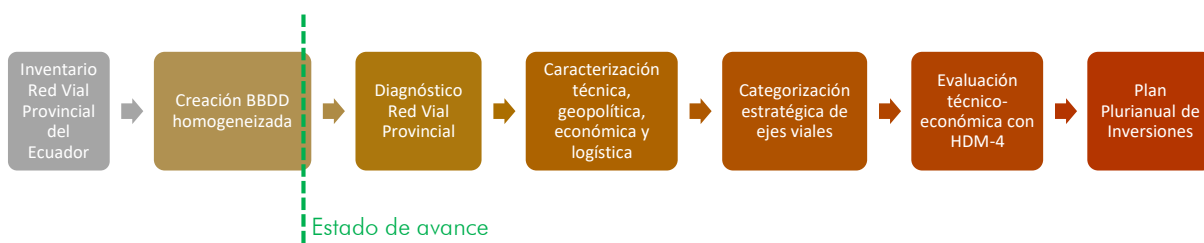
A esto se añade la necesidad de ser más cautos en la generación y programación de estudios y obras viales, para aprovechar al máximo el presupuesto institucional a

distribuir. Lo que se pretende es mejorar la eficiencia de la gestión vial, para lo cual es necesario realizar evaluaciones económicas de las vías en función de los costos de la provincia, para aprovechar al máximo los recursos a distribuir que, en el caso del Gobierno Provincial, son de un 60% del monto de asignaciones totales².

5. CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA VIAL DE LA PROVINCIA

En primer lugar, es preciso recordar la metodología general del proyecto y sus fases y poder contextualizar el presente apartado. En la siguiente figura se observa la contextualización de las diferentes etapas del proyecto de una manera global. La caracterización del Sistema Vial de la provincia, cuyo análisis y resultados se exponen en este apartado, se ha realizado a partir de la BBDD homogeneizada conformada a partir del Inventario de la Red Vial Provincial. Por tanto, en este apartado, se realiza una descripción del contenido de dicha BBDD.

Figura 3. Metodología general del proyecto. Estado de avance: Caracterización del Sistema Vial a partir de la BBDD homogeneizada. Elaboración propia.



5.1. DESCRIPCIÓN DE LA OFERTA VIAL DE LA PROVINCIA

La vialidad se encuentra en la tercera parte del territorio provincial la cual está conformada por 1744.97 km de vías, sin incluir la zona urbana. Clasificación del sistema vial provincial de acuerdo con las competencias que regula la Resolución CNC - 009 - 2014.

Tabla 3. Tipo de Vía

Tipo de vía	Longitud (km)
ASENTAMIENTO HUMANO A ASENTAMIENTO HUMANO	312,9
CABECERA PARROQUIAL RURAL A ASENTAMIENTO HUMANO	80,0
CANTON A CANTON	359,6
ESTATAL CON ASENTAMIENTO HUMANO	24,1
OTROS	477,2
PARROQUIA RURAL A PARROQUIA RURAL	400,2
PROVINCIA A PROVINCIA	90,9

² En referencia a la información proporcionada por los Gobiernos Provinciales en el SIGAD - SENPLADES

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.2. DESCRIPCIÓN DE LA IMPORTANCIA VIAL

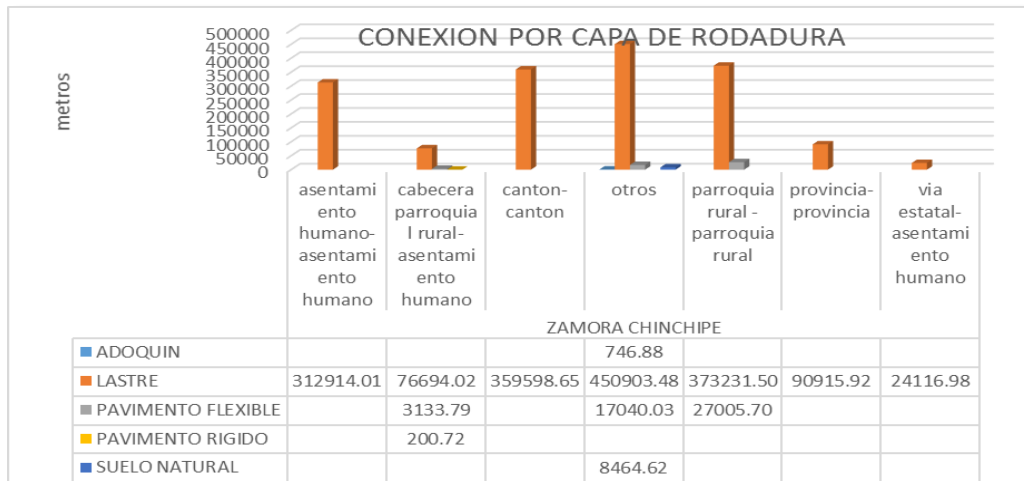
De la información recabada se puede determinar que el total de vías alternas a la red estatal es 99.68 Km; 19.81 Km que conduce a planta de tratamiento; 0.54 Km que conducen a un relleno sanitario; 1.40 km conduce a un proyecto social que corresponde al 0.08 % de la vialidad provincial; a proyectos estratégicos una longitud de 16.73 km, ninguna vía conduce a proyectos de seguridad nacional y a proyectos productivos.

5.3. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS VÍAS

5.3.1. Tipo de superficie

El sistema vial correspondiente al Gobierno Provincial de Zamora Chinchipe es de 1.744,9 km. Esta red según tipo de superficie de rodadura tiene 0.2 km de pavimento rígido (0.01%), 47.179 km de pavimento flexible (2.7%), 1688.37 km de Lastre (96.75%), 0.75 km de adoquín (0.04%) y 8.46 km de suelo natural (0.48%).

Figura 4. Conexión por capa de rodadura



Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.3.2. Estado de superficie de rodadura

El estado de la superficie de rodadura de la red vial provincial de Zamora Chinchipe presenta en su mayoría un estado regular con 981.87 Km que corresponde al 56.27%, seguido por un estado bueno con 571.20 km que corresponde al 32.73% y finalmente

un estado malo con 191.89 km que corresponde al 10.99%. El Cantón Zamora, es el cantón que más presenta un estado malo en su mayoría de capa de rodadura con 65.18 km que corresponde al 57.66% de la vialidad del cantón. El cantón Palanda es el cantón con mayor estado regular en su capa de rodadura con 203.259 km que corresponde al 92.19% de la vialidad del cantón. Finalmente, el cantón Yantzaza es aquel que mejor presenta un estado bueno en su superficie de rodadura con 146.59 km que corresponde al 64.05 % de la vialidad del Cantón.

Tabla 4. Estado de la capa de rodadura

Cantón	Bueno	Malo	Regular	Total general
Centinela Del Cóndor	59.30	21.30	32.4	113.03
Chinchipe	87.81	13.86	17.60	277.76
El Pangui	84.20	45.98	50.26	180.45
Nangaritza	37.44	10.38	118.16	165.99
Palanda	9.60	7.61	203.25	220.47
Paquisha	31.10	4.01	53.31	88.43
Yacuambi	32.62	15.22	71.19	119.05
Yantzaza	146.59	8.28	73.95	228.84
Zamora	82.50	65.18	203.22	350.91
Total General	571.21	191.88	981.86	1.744,96

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.3.3. Ancho de vías y calzada

El ancho de vía y de calzada es variable por lo que se lo clasificó de acuerdo al tipo de capa de rodadura para obtener un promedio del ancho de las vías respectivamente.

5.3.4. Uso del derecho de vía

El uso de derecho de vía de la red vial provincial de Zamora Chinchipe, en su mayoría presenta un aprovechamiento pastizal con 53.03%, bosques 27.54%, maleza un 15.64%, agrícola un 3.08%, en infraestructura 0.60% y en otros tipos de uso con 0.08%. El cantón con mayor uso agrícola es Chinchipe con el 7.66% del cantón, el de mayor

porcentaje de bosques es Zamora con 29.51% del cantón, con mayor maleza en el derecho de vía el cantón Chinchipe con 43.16% del cantón, y con mayor área de pastos Palanda con el 82.43% del cantón. El cantón que presenta mayor cantidad de infraestructura en el uso de derecho de vía es el cantón Zamora con el 2.11% del cantón.

Tabla 5. Uso de Vía

Cantón	Agrícola	Bosque	Infra Estructura	Maleza	Otro	Pastos
Centinela Del Cóndor	0.28%	15.79%	0.66%	0.90%	-	82.37%
Chinchipe	7.67%	25.50%	0.00%	43.16%	-	23.67%
El Pangui	8.33%	10.69%	0.57%	2.22%	-	78.20%
Nangaritzza	3.00%	60.45%	0.20%	10.67%	-	25.68%
Palanda	-	5.89%	-	11.68%	-	82.44%
Paquisha	0.14%	44.55%	0.14%	8.28%	-	46.90%
Yacuambi	0.21%	57.42%	0.76%	23.49%	-	18.12%
Yantzaza	2.25%	21.03%	0.00%	7.14%	-	69.59%
Zamora	1.92%	29.52%	2.12%	15.10%	0.42%	50.93%
Total general	3.09%	27.55%	0.60%	15.64%	0.08%	53.03%

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.3.5. Número de carriles

El número de carriles que presenta la red vial provincial de Zamora Chinchipe en su mayoría es un carril y sentido bidireccional con 79.2% del total, seguido de dos carriles bidireccional con 20.79%. El cantón con mayor longitud de vías de un carril bidireccional es Zamora con 93.2% del cantón, en cambio el de mayor longitud de vías de dos carriles bidireccionales es el cantón Yantzaza con 45.33% del cantón.

Tabla 6. Número de carriles

Cantón	Dos carriles bidireccional	Un carril bidireccional	Total general
Centinela Del Cóndor	26.60%	73.40%	100.00%

Chinchiipe	-	100.00%	100.00%
El Pangui	24.93%	75.07%	100.00%
Nangaritza	51.20%	48.80%	100.00%
Palanda	-	100.00%	100.00%
Paquisha	64.28%	35.72%	100.00%
Yacuambi	16.37%	83.63%	100.00%
Yantzaza	45.33%	54.67%	100.00%
Zamora	6.48%	93.52%	100.00%
Total general	20.79%	79.21%	100.00%

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.3.6. Clima

El clima en la red vial provincial de Zamora Chinchiipe, al momento se realizar el presente estudio, registró ser lluvioso en un 73.07% y 26.93% es seco nublado un 33%. Las vías de la red provincial del cantón Zamora son las que tienen más influencia del clima lluvioso con 100%. En el cantón Chinchiipe se registró el mayor porcentaje de clima seco-nublado con 88.87%.

5.3.7. Velocidad promedio

Las velocidades promedio con las cuales circulan los vehículos por la red vial de la provincia de Zamora Chinchiipe es de 25 hasta 35 km/h en un 58.14%, de 15 hasta 25 km/h en 12.53%, de 45 hasta 55km/h en 26.99%; velocidades promedio mayores a 55km/h con el 1% del total de la provincia. Todas las velocidades registradas están en función del tipo y estado de la capa de rodadura, del clima, de la distancia de visibilidad, de la topografía o relieve de la zona, y del tráfico que circula por las vías de la red provincial.

Tabla 7. Velocidad Promedio

	10 km	15 km	20 km	30 km	40 km	50 km
Centinela Del Cóndor	0.04%	0.00%	24.03%	32.86%	43.07%	0.00%
Chinchiipe	0.00%	0.00%	1.75%	66.99%	31.26%	0.00%
El Pangui	3.53%	0.00%	30.64%	21.59%	44.06%	0.00%

Nangaritza	0.00%	0.00%	7.41%	70.03%	19.49%	3.07%
Palanda	0.00%	0.00%	5.52%	90.13%	4.36%	0.00%
Paquisha	0.00%	0.00%	4.54%	66.86%	28.60%	0.00%
Yacuambi	0.00%	0.00%	19.27%	55.76%	24.97%	0.00%
Yantzaza	0.91%	0.00%	5.26%	42.51%	51.32%	0.00%
Zamora	1.31%	1.11%	19.30%	61.13%	11.85%	5.30%
Total general	0.75%	0.22%	12.53%	58.14%	27.00%	1.36%

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.3.8. Número de curvas

El número de curvas que posee la red vial provincial de Zamora Chinchipe es 22282, la mayoría se hallan en el cantón Zamora con 4885 equivalentes al 21%, el cantón con menor número de curvas es Paquisha con 933 que equivale a menos del 4% del total general.

Tabla 8. Velocidad Promedio

	Número de curvas
Centinela Del Cóndor	1102
Chinchipe	4408
El Pangui	2108
Nangaritza	1812
Palanda	3242
Paquisha	933
Yacuambi	1586
Yantzaza	2206
Zamora	4885
Total General	22282

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.3.9. Distancia de visibilidad

La distancia de visibilidad para la red vial provincial de Zamora Chinchipe es de 72.36% de distancias de hasta 20m, de un 26.77% de hasta 10m hasta y 0.85% de hasta 40m. La red vial del cantón Zamora posee en su mayoría una distancia máxima de visibilidad de hasta 20m con el 60.81% y lo mismo cantón posee el mayor número de vías con una distancia de visibilidad de 10 m del 38.54%.

Tabla 9. Distancia de Visibilidad

Cantón	10 m	20 m	30 m	40 m
Centinela Del Cóndor	14.81	97.15	1.06	
Chinchipe	101.07	176.69		
El Pangui	32.45	140.83	3-.75	3.59
Nangaritzza	12.11	153.87		
Palanda	83.74	136.73		
Paquisha	7.15	81.27		
Yacuambi	46.65	72.39		
Yantzaza	33.88	193.27	1.09	0.58
Zamora	135.26	210.45	3.15	2.03
Total General	26.77%	72.36%	0.51%	0.36%

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.3.10. Número de intersecciones

El número de intersecciones que posee la red vial provincial de Zamora Chinchipe es 322, la mayoría se hallan en el cantón El Pangui con 95 equivalentes al 29.50%, el cantón con menor cantidad de intersecciones es Paquisha con 9 que equivalen al 2.79%.

Tabla 10. Número de Intersecciones

	Número de intersecciones
Centinela Del Cóndor	19

Chinchipe	13
El Pangui	95
Nangaritza	24
Palanda	12
Paquisha	9
Yacuambi	28
Yantzaza	55
Zamora	67
Total General	322

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.4. CARACTERÍSTICAS DE LOS PUENTES

Las características de los puentes por tipo de vía según cantones y parroquias de la provincia de Zamora Chinchipe, se enfocaron en registrar el tipo de capa de rodadura que tienen, el gálibo, los anchos de calzada y de vía (ancho total), longitud, protecciones, evaluación de la infraestructura, evaluación de la superestructura, carga, señalización. Del análisis preliminar de dicha información se establece que, al momento en la red vial provincial, existen **237 puentes**; de los cuales, 17 (aproximadamente 7.17%) podrían requerir de una reconstrucción parcial o total; es decir se encuentran en condición mala, por lo que, se recomienda la inspección y evaluación detallada de estos puentes. En regular estado se encuentran 59 puentes (24.89%) y en buenas condiciones están 161 puentes (67.93%), por tipo de superficie de rodadura tenemos que de los 237 puentes, el 78.90% son de hormigón armado (187), el 5.9% son de madera (14), de metal y lastre con el 2.95% (7), un 4.22% asfalto (10) y un 5.06% a otra (12), el cantón con mayor número de puentes con hormigón es Zamora con 41 puentes, puentes con asfalto es el cantón El Pangui con 5, de lastre el cantón Paquisha con 4 puentes, de madera y metal el cantón El Pangui con 8 y 3 puentes respectivamente.

Tabla 11. Características de los Puentes

Cantón	Asfalto	Hormigón	Lastre	Madera	Metal	Otra	Total
Centinela Del Cóndor	2	19			1		22

Chinchipe		17				2	19
El Pangui	5	21		8	3		37
Nangaritza		17		1			18
Palanda		14				1	15
Paquisha		10	4	1	1		16
Yacuambi		20				2	22
Yantzaza	2	28		4	2		36
Zamora	1	41	3			7	52
Total General	10	187	7	14	7	12	237

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.5. CARACTERÍSTICAS DE LAS ALCANTARILLAS

Para drenar las aguas lluvias de la red vial provincial de Zamora Chinchipe se registran 3507 alcantarillas. Los tipos de alcantarilla corresponden a 97% del tipo circular (3404 u) y 3% al tipo cajón (103 unidades). Las alcantarillas metálicas predominan con 39.97% sobre las de hormigón con 30.56% y sobre las de otro tipo con un 29.45%. El estado en el que se encuentran las mismas es bueno en 79.32%, regular en 6.84% y malo en 13.83%.

Características de las alcantarillas

	Bueno	Malo	Regular	Total general
Hormigón	808	63	201	30.57%
Metálica	1155	88	159	39.98%
Otro	819	89	125	29.45%
Total general	2782	240	485	3507

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.6. CARACTERÍSTICAS DE LOS TALUDES

Se registran 419 taludes intervenidos (93.73%) y 28 taludes naturales (5.87%) en la red vial provincial de Zamora. El estado en el que se encuentran los mismos es: 3 en buen estado (0.6%), 4 en estado regular (26.6%) y 325 en mal estado (72.7%).

Tabla 12. Características de los taludes

	Intervenido	Natural	Total general
Centinela Del Cóndor	1	3	4
Chinchipe	23		23
El Pangui	3		3
Nangaritzá	7		7
Palanda	2	19	21
Paquisha	3		3
Yacuambi	76		76
Yantzaza	6	3	9
Zamora	298	3	301
Total general	419	28	447

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.7. CARACTERÍSTICAS DE LOS SERVICIOS ASOCIADOS A LAS VIAS

Se encontraron 280 servicios asociados a las vías de los cuales estación de combustible y bancarios con el 0.7% con 2 servicios, bodegas 0.3% con 1 servicio, hospedaje con el 1% con 3 servicios, policías con el 3.9% con 11 servicios, educación con el 76.7% con 215 servicios, salud con el 12.1% con 34, público con el 1.4% con 4 servicios, viveros con el 2.8% con 8 servicios.

Tabla 13. Características de los servicios asociados a las vías

	Servicios de transporte
Bodegas	1
Estación de combustible	2
Hospedaje	3

Policía	11
Servicios bancarios	2
Servicios de educación	215
Servicios de salud	34
Servicios públicos	4
Viveros	8
Total general	280

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.8. CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO

El tráfico promedio diario predominante son los vehículos livianos a nivel provincial, a nivel cantonal el de mayor número de livianos es Zamora, de 2 ejes es el cantón Palanda, y buses es el cantón Nangaritza.

Tabla 14. Características del tráfico predominante

	Livianos	Buses	Ejes2
Centinela Del Cóndor	93	2	8
Chinchipe	94	0	22
El Pangui	166	0	13
Nangaritza	148	9	27
Palanda	147	0	59
Paquisha	96	4	7
Yacuambi	59	0	1
Yantzaza	109	7	12
Zamora	339	1	52
Total general	1251	23	201

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.9. CARACTERÍSTICAS DE LAS MINAS

La provincia de Zamora Chinchipe registra 27 minas a lo largo de la red vial provincial (no estatal), de las cuales 13 son de cantera (48%) y 14 es de río (52%); de las 19 minas se explota y aprovecha el material granular para utilización en las diferentes obras de la provincia. Las minas concesionadas son 26, representando el 96% y no concesionadas¹ representando el 4% del total general.

Tabla 15. Características de las minas

	Arena	Material granular	Ripio	Total general
Centinela Del Cóndor			1	1
El Pangui		1		1
Nangaritza	1			1
Palanda		2		2
Yantzaza		4		4
Zamora	3	12	3	18
Total general	4	19	4	27

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.10. CARACTERÍSTICAS DE LOS PUNTOS CRÍTICOS DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL

Del análisis de la información recabada en los recorridos realizados, se evidencia que hasta ese momento existen 109 puntos críticos, de los cuales 4 (3.6%) se refieren a limitaciones en el diseño geométrico de la vía, los de tipo geológico son 33 (30.27%), los de tipo hidrogeológico son 45 (41.28%), apenas 9 (8.25%) son por falta de mantenimiento y otros con 18 (16.51%) de la red vial provincial de Zamora.

Tabla 16. Características de los puntos críticos

	Diseño geométrico	Geológicos	Hidrogeológicos	Mantenimiento	Otros	Total general
Centinela Del Cóndor			1		1	2
Chinchipe	3	2				5
El Pangui		5	11	1	11	28
Nangaritza		2	8		3	13

	Diseño geométrico	Geológicos	Hidrogeológicos	Mantenimiento	Otros	Total general
Palanda			4			4
Paquisha		2	1		1	4
Yacuambi		9		2		11
Yantzaza		1	2		2	5
Zamora	1	12	18	6		37
Total general	4	33	45	9	18	109

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.11. CARACTERÍSTICAS DE LAS NECESIDADES DE CONSERVACIÓN VIAL

En la provincia de Zamora Chinchipe tiene necesidades de conservación vial con un total de 693, donde el mantenimiento rutinario tiene un total de 617 (89.03%), el mantenimiento periódico con 69 (9.96%), y entre el mantenimiento correctivo y construcción nueva tienen un total de 1%. El cantón con mayor necesidad de conservación es El Pangui con 190 (27.41%) del total de la red provincial.

Tabla 17. Características de las necesidades de conservación vial

Cantón	Construcción nueva	Mantenimiento correctivo	Mantenimiento periódico	Mantenimiento rutinario	Total general
Centinela Del Cóndor			1	30	31
Chinchipe		2	11		13
El Pangui			23	167	190
Nangaritza		2	10	130	142
Palanda		1	2		3
Paquisha		1	2	52	55
Yacuambi				3	3
Yantzaza			8	100	108
Zamora	1		12	135	148

Total general	1	6	69	617	693
----------------------	----------	----------	-----------	------------	------------

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.12. CARACTERÍSTICAS ECONOMICO - PRODUCTIVAS DEL ENTORNO DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL

La información levantada en campo se complementada con información (shapefile) de uso de suelo proporcionada por MAGAP a escala 1:100.000 del año 2015, de la cual se obtuvo los tres principales productos de cada vía, se calculó el área en Hectáreas, el volumen de producción en Toneladas métricas por año (Tm/año) y el valor de producción de los tres principales productos.

Tabla 18. Características económicas productivas

	Agrícola	Agro-ganadería	Ganadería	Minero	Ninguna	Total general
Zamora	-	43	70	2	7	122
Chinchipe	-	21	2	7	2	32
Centinela Del Cóndor	-	21	11	-	1	33
El Pangui	1	29	44	-	4	78
Nangaritzza	-	15	25	-	1	41
Palanda	-	23	6	-	2	31
Paquisha	-	7	19	-	1	27
Yacuambi	-	27	20	-	-	47
Yantzaza	-	23	25	-	-	48

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.13. CARACTERÍSTICAS SOCIALES DEL ENTORNO DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL

En La provincia de Zamora Chinchipe existen 298 poblados levantados de los cuales 148 son concentrados que corresponde al 49.6% y 150 son dispersos que corresponde al 50.4% del total provincial. Entre organizaciones sociales tenemos 236 SD que

representa el 84%, el resto de porcentaje se dividen entre ganaderos, agricultores, mineros y otros. Según los datos obtenidos en campo el total de población 31496 habitantes donde la mayor concentración se encuentra en el Cantón Palanda con 6880 que representa el 21.6% del total provincial. Según los datos obtenidos en campo el total de viviendas es 7874. El cantón con mayor número de viviendas es Palanda con 1720 viviendas que representa el 21.8% del total provincial.

Tabla 19. Características sociales

	Concentrada	Dispersa	Total general
Centinela Del Cóndor	8	16	24
Chinchipe	33	18	51
El Pangui	12	17	29
Nangaritza	10	6	16
Palanda	24	14	38
Paquisha	9	4	13
Yacuambi	10	14	24
Yantzaza	14	29	43
Zamora	28	32	60
Total general	148	150	298

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.14. CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DEL ENTORNO DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL

5.14.1. Análisis por evaluación de riesgos y riesgos potenciales

En la provincia de Zamora Chinchipe existen un total de 317 casos de riesgos donde el cantón con más casos es Zamora con 79 que representa el 24.9% del total provincial. Cuenta con 4 vías que cruzan por reservas naturales donde 3 cruzan en el Cantón Nangaritza, Cuenta con 46 vías que cruzan con pueblos indígenas, el cantón con mayor cruce de vías con asentamientos indígenas es Yacuambi con 26 y

representa el 56.52% del total provincial. Los dos únicos cantones que presentan reforestación son Zamora y Chinchipe con un caso cada uno.

Tabla 20. Evaluación de riesgos potenciales

	Riesgos potenciales
Zamora	79
Chinchipe	13
Centinela Del Cóndor	25
El Pangui	49
Nangaritza	25
Palanda	30
Paquisha	18
Yacuambi	44
Yantzaza	34
Total general	317

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

5.14.2. Análisis de reservas naturales

En la trayectoria de las vías, se identificó las reservas naturales existentes, donde se presenta un mapa en el que se puede visualizar las vías que atraviesan reservas naturales.

Figura 5. Vías que cruzan reservas naturales



Fuente: CONGOPE / PROVIAL

6. DIAGNÓSTICO VIAL PROVINCIAL

En el presente apartado, se describen los resultados del diagnóstico de la Red Vial Provincial que se ha llevado a cabo. Esta etapa forma parte de la metodología global del proyecto, ya que permite conocer de forma precisa el estado actual de la Red, lo que permite contextualizar y enmarcar las necesidades futuras.

El diagnóstico de la Red Vial Provincial se realiza a partir de las homogeneización y homologación de la BBDD de inventario de la Red Vial Provincial. Para contextualizar esta fase de forma global en el conjunto del proyecto, puede observarse la siguiente figura.

Figura 6. Metodología general del proyecto. Estado de avance: Diagnóstico de la Red Vial Provincial. Elaboración propia.



6.1. SITUACIÓN ACTUAL DE LA CONECTIVIDAD VIAL CON LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS JERARQUIZADOS

La Provincia de Zamora Chinchipe a nivel general mantiene un nivel regular del estado de sus vías, la conexión entre poblaciones es aceptable, existen vías en pavimento flexible del 2.70%, en pavimento rígido menos del 0.01%, que conectan los cantones y parroquias, vías lastradas un 96.76% en condiciones aceptables que conectan parroquias y poblaciones, algunas se encuentran deterioradas por el clima de la zona, un 0.04 % de vías con capa de rodadura de adoquín, y 0.49% a nivel de suelo natural.

De acuerdo al tipo de conexión, las vías que se categorizan como otras tienen mayor longitud con 477.16 km, seguidas por las vías que conectan parroquia rural-parroquia rural, con una longitud de 400.24 km, a continuación las vías que conectan cantón - cantón con una longitud de 359.60 km, luego las vías que conectan asentamientos humanos-asentamientos humanos con una longitud de 312.91km, con menos longitud las vías que conectan provincia-provincia con 90.92km, cabecera parroquial rural con asentamiento humano con 80.03km y por último vía estatal con asentamiento humano con 24.12 km.

Las vías que se encuentran con capa de rodadura a nivel de lastre son las de mayor longitud (1688.37 km), seguidas por las vías que tienen una capa de rodadura de pavimento flexible (47.18 km), y en una menor longitud las vías con adoquín (0.75 km), Suelo Natural (8.46 km) y Pavimento Rígido (0.20 km). Los cantones que tienen mayor longitud de vías a nivel de lastre son Zamora, Chinchipe y Yantzaza, y los cantones que tienen menor longitud de vías tipo lastre son Paquisha y Centinela del Condor.

Las vías a nivel de lastre que se encuentran en buen estado tienen una longitud de 532.02 km, vías de lastre en mal estado 174.48 km, y vías lastre en estado regular tenemos 981.87 km.

Tabla 21. Longitud superficie de rodadura por Cantón (Km)

Cantones	LASTRE	PAVIMENTO FLEXIBLE	PAVIMENTO RIGIDO	SUELO NATURAL	ADOQUIN
CENTINELA DEL CONDOR	101,83	7,36		3,10	0,75
CHINCHIPE	277,76				

EL PANGUI	177,33			3,13	
NANGARITZA	160,89	5,10			
PALANDA	220,48				
PAQUISHA	88,43				
YACUAMBI	117,09			1,96	
YANTZAZA	228,84				
ZAMORA	315,72	34,73	0,20	0,27	

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

Estado de la superficie de rodadura

Las vías a nivel de pavimento flexible que se encuentran en buen estado tienen una longitud de 33.17 km, vías en mal estado tenemos una longitud de 14.01 km. Las vías a nivel de pavimento rígido los 0.2 km se encuentran en buen estado. Las vías a nivel de suelo natural que se encuentran en buen estado tienen una longitud de 5.06 km, vías en mal estado tenemos una longitud de 3.40 km. Y las vías a nivel de adoquín los 747 m se encuentran en buen estado.

6.1.1. Vías que conectan varios asentamientos humanos

En base al análisis de la vialidad provincial que conecta los diferentes asentamientos humanos, en relación al tipo de interconexión se puede notar que las vías que conectan más asentamientos humanos son vías de tipo: 1 interprovincial, 4 intercantonales, 2 interparroquiales y 1 que corresponde a categoría otros.

Estas vías se encuentran localizadas en varios sectores de la provincia de Zamora Chinchipe, atraviesan varios cantones como: Chinchipe, Palanda, Zamora, El Pangui, Yantzaza y Paquisha.

Tabla 22. Vías conexión de asentamientos humanos

# CAMINO	TIPO DE CONEXIÓN	NUM. DE ASENTAMI.	ORIGEN	DESTINO
17	provincia-provincia	6	ZUMBA	LIMITE PROVINCIAL
22	cantón-cantón	10	EL PROGRESO	PALANDA

# CAMINO	TIPO DE CONEXIÓN	NUM. DE ASENTAMI.	ORIGEN	DESTINO
63	parroquia rural - parroquia rural	6	ZAMORA	NAMBIJA BAJO
66	otros	7	VIA 63 ZAMORA- NAMBIJA BAJO	ROMERILLOS ALTO
78	Cantón-cantón	10	LA SAQUEA	LIMITE PROVINCIAL
165	Cantón-cantón	6	LAS PLAYAS	LA TRONCAL
214	parroquia rural - parroquia rural	5	PAQUISHA	LA HERRADURA
220	Cantón-cantón	6	LA CENTZA	DESTACAMENTO PAQUISHA ALTO

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

En base al análisis de la conexión entre asentamientos humanos, las vías con mayor cantidad de poblados están a nivel de pavimento flexible en estado bueno, y a nivel de lastre en estado regular, que permite la accesibilidad a estos centros poblados.

Tabla 23. Vías que conectan asentamientos - características físicas

# CAMINO	TIPO DE CONEXIÓN	TIPO-CAPA	ESTADO-CAPA	CONECTIVIDAD
17	provincia-provincia	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE
22	Cantón-cantón	LASTRE	REGULAR	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
63	parroquia rural - parroquia rural	LASTRE	REGULAR	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
66	otros	LASTRE	REGULAR	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
78	Cantón-cantón	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE
165	Cantón-cantón	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE
214	parroquia rural - parroquia rural	LASTRE	REGULAR	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
220	Cantón-cantón	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

6.2. SITUACIÓN ACTUAL DE LA ACCESIBILIDAD A LAS ZONAS PRODUCTIVAS

Las zonas de mayor producción en la provincia de Zamora se encuentran en los cantones: Yacuambi y Palanda; precisamente estas zonas son mediamente accesibles en su mayoría. La provincia en su mayoría cuenta con zonas medias y bajas; en los cantones que predominan las zonas medias son: Zamora y Chinchipe.

6.2.1. Vías que llegan a sectores con alta productividad

En relación a la recolección de información en campo y la obtenida mediante fuentes oficiales (MAGAP e INEC) se han determinado las vías que atraviesan zonas altamente productivas en base a la producción anual; las vías que conectan las zonas de mayor producción son vías de tipo: 1 interprovincial, 6 intercantonales, 2 interparroquiales y 1 que corresponde a categoría otros.

Estas vías que atraviesan los sectores altamente productivos de Zamora Chinchipe, están ubicadas en varios puntos de la Provincia.

Tabla 24. Sectores con alta productividad - destino de producción

# CAMINO	TIPO	ORIGEN	DESTINO	DESTINO DE LA PRODUCCION
16	otros	ZUMBA	GRAMALOTAL	ZUMBA
17	provincia-provincia	ZUMBA	LIMITE PROVINCIAL	ZUMBA
22	Cantón-cantón	EL PROGRESO	PALANDA	ZUMBA
28	Cantón-cantón	PALANDA	EL PLATEADO	ZUMBA
40	parroquia rural - parroquia rural	VALLADOLID	LOYOLA	PALANDA
78	Cantón-cantón	LA SAQUEA	LIMITE PROVINCIAL	ZAMORA
112	parroquia rural - parroquia rural	GUAYZIMI	SELVA ALEGRE	ZAMORA
139	Cantón-cantón	EL DORADO	YANTZAZA	GUAYZIMI
165	Cantón-cantón	LAS PLAYAS	LA TRONCAL	ZUMBI

220	Cantón-cantón	LA CENTZA	DESTACAMENTO PAQUISHA ALTO	EL PANGUI
-----	---------------	-----------	----------------------------	-----------

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

6.2.2. Características de las vías altamente productivas

Las vías que atraviesan zonas altamente productivas, están a nivel de lastre, en estado bueno, regular y una vía se encuentra en estado malo; esto permite la accesibilidad a las zonas productivas y poder trasladar los productos a los centros de acopio y mercado.

Tabla 25. Características de las vías altamente productivas

# CAMINO	TIPO	TIPO CAPA	ESTADO CAPA	CONECTIVIDAD
16	otros	LASTRE	REGULAR	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
17	provincia-provincia	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE
22	Cantón-cantón	LASTRE	REGULAR	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
28	Cantón-cantón	LASTRE	REGULAR	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
40	parroquia rural - parroquia rural	LASTRE	REGULAR	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
78	Cantón-cantón	LASTRE	MALO	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
112	parroquia rural - parroquia rural	LASTRE	REGULAR	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
139	Cantón-cantón	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE
165	Cantón-cantón	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE
220	Cantón-cantón	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

6.3. SITUACIÓN ACTUAL DE LA ACCESIBILIDAD DE LA POBLACIÓN A LOS SERVICIOS SOCIALES DE EDUCACION Y SALUD

Para determinar la situación actual de la accesibilidad a los servicios de educación y salud, se consideraron varios criterios, entre ellos el tipo y estado de la superficie de rodadura, la influencia del clima y de los puntos críticos que limitan o condicionan la accesibilidad a los servicios antes mencionados, durante determinada época.

6.3.1. Vías que conectan varios servicios de salud y educación

En base al análisis de la vialidad provincial que llega o pasa por un centro educativo y de salud, en relación al tipo de interconexión se puede notar que las vías que conectan más servicios de educación y salud son vías de tipo: 1 interprovincial, 5 intercantonales, 2 interparroquiales, 2 vías que conectan una cabecera parroquial con asentamiento humano y 1 que corresponde a categoría otros.

Tabla 26. Vías - conexión de servicios de salud y educación

# CAMINO	TIPO DE CONEXIÓN	NUM. DE SERVICIO	ORIGEN	DESTINO
1	parroquia rural - parroquia rural	6	ESTATAL LOJA-ZUMBA-LA BALSA	CHITO
17	provincia-provincia	8	ZUMBA	LIMITE PROVINCIAL
26	cabecera_parroquial_rural-asentamiento_humano	5	SAN FRANCISCO DE VERGEL	PUENTE COLGANTE
66	otros	8	VIA 63 ZAMORA- NAMBIJA BAJO	ROMERILLOS ALTO
78	Cantón-cantón	8	LA SAQUEA	LIMITE PROVINCIAL
99	parroquia rural - parroquia rural	7	NAMBIJA BAJO	NAMBIJA
139	Cantón-cantón	7	EL DORADO	YANTZAZA
143	Cantón-cantón	5	VIA 139 EL DORADO -SD	ZUMBI
163	cabecera_parroquial_rural-asentamiento_humano	7	CHICANA	LA UNION
165	Cantón-cantón	14	LAS PLAYAS	LA TRONCAL
220	Cantón-cantón	7	LA CENTZA	DESTACAMENTO PAQUISHA ALTO

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

6.3.2. Características de vías que conectan varios servicios de salud y educación

En base al análisis de la conexión entre servicios de educación y salud, las vías con mayor cantidad de estos servicios están a nivel de lastre, en estado bueno y regular

que permite la accesibilidad desde los centros poblados hacia los centros educativos y de salud.

Tabla 27. Vías que conectan con servicios de salud y educación

# CAMINO	TIPO DE CONEXIÓN	TIPO-CAPA	ESTADO-CAPA	CONECTIVIDAD
1	Parroquia Rural - Parroquia Rural	LASTRE	REGULAR	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
17	Provincia-Provincia	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE
26	Cabecera Parroquial Rural-Asentamiento Humano	LASTRE	REGULAR	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
66	Otros	LASTRE	REGULAR	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
78	Cantón-Cantón	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE
99	Parroquia Rural - Parroquia Rural	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE
139	Cantón-Cantón	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE
143	Cantón-Cantón	LASTRE	REGULAR	MEDIANAMENTE ACCESIBLE
163	Cabecera Parroquial Rural-Asentamiento Humano	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE
165	Cantón-Cantón	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE
220	Cantón-Cantón	LASTRE	BUENO	ACCESIBLE

Fuente: CONGOPE / PROVIAL

7. CARACTERIZACIÓN LOGÍSTICA

7.1. INTRODUCCIÓN

El proceso productivo de una determinada área, provincia o país está sujeto a múltiples variables. Influyen los costes de distribución, comercialización, generales, administración, etc. De esta forma, uno de estos factores más relevantes es el coste de distribución de las materias primas, productos en proceso y productos finales, a través de la red de transporte existente (fluvial, ferroviaria, carretera, etc.). Estos

costes de distribución dependen de los vehículos de transporte, de las instalaciones fijas de procesamiento y distribución, así como de la calidad de la red de transporte existente. Por poner un ejemplo de la repercusión de estos costes, en Martínez y Barea (2001), se argumenta que alrededor del 60% del coste total de producción de productos lácteos y derivados, se debe a costes logísticos.

Se debe reflexionar entonces sobre la necesidad de establecer una red de transporte eficiente, donde la infraestructura desempeñe un papel facilitador y no un obstáculo para alcanzar objetivos.

Se presenta en este sentido una oportunidad de “modelar” la red de transporte existente, de forma que se minimicen los costes de distribución, aumentando los beneficios de los agentes privados y particulares y favoreciendo el desarrollo económico.

7.1.1. Objetivo

El objetivo de este análisis es obtener una categorización de la red de carreteras provinciales atendiendo a criterios de productividad logística. Dicha priorización la marcarán los criterios aplicados y desarrollados en este documento.

7.1.2. Alcance

A partir de la información sobre la infraestructura logística de la provincia, se realizará una sistematización para poder evaluar la importancia asociada que deben tomar las vías y poder diseñar así una estrategia provincial que produzca un mejoramiento de la conectividad de la producción, así como un incremento de la competitividad de las provincias.

La elaboración de la Estrategia Provincial irá orientada a la definición de corredores o ejes viales estratégicos, categorizados de la siguiente manera:

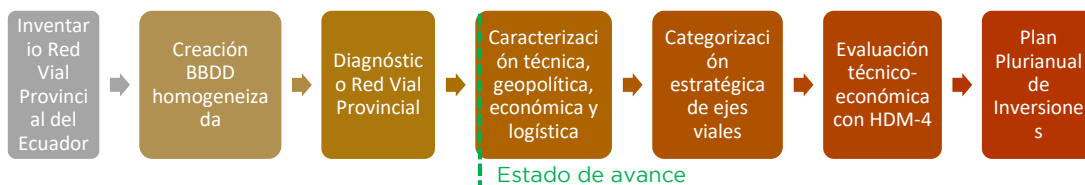
- Estratégicos
- Secundarios
- Otros (resto de la red)

7.2. METODOLOGÍA

En primer lugar, es preciso recordar la metodología general del proyecto y sus fases y poder contextualizar el presente apartado. De forma resumida, hasta este momento se han llevado a cabo los siguientes procesos: inicialmente se realizó un Inventario de la Red Vial Provincial del Ecuador; a partir de este inventario de atributos físicos,

económico-productivos, sociales y ambientales, se realizó una BBDD (Base de Datos) homologada, de manera que se estableció la misma estructura entidad-relación y diccionario de datos de forma homogeneizada; por último, se realizó un diagnóstico de la Red Vial Provincial, para evaluar el estado actual de la misma. Llegados a este punto, para cumplir con los objetivos del proyecto, es necesario abordar la fase de **Caracterización técnica, geopolítica, económica, social y logística de la Red Vial Provincial** (en adelante caracterización logística), con el objetivo de satisfacer los lineamientos de la Estrategia Provincial. En la siguiente figura, se describe el estado de avance de la metodología global del proyecto en cuanto al presente apartado.

Figura 7. Metodología general del proyecto. Estado de avance: Caracterización logística.
Elaboración propia.



Esta fase se realiza principalmente a partir de análisis GIS y viaja a través de varias etapas operativas, las cuales se describen a continuación.

7.2.1. Análisis de la infraestructura logística de la provincia

En primer lugar, se realiza un análisis de la información de partida, facilitada por CONGOPE, con información del MAGAP y de otras Instituciones Públicas del Ecuador. Dicha información se encuentra en formato shape, por lo que la metodología debe enfocarse en esta dirección, a través de análisis GIS.

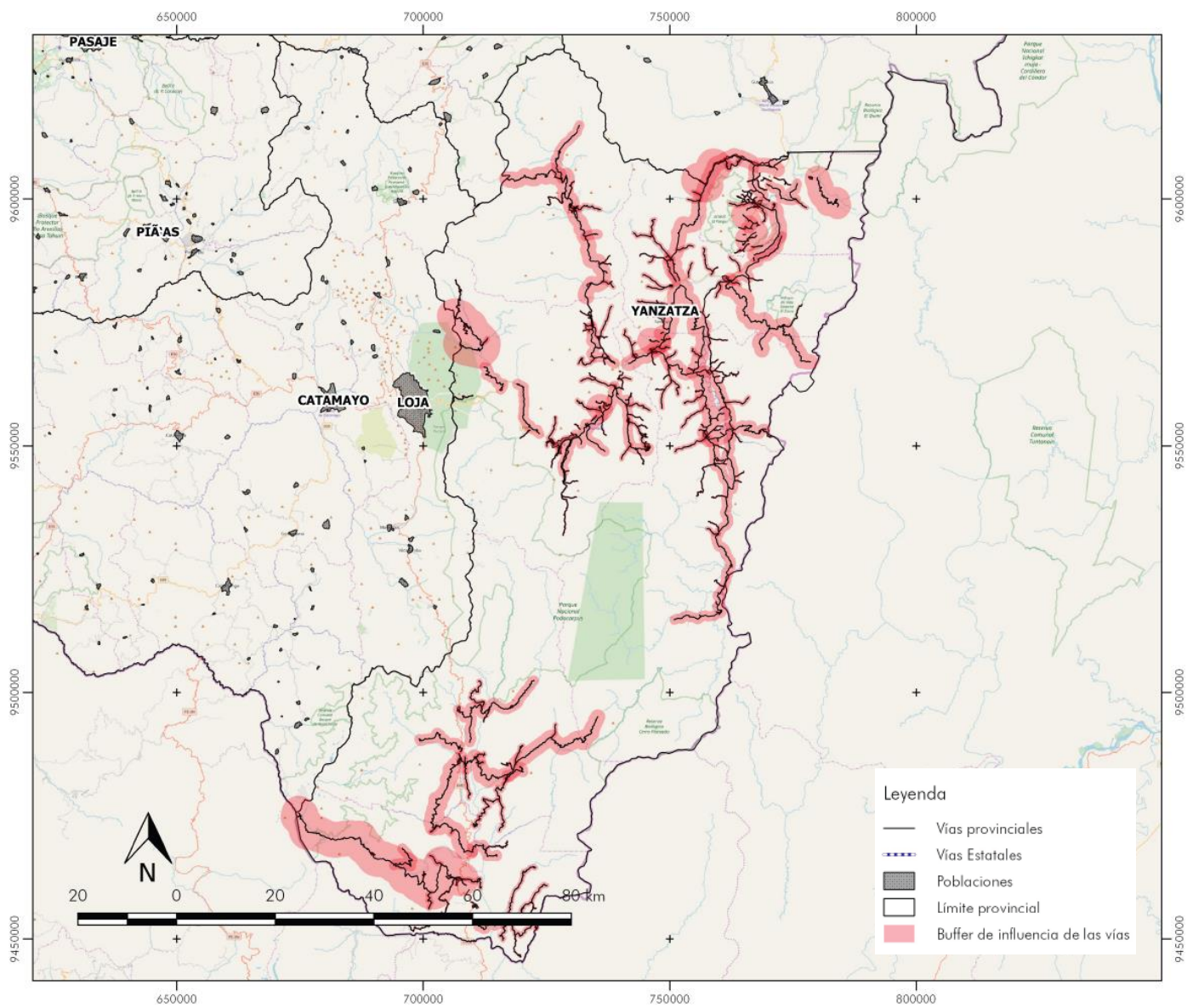
Además, la falta de número de viajes, rutas y orígenes y destinos georreferenciados de la malla productiva llevó a la determinación de que el método óptimo para la caracterización logística de las vías debe de ser mediante una asignación por vinculación geográfica de la cantidad de actividades/infraestructuras logísticas a cada tramo homogéneo, dato de partida producto de la categorización técnica y geopolítica. Con esto se consigue un conteo que, después de ser ponderado, otorga un peso logístico a cada tramo.

Para ello, es necesario previamente realizar una homogeneización de la información atributiva asociada a la información geométrica de las vías. Esto facilita las operaciones vectoriales entre capas.

A continuación, se procede a dividir los archivos de las vías de las provincias en función de su tipología, para poder crear buffers de influencia atendiendo

precisamente a esta categorización. Es decir, a mayor importancia de la vía, mayor deberá ser el radio de influencia de esta. Posteriormente, a partir de estas nuevas capas vectoriales se crea otra con la unificación de todos los buffers para cada provincia. Los criterios establecidos se exponen en el apartado sucesivo. El resultado puede observarse en la siguiente figura, para un mayor detalle consultar los mapas recogidos en el anexo 3 “Mapas”.

Figura 8. Buffer de influencia de las vías de Zamora Chinchipe. Elaboración propia



Posteriormente, se crean nuevas capas vectoriales atendiendo a los indicadores productivos de cada actividad/infraestructura. Estos indicadores productivos se encuentran en parte de la información inicial (tanto áreas de explotación como volumen/cantidad de producción/almacenamiento). Los criterios para establecer el peso de cada actividad se encuentran expuestos en el apartado sucesivo.

Las infraestructuras como puertos de carga, puertos fluviales, aeropuertos y estaciones de transporte, se analizan de manera independiente ya que, la influencia de estos depende del volumen de pasajeros/mercancías transportados. En este tipo de instalaciones se producen rupturas de carga de mercancía que llega de muchos orígenes y se distribuye a múltiples destinos. Es por ello por lo que se establecen buffers de influencia a partir de esta información. Para el análisis de la información de poblaciones también se realiza un estudio independiente a nivel nacional, lo que permite establecer influencia de poblaciones de provincias colindantes. Los criterios establecidos se muestran en el apartado sucesivo. El resultado se muestra en la siguiente figura, para mayor detalle consultar los mapas recogidos en el Anexo 3 “Mapas”.

Una vez creadas y homogeneizadas todas las capas vectoriales, se procede a la creación de la matriz logística (como tabla atributiva asociada a la información geométrica de los tramos) mediante operaciones de relaciones espaciales entre las capas.

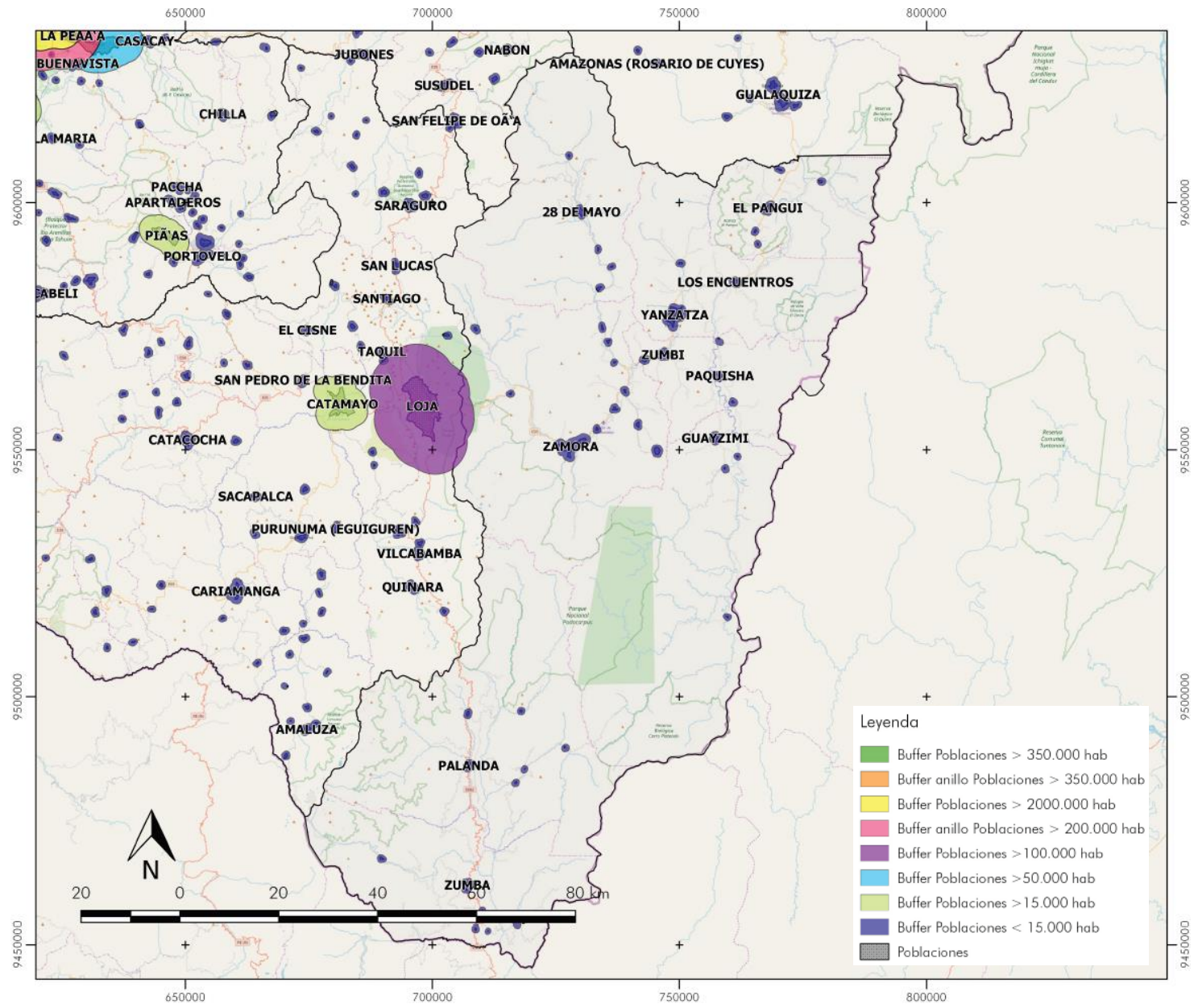
Los resultados se exportan a Excel, donde se asignan los pesos logísticos necesarios para la obtención del vector de categorización logística de cada tramo. Todo ello se denomina Matriz Multicriterio. Con la Matriz Multicriterio es posible analizar los tramos de vías resultantes de la homogeneización de la base de datos, atendiendo a cada criterio.

$$IL_{tr} = C_{tr} \times \sum_i \{ K_i \times M_j \times \frac{e_{tri}}{e_{Ti}} \}$$

Donde:

- IL_{tr} = Peso logístico del tramo **tr**.
- C_{tr} = Coeficiente por tipo de carretera.
- K_i = Peso logístico de la actividad/infraestructura **i**
- M_j = Indicador de producción **j**
- e_{tri} = Conteo de actividades/infraestructuras del tipo **i** asociadas al tramo **tr**.
- e_{Ti} = Conteo total de actividades del tipo **i**.

Figura 9. Buffer de influencia de las poblaciones en la provincia de Zamora Chinchipe. Elaboración propia



7.2.2. Criterios de ponderación

7.2.2.1. Criterio 1: Tipo de Vía

La tipología de la vía atiende a un criterio de clasificación meramente administrativo y define las vías como red de comunicación entre provincias, cantones, parroquias y/o asentamientos humanos de diversa índole y población. Es por este motivo, que se ha estimado conveniente utilizar esta clasificación para establecer las áreas de influencia de las vías, cuya explicación se llevará a cabo en el capítulo siguiente. En la siguiente tabla se recoge la clasificación de las vías, con un código asignado, así como los buffers de influencia que se han establecido para la asignación geométrica de atributos logísticos. Los buffers de influencia se han establecido atendiendo a criterios cualitativos. También se aprecia el peso (influencia) establecido para cada tipo de vía.

Tabla 28. Buffers y pesos de los tipos de vía. - Fuente: CONGOPE, MAGAP. Elaboración propia

ID tipo Vía	Tipo de Vía	Buffer influencia (m)	PESO (%)
1	INTERCONEXIÓN PROVINCIA - PROVINCIA	5000	30%
2	INTERCONEXIÓN CANTÓN - CANTÓN	1500	10%
3	INTERCONEXIÓN PARROQUIA - PARROQUIA	1000	8%
4	INTERCONEXIÓN CABECERA PARROQUIAL - ASENTAMIENTO HUMANO	500	6%
5	INTERCONEXIÓN ASENTAMIENTO HUMANO - ASENTAMIENTO HUMANO	500	5%
6	INTERCONEXIÓN VIA ESTATAL - CABECERA CANTONAL	3500	25%
7	INTERCONEXIÓN VIA ESTATAL - CABECERA PARROQUIAL	2500	15%
8	INTERCONEXIÓN VIA ESTATAL - ASENTAMIENTO HUMANO	2500	15%
9	OTRAS	200	1%

7.2.2.2. Criterio 2: Infraestructura Logística

Se trata de la información logística recopilada, enviada por CONGOPE, que ha sido analizada y homogeneizada para poder efectuar las operaciones oportunas para su correcta inclusión en la matriz logística. Se ha realizado una distinción de cada una de ellas atendiendo a la producción de cada elemento. La agrupación se ha realizado estableciendo los indicadores productivos que incluía la información de partida. Esta información se muestra en la siguiente tabla, donde se pueden observar los campos:

- Actividad: Nombre de la actividad/infraestructura logística numerada por orden de ejecución.

- Indicador Productivo: clasificación de la infraestructura atendiendo al volumen/tamaño de producción.
- Código: Código de identificación asignado para la simplificación de la ejecución de la matriz logística.
- Peso actividad: Peso otorgado a la actividad infraestructura logística, sobre 100.
- Multiplicador indicador productivo: Coeficiente de ponderación por tamaño productivo.

Tabla 29. Pesos y multiplicadores de la infraestructura logística. - Fuente: CONGOPE, MAGAP.
Elaboración propia.

ACTIVIDAD	INDICADOR PRODUCTIVO	CÓDIGO	PESO ACTIVIDAD	MULTIPLICADOR INDICADOR PRODUCTIVO
01.CENSO PALMICULTOR	PEQUEÑO	pal_peq	4,00%	0,25
	MEDIANO	pal_med		0,5
	GRANDE	pal_gran		1
02.CATASTRO BANANERO	MUY PEQUEÑO	ban_mpeq	4,00%	0,1
	PEQUEÑO	ban_peq		0,25
	MEDIANO	ban_med		0,5
	GRANDE	ban_gran		0,75
	MUY GRANDE	ban_mgran		1
03.CATASTRO FLORÍCOLA	PEQUEÑO	flo_peq	4,00%	0,25
	MEDIANO	flo_med		0,5
	GRANDE	flo_gran		1
04.CENSO PORCÍCOLA	PEQUEÑO	por_peq	4,00%	0,25
	MEDIANO	por_med		0,5
	GRANDE	por_gran		0,75
	MUY GRANDE	por_mgran		1
05.CENSO AVÍCOLA	MUY PEQUEÑO	avi_mpeq	4,00%	0,1

	PEQUEÑO		avi_peq		0,25
	MEDIANO		avi_med		0,5
	GRANDE		avi_gran		0,75
	MUY GRANDE		avi_mgran		1
06.AGROTURISMO	UNIDAD		agt_ud	0,00%	1
07.CANASTA	UNIDAD		can_ud	1,00%	1
08.FERIA	UNIDAD		fer_ud	1,00%	1
09.TIENDA	UNIDAD		tien_ud	0,50%	1
10.VENTA EN FINCA	UNIDAD		vfin_ud	0,50%	1
11.ACOPIO GANADO	UNIDAD		agan_ud	1,00%	1
12.ACOPIO LECHE	Información disponible	no	alech_ndis	1,00%	0,1
	PEQUEÑO		alech_peq		0,25
	MEDIANO		alech_med		0,5
	GRANDE		alech_gran		0,75
	MUY GRANDE		alech_mgran		1
13.ALIMENTOS BALANCEADOS	MUY PEQUEÑO		albal_mpeq	0,50%	0,1
	PEQUEÑO		albal_peq		0,25
	MEDIANO		albal_med		0,5
	GRANDE		albal_gran		0,75
	MUY GRANDE		albal_mgran		1
14.FAENAMIENTO	UNIDAD		faen_ud	1,00%	1
15.EXTRACTORA ACEITE	PEQUEÑO		exac_peq	2,00%	0,25
	MEDIANO		exac_med		0,5

	GRANDE	exac_gran		1
16.INDUSTRIA LACTEA	MUY PEQUEÑO	ilech_mpeq	2,00%	0,1
	PEQUEÑO	ilech_peq		0,25
	MEDIANO	ilech_med		0,5
	GRANDE	ilech_gra		0,75
	MUY GRANDE	ilech_mgran		1
17.INGENIO AZUCARERO	MUY PEQUEÑO	inaz_mpeq	2,00%	0,1
	PEQUEÑO	inaz_peq		0,25
	MEDIANO	inaz_med		0,5
	GRANDE	inaz_gran		0,75
	MUY GRANDE	inaz_mgran		1
18.MOLINO EMPRESARIAL	MUY PEQUEÑO	mole_mpeq	2,00%	0,1
	PEQUEÑO	mole_peq		0,25
	MEDIANO	mole_med		0,5
	GRANDE	mole_gran		0,75
	MUY GRANDE	mole_mgran		1
19.INSEMINACION ARTIFICIAL	PEQUEÑO	insar_peq	1,00%	0,25
	MEDIANO	insar_med		0,5
	GRANDE	insar_gran		1
20.PILADORA	MUY PEQUEÑO	pila_mpeq	3,50%	0,1
	PEQUEÑO	pila_peq		0,25
	MEDIANO	pila_med		0,5

	GRANDE		pila_gran		0,75
	MUY GRANDE		pila_mgran		1
21.PASTOS Y FORRAJES	Información disponible	no	pyfo_ndis	0,50%	0,1
	PEQUEÑO		pyfo_peq		0,25
	MEDIANO		pyfo_med		0,5
	GRANDE		pyfo_gran		0,75
	MUY GRANDE		pyfo_mgran		1
22.AEROPUERTOS	UNIDAD		aero_ud	5,00%	1
23.MERCADOS URBANOS	UNIDAD		murb_ud	2,00%	1
24.ESTACION PESAJE	UNIDAD		epes_ud	0,50%	1
25.ESTACION PEAJE	UNIDAD		epea_ud	0,00%	1
27.FERIA GANADERA	UNIDAD		fgan_ud	1,00%	1
28.PASOS FRONTERIZOS	UNIDAD		pfro_ud	1,00%	1
30.PUERTO FLUVIAL	UNIDAD		pflu_ud	3,00%	1
31.ALMACENES SINAGAP	UNIDAD		asin_ud	2,00%	1
33.CONEXION RED ESTATAL	UNIDAD		cest_ud	8,00%	1
34.CENTRO SALUD	UNIDAD		csal_ud	8,00%	1
35.CENTRO EDUCACION	UNIDAD		cedu_ud	8,00%	1
36.SERVICIOS SOCIALES	UNIDAD		ssoc_ud	5,00%	1
26.ESTACION TRANSPORTE	UNIDAD		etra_ud	4,00%	1
29.PUERTO CARGA	UNIDAD		pcar_ud	5,00%	1

7.2.2.3. Criterio 3: Población

Otro criterio relevante, por su influencia en la matriz logística, es la concentración de población en núcleos urbanos. Se ha de tener en cuenta, que se trata de centros de generación de viajes, y ocupan una posición predominante como origen y destino de los procesos productivos de las provincias y del país. Las vías cercanas a las concentraciones de población se han de priorizar, debido a la existencia y/o potencialidad de tráfico de mercancías y pasajeros. Es por ello por lo que, se han establecido unos buffers variables de influencia de los núcleos urbanos, proporcionales a la población, distinguiendo las siguientes categorías:

- Categoría 1: Poblaciones > 350.000 habitantes. Buffer interior y buffer exterior.
- Categoría 2: Poblaciones > 200.000 habitantes. Buffer interior y buffer exterior.
- Categoría 3: Poblaciones > 100.000 habitantes. Buffer único.
- Categoría 4: Poblaciones > 50.000 habitantes. Buffer único.
- Categoría 5: Poblaciones > 15.000 habitantes. Buffer único.
- Categoría 6: Poblaciones < 15.000 habitantes. Buffer único.

Tabla 30. Multiplicadores de vías próximas a poblaciones. - Fuente: CONGOPE, MAGAP.
Elaboración propia

Código	Vías	Multiplicador del Peso Logístico
pob_1a	vías cercanas* a Poblaciones > 350.000 habitantes	1,00
pob_2a	vías cercanas a Poblaciones > 200.000 habitantes	0,60
pob_1b	vías en las proximidades de Poblaciones > 350.000 habitantes	0,70
pob_2b	vías en las proximidades de Poblaciones > 200.000 habitantes	0,50
pob_3	vías cercanas a Poblaciones >100.000 habitantes	0,40
pob_4	vías cercanas a Poblaciones >50.000 habitantes	0,30
pob_5	vías cercanas a Poblaciones >15.000 habitantes	0,20
pob_6	vías cercanas a Poblaciones <15.000 habitantes	0,10

*Entendiendo como cercanas aquellas incluidas en un radio interno de influencia, y como próximas aquellas situadas entre este primer radio interno y otro externo.

Paralelamente, se crearon nuevas capas vectoriales atendiendo a los indicadores productivos de cada actividad/infraestructura. Estos indicadores productivos se encontraron en parte de la información inicial (ya fuera como áreas de explotación o como volumen/cantidad de producción/almacenamiento). Para aquellas actividades que no disponían de indicadores productivos, pero sí de volúmenes o áreas, se estableció una categorización lógica (Recogida en la tabla del capítulo anterior).

Las infraestructuras como puertos de carga, puertos fluviales, aeropuertos y estaciones de transporte, se analizaron independientemente ya que, se consideró que la influencia de estos dependía del volumen de pasajeros/mercancías transportados. En este tipo de instalaciones se producen rupturas de carga de mercancía que llega de muchos orígenes y se distribuye a múltiples destinos. Es por ello por lo que se han establecido unos buffers de influencia a partir de esta información (siempre que se dispusiera de ella).

8. PROYECCIÓN ESTRATÉGICA DEL PLAN

8.1. VISIÓN

De contar con los recursos necesarios en 2023 el Gobierno Provincial contará con un sistema vial provincial de calidad, eficiente, sostenible y seguro, que brinde una adecuada integración y articulación territorial, que apoye al desarrollo productivo, económico y social de la provincia, que sea equitativo y ambientalmente sostenible, que sea confiable y asegure una rápida accesibilidad a todos los ciudadanos, y principalmente que sea constituya como el eje fundamental del modelo de desarrollo económico de la provincia.

8.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- Elevar la calidad del servicio del sistema vial provincial, garantizando una operación adecuada, elevando, en promedio, la calidad del servicio de las vías y redes viales cantonales / parroquiales.
- Mejorar la competitividad provincial mediante la reducción de costos de transporte y tiempos de viaje, así como brindando una mayor accesibilidad a las zonas de producción. Priorizar corredores y ejes viales productivos, así como su interconexión a mercados.

- Brindar mayor accesibilidad e integración interna, mejorando la cobertura de la red vial provincial, principalmente a zonas de menor desarrollo y a centros de servicios mejorando su inclusión social.
- Conservar el patrimonio vial provincial mediante políticas de conservación vial que otorgue prioridad al mantenimiento preventivo, considerando que éste es una actividad eficaz para la preservación de las inversiones efectuadas y garantizar una transitabilidad adecuada en la red vial provincial.
- Reducir el impacto ambiental del sistema vial provincial y de las intervenciones nuevas en proyectos de inversión en la provincia.
- Mejorar el nivel de seguridad en la red vial provincial, mediante una señalización y demarcación adecuada para prevenir la accidentabilidad.

8.3. **POLÍTICAS DE INTERVENCIÓN**

- Eficiencia del servicio. - mejorar la calidad del servicio y brindar accesibilidad a centros poblados y centros de producción, así como reducir los costos de transporte, lo que favorece la actividad económica y el desarrollo provincial.
- Racionalizar y jerarquizar los distintos ejes viales estratégicos en que debe estructurarse el sistema vial provincial.
- Apoyo a las actividades económicas y productivas de la provincia. - Mejorar los accesos a las áreas para utilizar sus recursos naturales, facilitar el traslado de insumos y productos de los procesos productivos incluyendo las actividades turísticas. Apoyar el desarrollo de corredores productivos y comerciales de la provincia.
- Desarrollo armónico del territorio. - apoyo a la organización del espacio físico provincial por medio de la malla vial y corregir la descompensación que aun existan. Mejorar y aumentar el número de puntos de unión con la red vial estatal, lo que integra la provincia en el conjunto territorial nacional. Mejorar la accesibilidad de los núcleos de población potenciando la función de centros poblados de suministro de servicios, así como a la capital provincial y centros más importantes.
- Inclusión y equidad social. - aproximando la sociedad rural a la urbana e intentando cambiar la tendencia de la evolución de la población en los últimos tiempos mediante una accesibilidad adecuada. Contribuir a la mejora de la calidad de vida favoreciendo su integración física e integración provincial,

regional y nacional. Mejorar la seguridad vial en el conjunto del sistema vial provincial.

- Organización y gestión. - elaborar un instrumento de gestión que permita al Gobierno Provincial, ordenar y planificar actuaciones estratégicas mediante programas de inversiones acorde con la necesidad de la provincia.
- Empleo de tecnologías acordes con las necesidades y requerimientos. - mejoramiento del sistema vial provincial, acorde con los niveles de tráfico existente y su proyección respecto a la dinámica provincial. Adecuar las características geométricas de las calzadas y la superficie de rodadura de las vías al tráfico y las limitaciones que pueda imponer la topografía.
- Medio Ambiente. - integrar los intereses económicos, sociales y ambientales en la gestión vial de la provincia, pilares que deben reforzarse mutuamente para garantizar el desarrollo sostenible. Reducir los impactos negativos que se puedan producir con los nuevos proyectos viales especialmente en espacios naturales protegidos.

9. CATEGORIZACIÓN ESTRATÉGICA DE EJES VIALES

9.1. METODOLOGÍA

En primer lugar, es preciso recordar la metodología general del proyecto y sus fases para poder contextualizar el presente apartado. De forma resumida, hasta este momento se han llevado a cabo los siguientes procesos: inicialmente se realizó un Inventario de la Red Vial Provincial del Ecuador; a partir de este inventario de atributos físicos, económico-productivos, sociales y ambientales, se realizó una BBDD (Base de Datos) homologada, de manera que se estableció la misma estructura entidad-relación y diccionario de datos de forma homogeneizada; posteriormente se realizó un diagnóstico de la Red Vial, para evaluar el estado actual de la misma; por último, a partir de análisis GIS, se realizó una caracterización técnica, geopolítica, económica y logística, con el objetivo de evaluar la importancia global (peso) de cada una de las vías y tramos viales que conforman la Red. Llegados a este punto, en la presente fase se llevará a cabo una categorización estratégica de ejes viales, agrupando las vías en tres grupos específicos (corredores prioritarios estratégicos, corredores secundarios y otras vías), para poder llevar a cabo la Estrategia Provincial y satisfacer los lineamientos estratégicos y políticas de inversión. En la siguiente figura, se describe el estado de avance de la metodología global del proyecto en cuanto al presente apartado.

Figura 10. Metodología general del proyecto. Estado de avance: Evaluación técnico-económica con HDM-4. Elaboración propia.



La matriz multicriterio elaborada (descrita en el apartado anterior), ha asignado a cada tramo homogéneo de la red provincial un peso logístico en función de los criterios previamente indicados. Esto supone la caracterización técnica, geopolítica, económica, social y logística de la red vial (en adelante caracterización logística) y sirve como base para la categorización de la red vial.

Con los resultados obtenidos de la caracterización de la red vial se clasifican las carreteras de acuerdo con su importancia logística en:

- Importancia logística muy alta
- Importancia logística alta
- Importancia logística media
- Importancia logística baja
- Importancia logística muy baja

Esta importancia logística se define por la comparación del valor de peso logístico de cada carretera con el máximo a nivel provincial. Para el cálculo de este máximo se excluyen los valores extremos de peso logístico, es decir, aquellos que son significativamente mayores que el resto. Estos valores extremos constituyen la clasificación “importancia logística muy alta” y su comparación con el valor máximo representativo de la provincia será mayor al 100%.

Tienen una importancia logística alta aquellas carreteras cuyo peso logístico suponga un 100-75% del valor máximo provincial. Un 75-50% para las de importancia logística media, 50-25% para importancia logística baja y menos del 25% para importancia logística muy baja.

Al realizarse esta comparación a nivel provincial, el rango de peso logístico que incluye cada una de las categorías varía en función de la provincia estudiada, ya que el valor máximo de peso logístico es diferente según la provincia estudiada.

En el caso concreto de la provincia de Zamora Chinchipe la clasificación ha sido establecida de la siguiente forma:

Tabla 31. Clasificación según importancia logística de las carreteras

Importancia logística	Peso logístico	%
Muy alta	500 - 150	+ 100
Alta	150 - 110	100 - 75
Media	110 - 80	75 - 50
Baja	80 - 40	50 - 25
Muy baja	40 - 0	25 - 0

Además de la importancia logística, para la categorización de la red, se sigue el criterio de cohesión territorial. La cohesión territorial puede definirse como un principio para las actuaciones públicas, encaminadas a lograr objetivos como la cohesión social y la justicia espacial (acceso equitativo a servicios y equipamientos). Se busca la coherencia interna del territorio y una mejor conectividad con territorios vecinos.

En base a todo lo descrito anteriormente la red vial se categoriza en:

- Corredores prioritarios
- Corredores secundarios
- Otros

Los corredores prioritarios atienden sobre todo a una visión estratégica, tanto a nivel provincial como estatal. Se consideran corredores prioritarios aquellos que facilitan la conexión entre diferentes provincias y fomentan la articulación del territorio. Se busca, por tanto, la conexión entre cabeceras cantonales, entre sí y con la capital provincial, fomentando la intercantonalidad y la inclusión de otras poblaciones de menor importancia. Además, se incluirán dentro de los corredores prioritarios las vías de prioridad logística media - muy alta que supongan un corredor logístico, así como los accesos a puertos y aeropuertos.

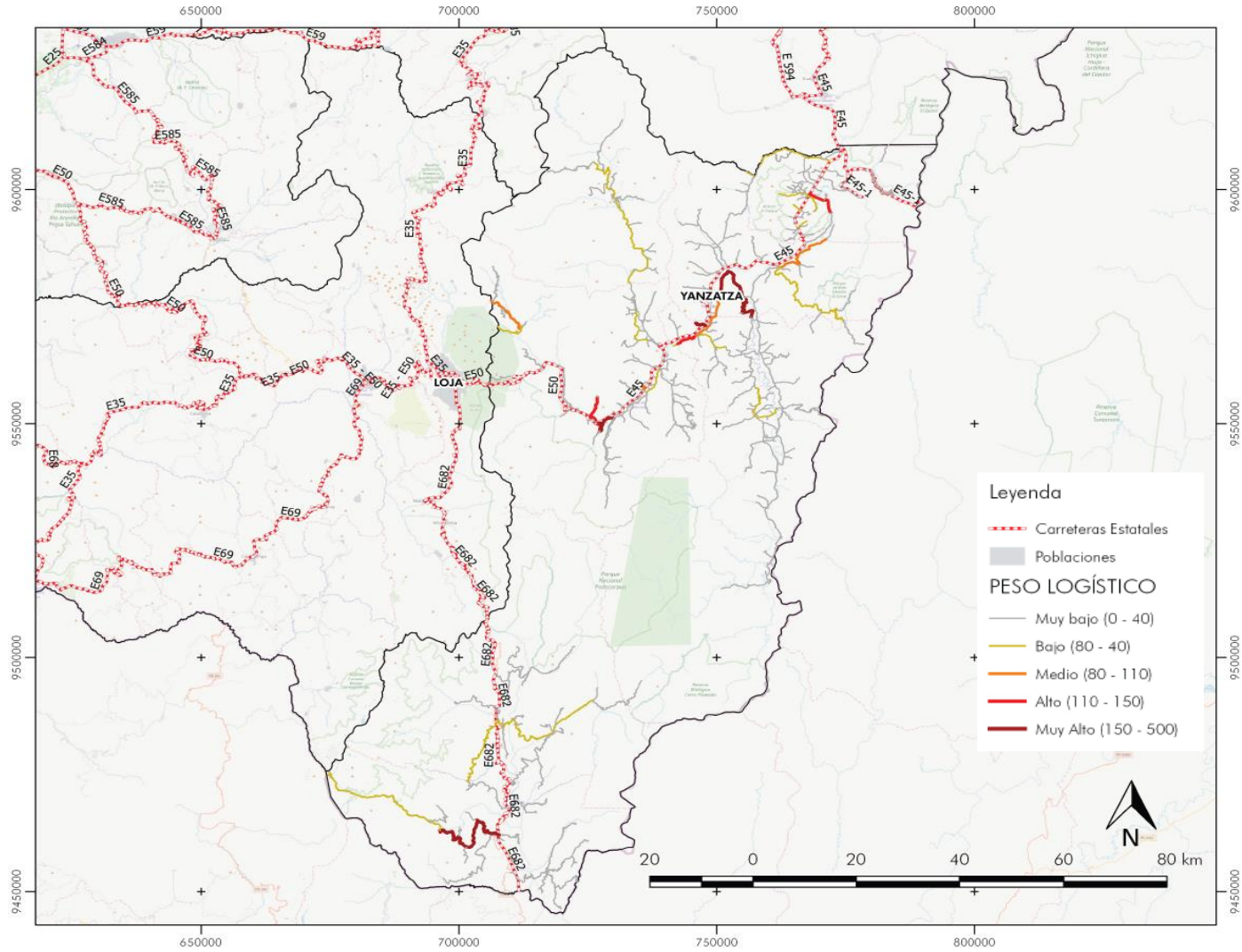
Los corredores secundarios satisfacen el criterio de equidad social y procuran que la mayoría de la población tenga acceso a los servicios básicos. Están constituidos por carreteras de prioridad media - muy baja, conectan las poblaciones dispersas con cabeceras parroquiales u otras localidades para mejorar el acceso a servicios básicos.

9.2. ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA CARACTERIZACIÓN LOGÍSTICA

En base a lo expuesto en la metodología se procede al análisis de los resultados obtenidos en la caracterización logística. En la siguiente figura se muestra el mapa de calor generado, para un mayor detalle consultar los mapas recogidos en el Anexo 3 “Mapas”.

La red vial provincial de Zamora Chinchipe se distribuye de forma ramificada a partir de la red vial estatal que atraviesa la provincia. en general las vías de la red provincial tienen una importancia logística baja - muy baja, estando los valores altos en tramos de carretera cercanos a las principales poblaciones.

Figura 11. Distribución de pesos logísticos en la provincia de Zamora Chinchipe. Elaboración propia



9.3. CATEGORIZACIÓN VIAL

9.3.1. Visión Estratégica Provincial

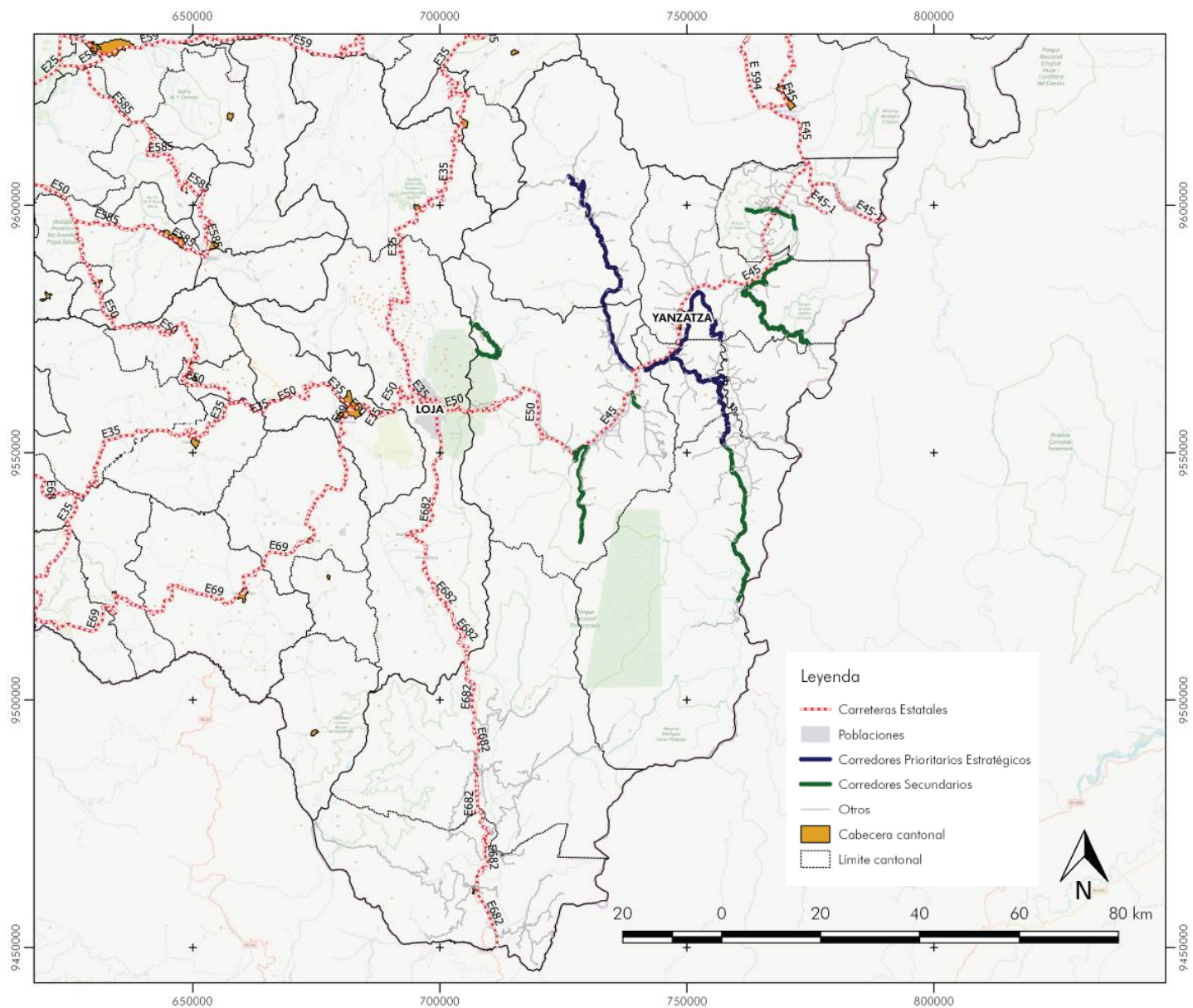
En base a los resultados obtenidos del análisis de la caracterización logística de la red vial de Zamora Chinchipe, se procede a elaborar una estrategia de actuación de cara a categorizar la red vial.

En primer lugar, se han estudiado estrategias a nivel estatal, buscando la mejora de las conexiones entre provincias, ya que como se ha comentado con anterioridad, una correcta articulación del territorio fomenta el desarrollo y cohesión social. La red vial provincial actual no permite mejorar las comunicaciones de Zamora Chinchipe con las provincias limítrofes.

En cuanto a estrategias a nivel provincial uno de los objetivos principales para lograr una correcta cohesión territorial es el de lograr la mayor conexión posible entre cabeceras cantonales y la capital provincial. De los cantones de Zamora Chinchipe Nangaritza, Paquisha y Yacuambi no tienen sus cabeceras cantonales conectadas con la red vial estatal, por lo que se adoptaran medidas para mejorar su acceso. También se buscará aumentar la interconexión entre cabeceras cantonales. Por último, pese a ser deseable lograr una mejor comunicación de los cantones Chinchipe y Palanda con el resto de la provincia, ya que actualmente su conexión directa es con la provincia de Loja, la configuración actual de la red vial provincial no lo permite.

En base a estas estrategias se han definido 2 Corredores Prioritarios Estratégicos y 6 Corredores Secundarios. El resto de la red se ha categorizado como "Otros". A continuación, se detallan las carreteras que conforman cada corredor y la motivación individual de cada uno de ellos. Para un mayor detalle de las figuras expuestas a continuación consultar el Anexo 3 "Mapas".

Figura 12. Categorización de la red vial de Zamora Chinchipe



9.3.2. Corredores Prioritarios Estratégicos

9.3.2.1. Corredor Prioritario Estratégico (1). Corral Pampa - E45

Este corredor une la cabecera cantonal 28 de Mayo con la vía estatal E-45. Este eje se crea en base al lineamiento de mejora de la cohesión territorial a través de la conexión de cabeceras cantonales entre sí y con la capital provincial. Con él se articula el territorio y se favorece el desarrollo y la integración económica de la zona.

Este este eje conecta de los cantones Yacuambi y Zamora, lo que fomenta el desarrollo de la industria y la economía cantonal y contribuye al desarrollo integrado del territorio.

Figura 13. Corredor Prioritario Estratégico (1). Elaboración propia

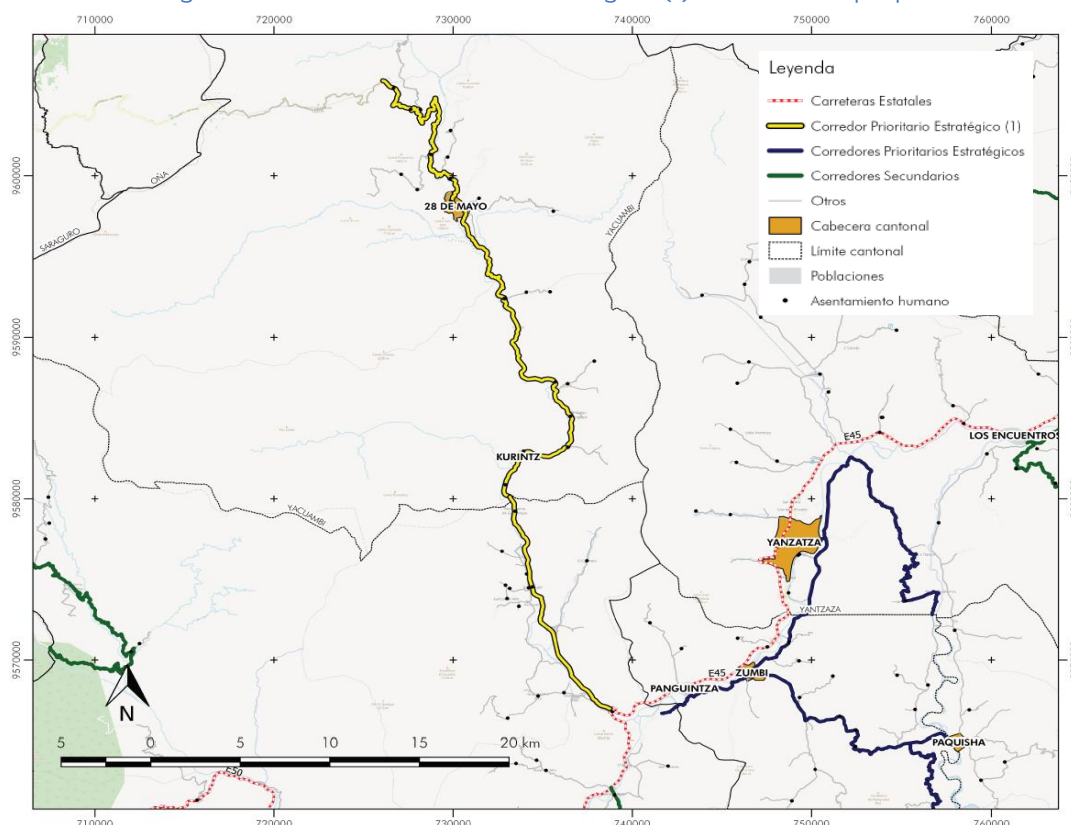


Tabla 32. Características Corredor Prioritario Estratégico (1). Elaboración Propia

Código	ID	Cantón	Parroquia	Tipo superficie	Estado	Longitud
P192-78-2	23-C01-01	YACUAMBI	LA PAZ	LASTRE	BUENO	18,59
P199-78-1	23-C01-02	ZAMORA	GUADALUPE	PAVIMENTO FLEXIBLE	BUENO	15,45
P192-78-3	23-C01-03	YACUAMBI	28 DE MAYO	LASTRE	REGULAR	25,32

9.3.2.2. Corredor Prioritario Estratégico (2). Guayzimi - Paquisha - Zumbi - Yanzatza

Este corredor se crea en base al lineamiento de mejora de la cohesión territorial a través de la conexión de cabeceras cantonales entre sí y con la capital provincial. Este eje une las cabeceras cantonales Guayzimi y Paquisha con Zumbi, Yanzatza y la vía estatal E45, de esta forma se articula el territorio y se fomenta el desarrollo y la integración económica de la zona. Además, se conectan los cantones Nangaritza, Zamora y Yanzatza, fomentando el desarrollo de la industria y la economía cantonal y contribuyendo al desarrollo integrado del territorio

Figura 14. Corredor Prioritario Estratégico (2). Elaboración propia

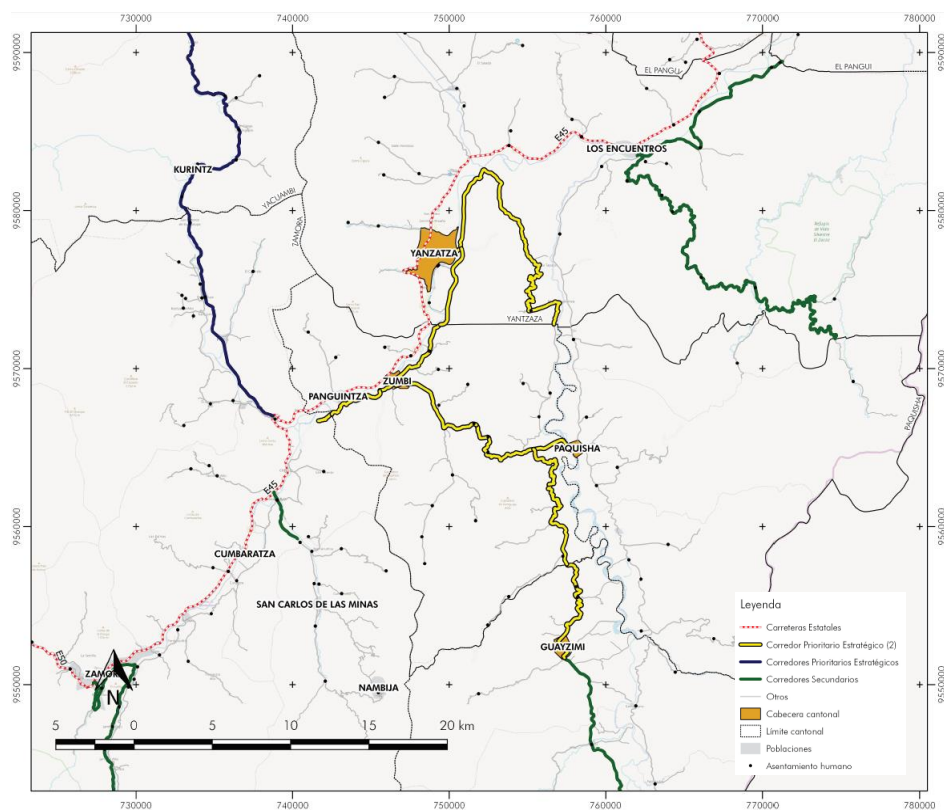


Tabla 33. Características Corredor Prioritario Estratégico (2). Elaboración Propia

Código	ID	Cantón	Parroquia	Tipo superficie	Estado	Longitud
P193-138-2	23-C02-01	CENTINELA CONDOR	DEL TRIUNFO-DORADO	LASTRE	BUENO	9,51
P192-131-1	23-C02-02	NANGARITZA	GUAYZIMI	LASTRE	MALO	8,95
P192-131-2	23-C02-03	CENTINELA CONDOR	ZUMBI	LASTRE	MALO	7,65
P193-138-1	23-C02-04	CENTINELA CONDOR	ZUMBI	PAVIMENTO FLEXIBLE	BUENO	7,35
P192-131-3	23-C02-05	CENTINELA CONDOR	DEL TRIUNFO-DORADO	LASTRE	MALO	4,78
P192-143-2	23-C02-06	CENTINELA CONDOR	ZUMBI	LASTRE	REGULAR	5,26
P192-148-2	23-C02-08	CENTINELA CONDOR	ZUMBI	LASTRE	BUENO	1,13
P192-148-1	23-C02-09	ZAMORA	CUMBARATZA	LASTRE	BUENO	1,08
P192-148-3	23-C02-10	CENTINELA CONDOR	PANGUINTZA	LASTRE	BUENO	4,12
P192-143-1	23-C02-11	YANTZAZA	YANTZAZA	LASTRE	REGULAR	5,52
P192-139-1	23-C02-17	YANTZAZA	YANTZAZA	LASTRE	REGULAR	25,77

9.3.3. Corredores Secundarios

9.3.3.1. Corredor Secundario (1).Miazi - Guayzimi

Este corredor se crea para mejorar el acceso de la población de las parroquias Zurmi y Guayzimi a Guayzimi. Este eje sigue la estrategia de mejorar el acceso de las zonas rurales a las vías estatales y, en la medida de lo posible, a cabeceras cantonales o a la capital provincial. Al mejorar la accesibilidad de la población de los asentamientos humanos a los servicios que ofrecen estas otras poblaciones de mayor envergadura se reduce la disparidad urbano-rural en el acceso a servicios y oportunidades económicas y se promueve un desarrollo territorial ordenado e inclusivo.

Figura 15. Corredor Secundario (1). Elaboración propia

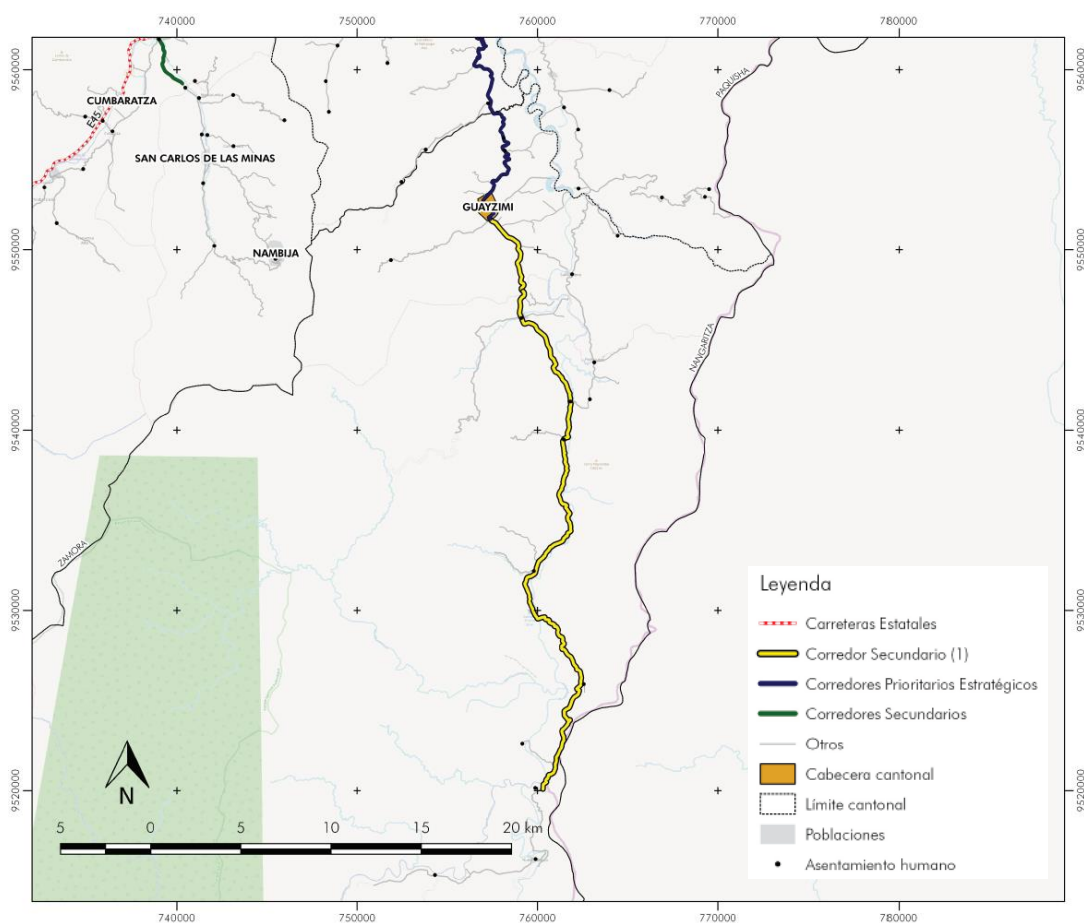


Tabla 34. Características Corredor Secundario (1). Elaboración Propia

Código	ID	Cantón	Parroquia	Tipo superficie	Estado	Longitud
P193-112-1	23-S01-01	NANGARITZA	GUAYZIMI	PAVIMENTO FLEXIBLE	BUENO	5,1
P193-112-2	23-S01-02	NANGARITZA	ZURMI	LASTRE	REGULAR	34,77

9.3.3.2. Corredor Secundario (2). Jambue Alto - Zamora

Este corredor se crea para mejorar el acceso de la población de las parroquias Timbara y Zamora a Zamora. Este eje sigue la estrategia de mejorar el acceso de las zonas rurales a las vías estatales y, en la medida de lo posible, a cabeceras cantonales o a la capital provincial. Al mejorar la accesibilidad de la población de los asentamientos humanos a los servicios que ofrecen estas otras poblaciones de mayor envergadura se reduce la disparidad urbano-rural en el acceso a servicios y oportunidades económicas y se promueve un desarrollo territorial ordenado e inclusivo.

Figura 16. Corredor Secundario (2). Elaboración propia

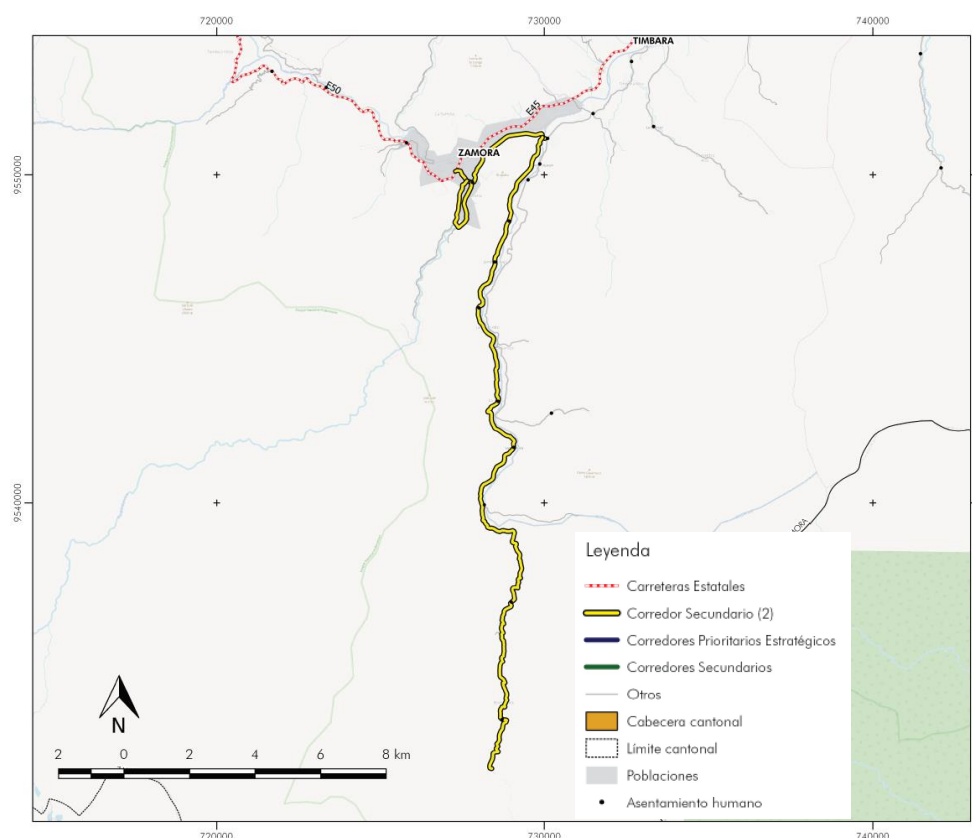


Tabla 35. Características Corredor Secundario (2). Elaboración Propia

Código	ID	Cantón	Parroquia	Tipo superficie	Estado	Longitud
P193-63-1	23-S02-01	ZAMORA	ZAMORA	LASTRE	REGULAR	3,86
P194-64-1	23-S02-02	ZAMORA	ZAMORA	PAVIMENTO FLEXIBLE	BUENO	3,13
P199-66-1	23-S02-03	ZAMORA	ZAMORA	LASTRE	REGULAR	23,78

9.3.3.3. Corredor Secundario (3). Nambija – Namirez

Este eje une las localidades Nambija, San Carlos de las Minas y Namirez. Se crea para mejorar el acceso de la población de las parroquias San Carlos de las Minas y Zamora a la vía estatal E45. Este corredor sigue la estrategia de mejorar el acceso de las zonas rurales a las vías estatales y, en la medida de lo posible, a cabeceras cantonales o a la capital provincial. Al mejorar la accesibilidad de la población de los asentamientos humanos a los servicios que ofrecen estas otras poblaciones de mayor envergadura se reduce la disparidad urbano-rural en el acceso a servicios y oportunidades económicas y se promueve un desarrollo territorial ordenado e inclusivo.

Figura 17. Corredor Secundario (3). Elaboración propia

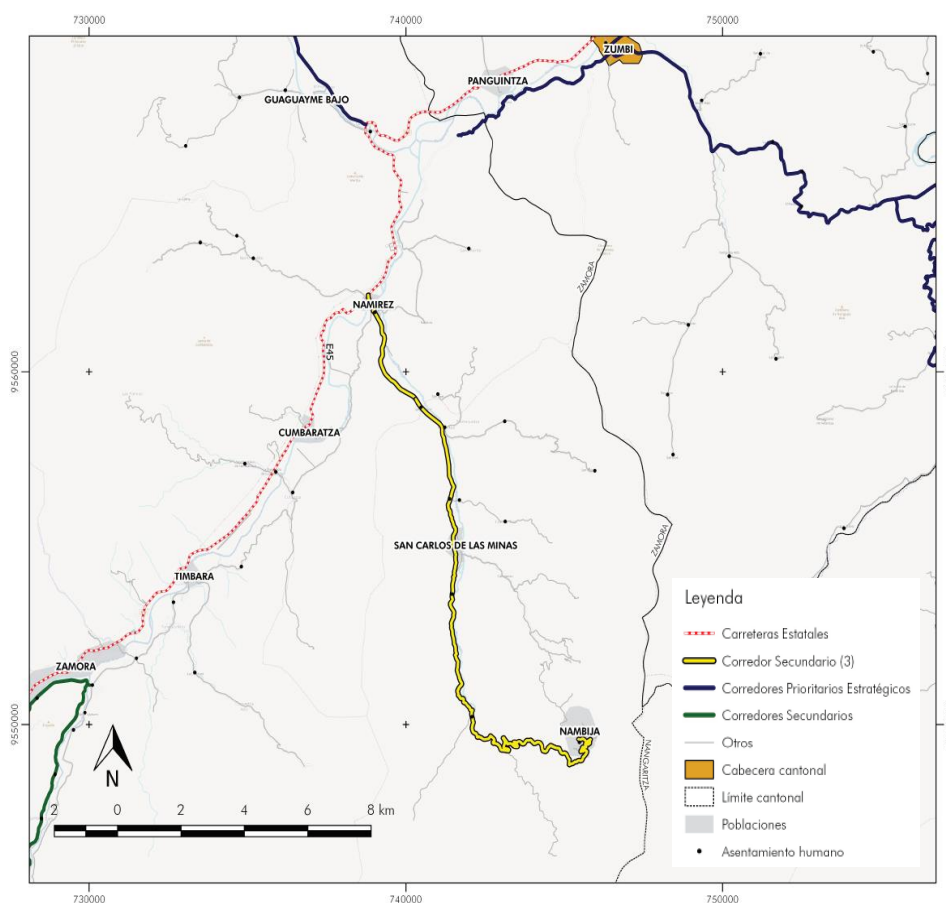


Tabla 36. Características Corredor Secundario (3). Elaboración Propia

Código	ID	Cantón	Parroquia	Tipo superficie	Estado	Longitud
P193-99-1	23-S03-01	ZAMORA	CUMBARATZA	LASTRE	REGULAR	3,69

9.3.3.4. Corredor Secundario (4). Cuenca Sur

Este corredor sigue la estrategia de mejorar el acceso de las zonas rurales a las vías estatales y, en la medida de lo posible, a cabeceras cantonales o a la capital provincial. Al mejorar la accesibilidad de la población de los asentamientos humanos de la parroquia de Yantzaza a los servicios que ofrecen estas otras poblaciones de mayor envergadura se reduce la disparidad urbano-rural en el acceso a servicios y oportunidades económicas y se promueve un desarrollo territorial ordenado e inclusivo.

Figura 18. Corredor Secundario (4). Elaboración propia

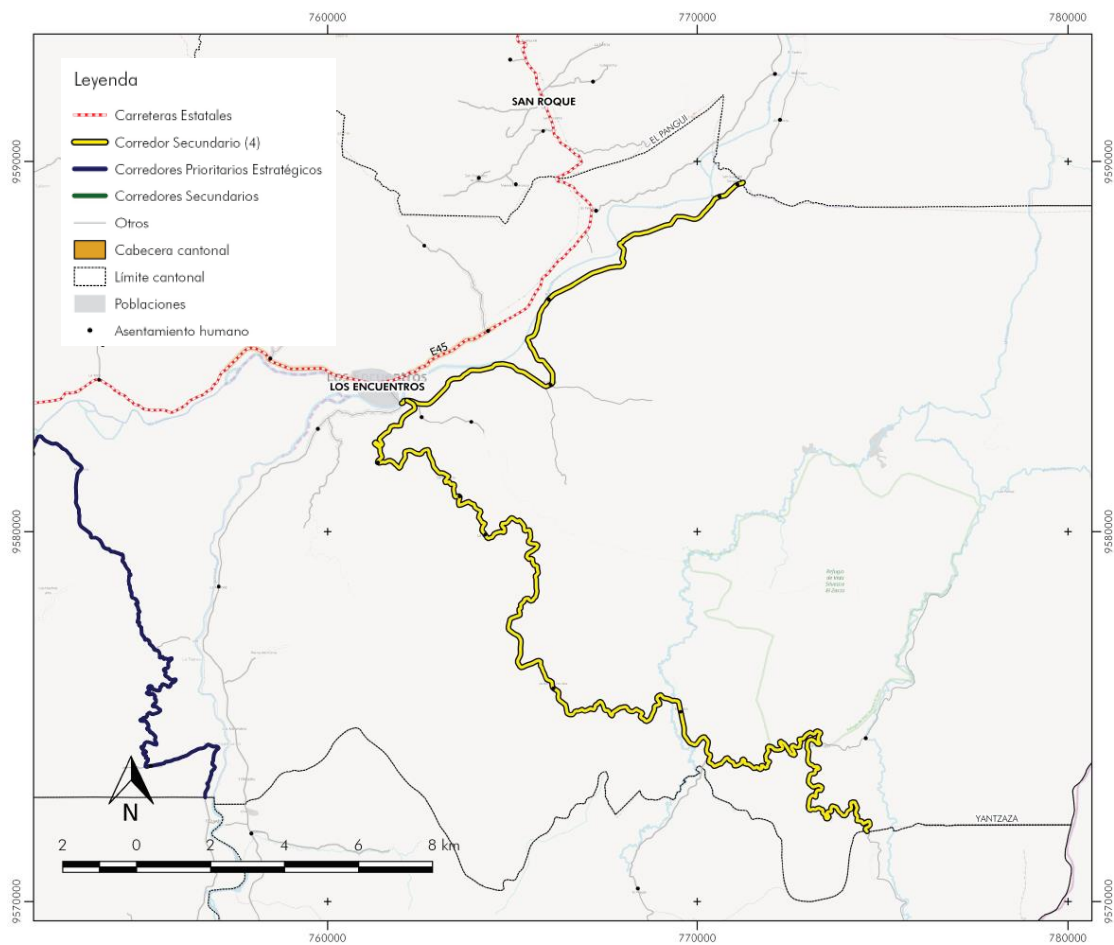


Tabla 37. Características Corredor Secundario (4). Elaboración Propia

Código	ID	Cantón	Parroquia	Tipo superficie	Estado	Longitud
P193-203-1	23-S04-01	YANTAZA	LOS ENCUENTROS	LASTRE	BUENO	14,37
P192-220-1	23-S04-02	YANTAZA	LOS ENCUENTROS	LASTRE	BUENO	37,03

9.3.3.5. Corredor Secundario (5). Cuenca Sur

Este corredor sigue la estrategia de mejorar el acceso de las zonas rurales a las vías estatales y, en la medida de lo posible, a cabeceras cantonales o a la capital provincial. Al mejorar la accesibilidad de la población de los asentamientos humanos de la parroquia de El Panqui a los servicios que ofrecen estas otras poblaciones de mayor envergadura se reduce la disparidad urbano-rural en el acceso a servicios y oportunidades económicas y se promueve un desarrollo territorial ordenado e inclusivo.

Figura 19. Corredor Secundario (5). Elaboración propia

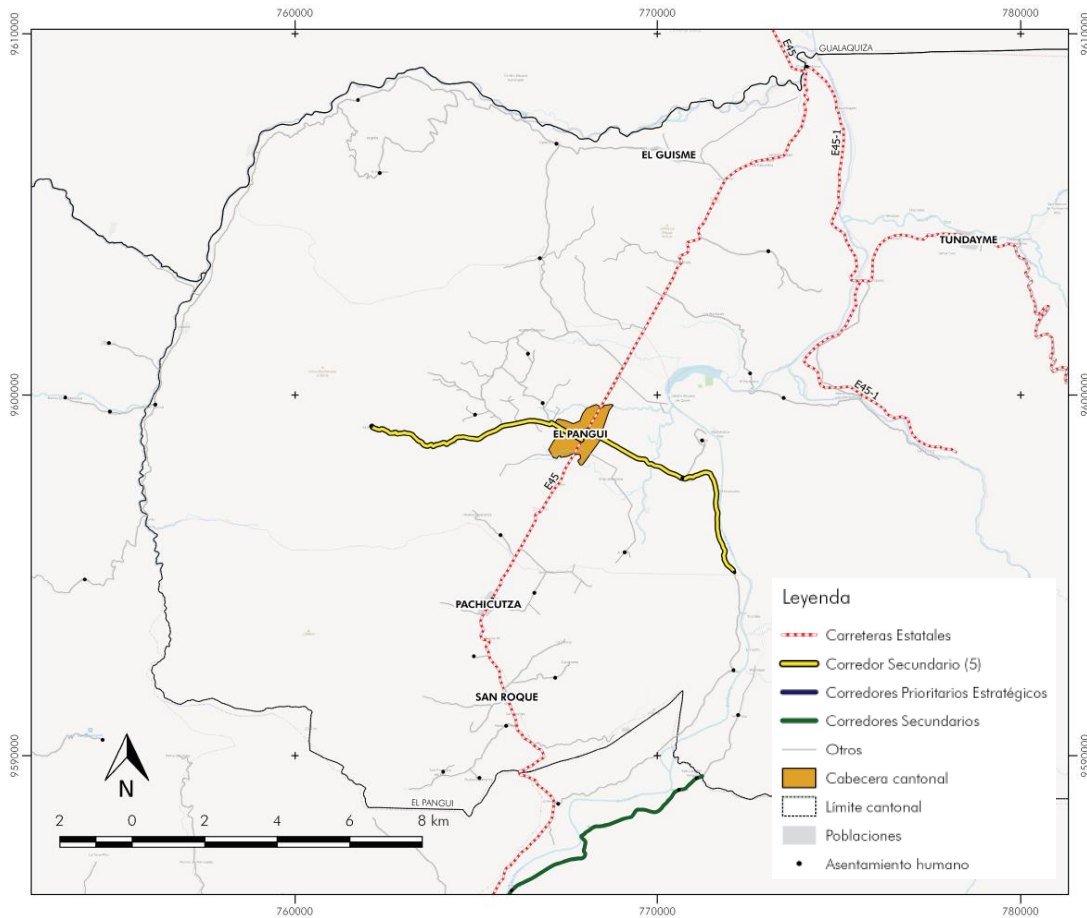


Tabla 38. Características Corredor Secundario (5). Elaboración Propia

Código	ID	Cantón	Parroquia	Tipo superficie	Estado	Longitud
P192-185-2	23-S05-01	EL PANGUI	EL PANGUI	LASTRE	MALO	6,71
P194-174-1	23-S05-02	EL PANGUI	EL PANGUI	LASTRE	BUENO	6,43

Corredor Secundario (6). Cuenca Sur

9.3.3.6. Corredor Secundario (6). Cuenca Sur

Este corredor sigue la estrategia de mejorar el acceso de las zonas rurales a las vías estatales y, en la medida de lo posible, a cabeceras cantonales o a la capital provincial. Al mejorar la accesibilidad de la población de los asentamientos humanos de la parroquia de Zamora a los servicios que ofrecen estas otras poblaciones de mayor envergadura (Imbana y Jimbilla en la provincia vecina de Loja) se reduce la disparidad urbano-rural en el acceso a servicios y oportunidades económicas y se promueve un desarrollo territorial ordenado e inclusivo.

Figura 20. Corredor Secundario (6). Elaboración propia

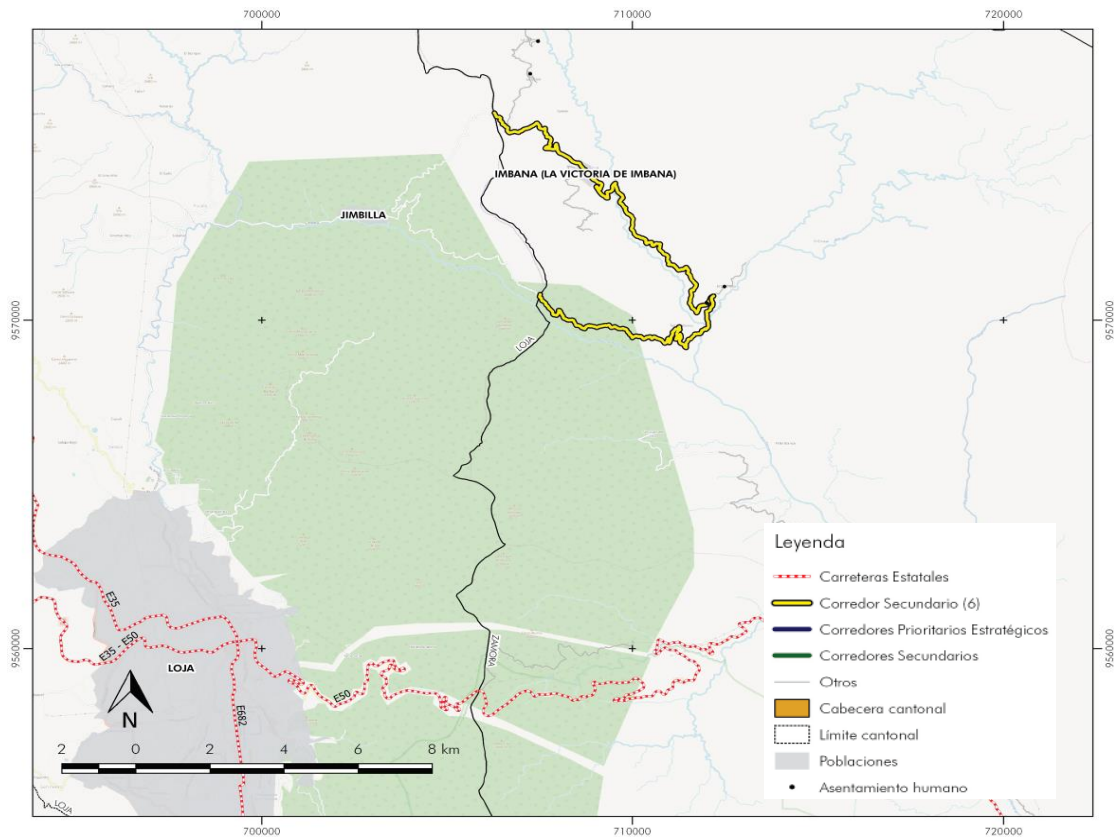


Tabla 39. Características Corredor Secundario (6). Elaboración Propia

Código	ID	Cantón	Parroquia	Tipo superficie	Estado	Longitud
P191-45-1	23-S06-01	ZAMORA	IMBANA	LASTRE	REGULAR	13,23
P191-47-1	23-S06-02	ZAMORA	IMBANA	LASTRE	REGULAR	9,03

9.3.4. Otros

La categoría otros la componen las vías que no han sido catalogadas como corredores prioritarios estratégicos o como corredores secundarios. Las características de estas vías se encuentran recogidas en el Anexo 7 “Categorización de la red vial”.

10. BASES CONCEPTUALES DE LA GESTIÓN DE CARRETERAS

El administrador de una Red Vial Provincial se ve obligado a responder una serie de cuestiones sobre las intervenciones que se deben realizar en la red vial a su cargo y poder sustentar sus planteamientos sobre lo que se debe llevar a cabo, tener certeza que las inversiones planteadas son las mejores inversiones, que los

proyectos tienen razón de ser. Por otra parte, la limitación en la disponibilidad presupuestal obliga a tener criterios de priorización y a conocer cuál es el impacto de las restricciones presupuestales en el futuro de la red.

La historia de las intervenciones en las redes viales presenta tres modalidades o grados de evolución en relación con el modo en cómo se deciden las inversiones.

En primer término, la realización de intervenciones en función de ir cubriendo las emergencias que se van presentando, esta modalidad usualmente implica grandes trabajos de restauración y reconstrucción y es denominada “Respuesta a la crisis”.

En segundo lugar, y con un grado superior en el modo de decisión, están aquellos proyectos que son determinados como respuesta a la condición de un sector de la red, y tiene además un estudio económico que lo justifica. El procedimiento llevado a cabo brinda certeza de que la decisión de invertir es adecuada para el tramo, pero deja dudas sobre si esa es la mejor inversión que se puede hacer en la Red Vial Provincial. Esta modalidad se denomina “Respuesta a la condición con estudio económico” y opera en función de las necesidades técnicas observadas, los niveles de servicio aceptables y los recursos disponibles.

Por último, se encuentra la modalidad denominada de “Eficiencia técnica y económica”, en esta modalidad se tienen en cuenta todos los tramos de la red vial y se determinan las intervenciones que se deben hacer con el objetivo de minimizar los costos totales del transporte para la sociedad. Este modelo permite pues no sólo saber que los niveles de intervención planteados para un tramo son adecuados, sino también tener certeza de que es la mejor intervención que se puede hacer en dicho tramo teniendo en cuenta las necesidades de toda la Red Vial Provincial.

10.1. ELEMENTOS PARA LA EVALUACIÓN DE PROYECTOS VIALES

Los costos totales de transporte para la sociedad los componen los costos de la Agencia Vial (Provincia) y los costos de los usuarios de la carretera. Los costos de la Agencia por su parte los componen los costos de construcción, los costos de operación y mantenimiento y costos de funcionamiento, en tanto los costos de los usuarios están conformados por los costos de operación de los vehículos que circulan, el tiempo de los pasajeros y la carga, y los accidentes.

Los denominados “modelos de deterioro” permiten conocer cómo evolucionará en el transcurso del tiempo la condición de un pavimento. Esto es posible conocerlo para una multiplicidad de tipos de pavimentos, tipos de intervenciones, condiciones climáticas, condiciones de tránsitos etc.

El conocimiento de la evolución de la condición del pavimento hace posible determinar con buena aproximación en qué momento el pavimento llega al final

de su vida útil, lo cual indica la necesidad de rehabilitarlo o hacer un mejoramiento, es decir, el modelo permite estimar las necesidades de inversión y mantenimiento.

Existen por otra parte modelos que permiten correlacionar los costos de los usuarios con la condición del pavimento, es decir para diferentes tipos de vehículos es posible conocer cuál es el consumo de combustible, lubricantes, neumáticos etc. Ello permite en cada año estimar cuales son los costos de operación de los usuarios del camino. Sabiendo la cantidad y tipo de vehículos que circulan por el camino y cuáles son los costos de estos para cada condición, es posible anualmente conocer los costos de los usuarios.

La conveniencia de un proyecto individual es determinada mediante su comparación con otras alternativas, todas las cuales deber ser comparadas con una alternativa de referencia denominada “alternativa base” o “situación sin proyecto”. El procedimiento para comparar dos alternativas de intervención es determinar cuál de ellas tiene menores costos totales para la sociedad. No obstante, debido a la limitación presupuestal, siempre se produce que la mejor condición de servicio de las vías ocasione los menores costos para los usuarios.

Posteriormente, resta solo evaluar qué opción representa menores costos para la sociedad en su conjunto, esto se hace determinando si los menores costos que tienen los usuarios por tener un pavimento de mejores condiciones de servicio superan a los mayores costos que tiene la agencia por hacer intervenciones más importantes, es decir, determinar si los beneficios superan a los costos.

Por lo tanto, para la planificación de intervenciones en una red vial, deben seleccionarse las alternativas para cada tramo de la red que combinada con las intervenciones en el resto de los tramos de la red maximizan los beneficios para la sociedad, en términos de ahorro de costes de operación (beneficios) versus costos de inversión para la agencia.

10.1.1. Planificación

El producto generado por la Planificación es un programa de intervenciones, esto es un listado de obras y actividades de mantenimiento en la red vial para los siguientes 15 años, dicho listado lo componen las intervenciones, su costo estimado e indicadores de desempeño esperado.

El Plan elaborado es una referencia que establece una visión de largo plazo, y con frecuencia es el instrumento para mostrar, con bases sólidas, las necesidades presupuestales ante quienes asignan presupuesto.

Los logros que se hagan en la gestión presupuestal determinarán ajustes en el Plan Vial y establecerán, por otra parte, un Programa de intervenciones para los siguientes 4 a 5 años.

En la fase de Programación es tenida en cuenta la disponibilidad presupuestal (recursos propios, aportes del gobierno central, financiamiento externo etc.) lo que permite tener certeza que las intervenciones planteadas cuentan (al menos en primera instancia) con los recursos para su ejecución.

El conocer el programa de intervenciones con una anticipación de hasta cuatro o cinco años determina que muchos de los procesos que usualmente dilatan el inicio de actividades o dificultan la ejecución de las mismas, puedan ser resueltos sin problema por tener identificadas las necesidades con suficiente antelación, los casos más frecuentes que se presentan son referidos al presupuesto, la preinversión, el diseño y la ejecución.

En relación con el presupuesto, la programación permite contar un presupuesto no sólo para el año inmediato posterior sino para los tres o cuatro años siguientes ya que se conocen las intervenciones, los montos estimados de las mismas y sus prioridades, lo cual habilita a gestionar las partidas presupuestales necesarias con tiempo suficiente.

Cabe aclarar que el proceso de planificación es continuo y debe (periódicamente) ser ajustado en función de los resultados en las intervenciones realizadas. Una variación en los precios de referencia o una modificación en los tiempos previstos que se realizarían las obras determinarán la necesidad de ajustar la planificación, en tal sentido es importante destacar la trascendencia que tiene el hacer un adecuado seguimiento de los resultados obtenidos con las intervenciones en relación con los resultados que fueron previstos en la fase de planificación.

La pre inversión es frecuentemente percibida como un proceso administrativo que atenta contra la ejecutividad en lugar de comprenderse que es un mecanismo que brinda certeza sobre la conveniencia de la inversión considerada, esa percepción está asociada a que usualmente el camino crítico para ejecutar una intervención pasa por la fase de pre inversión. La planificación permite conocer con antelación los proyectos, lo cual habilita iniciar la fase de pre inversión con la suficiente antelación como para que el camino crítico para el inicio de una intervención no pase por esta fase, permitiendo una adecuada verificación de pertinencia del proyecto sin afectar los tiempos.

Los tiempos demandados por las gestiones administrativas requeridas por el diseño de un proyecto vial en ocasiones, y en forma indirecta, atentan contra la calidad del diseño por acortarse (muchas veces en forma excesiva) los tiempos para el desarrollo del mismo. En este caso, como para la pre inversión, el conocimiento con suficiente antelación de proyectos que son necesarios diseñar permite evitar extremos como los mencionados anteriormente.

En la fase de ejecución uno de los mecanismos que se encuentra con cierta frecuencia es la reducción al mínimo de los tiempos para la presentación de ofertas, el acortamiento de los tiempos determina incertidumbres en los oferentes, quienes en ocasiones no disponen del tiempo necesario para evaluar fehacientemente todos los requerimientos establecidos en los pliegos de condiciones, esto se traducen en mayores precios en las ofertas presentadas. Como en los procesos anteriores el conocer con anticipación los proyectos a licitar permite proveer a los contratistas e interventores el tiempo suficiente y adecuado para estudiar las ofertas a presentar.

10.1.2. Ciclo de proyecto

En términos generales el ciclo de proyecto para cada tramo de la red vial estará conformado por las fases de Planificación, Programación, Preinversión, Diseño, Ejecución (construcción, mantenimiento y operación y rehabilitación), Seguimiento y Evaluación.

El proyecto de un camino inicia cuando en la fase de planificación (anteriormente descrita) se identifican las intervenciones a realizar en el camino en un período de tiempo, sean estas de construcción, rehabilitación o mantenimiento. Las intervenciones en el camino forman parte de una lista de intervenciones en la red vial.

En función del momento para el cual se haya previsto la intervención y del tipo de intervención que se trate, se inicia el proceso de preinversión, mejorando las estimaciones que caracterizaron la intervención prevista en la fase de planificación y demostrando la conveniencia del proyecto.

Una vez otorgada la viabilidad al proyecto se realiza el diseño, el cual puede estar referido a construcción, mantenimiento o rehabilitación para finalmente licitar, adjudicar y por ejecutar el proyecto.

11. CRITERIO PARA PRIORIZACIÓN - MULTICRITERIO

Como se indicó en el capítulo 9 del presente documento, para la consecución de la proyección estratégica del Plan Vial se identificaron los ejes viales en función de los nodos de desarrollo provincial, que permitan la movilidad/conectividad entre cabeceras cantonales y los principales nodos de desarrollo, las áreas de especialización productiva tomando en cuenta los principales productos y los principales mercados de destino y las áreas diferenciadas por sus accesos a servicios de educación y salud. La labor realizada permitió definir los **Corredores Estratégicos** de la provincia. Ello se realizó a través de la matriz multicriterio elaborada, la cual asignó a cada tramo homogéneo de la red provincial un peso

logístico en función de los criterios explicados en dicho apartado. Ello supuso la caracterización de la red provincial.

Otros tramos identificados como muy relevantes en temas de logística y productividad, y que no formaban parte de un Corredor Estratégico, fueron categorizados como **Corredores Secundarios**.

Aquellos caminos que no son parte de Corredores Estratégicos ni de Corredores Secundarios fueron denominados **Otras Vías**.

La Red Vial Provincial será clasificada en las siguientes 3 categorías:

- Corredores estratégicos
- Corredores secundarios
- Otras vías

12. ESTRATEGIA PROVINCIAL

En función de los diferentes tipos de intervención necesarias se confeccionaron estrategias de intervención, es decir, combinaciones de diferentes tipos de intervenciones (de obra y mantenimiento) a realizar en tramos de ruta con características similares. (grupos estrategia).

Las estrategias varían desde aquellas con intervenciones mínimas hasta estrategias con grandes intervenciones.

Se plantearon distintas alternativas de intervención para cada “grupo estrategia”, se trata en todos los casos de tipos de intervenciones factibles de ejecutarse a nivel local.

Las alternativas de intervención en función del grupo de categorización determinado que se han planteado y analizado se presentan en los siguientes apartados.

12.1. CORREDORES PRIORITARIOS ESTRATÉGICOS

Tabla 40. Estrategia planteada para Corredores Prioritarios Estratégicos.

Categoría	Superficie	Tipo	NOMBRE ESTRATEGIA HDM	Actuación
CORREDORES PRIORITARIOS ESTRATÉGICOS	CA	CONSEVACIÓN CA	CPE_CA_E1	Mantenimiento rutinario
				Recapeo 4 cm
				Fresado 3 cm + reposición 3 cm
				Slurry Seal
				Bacheo
	TB	CONSERVACIÓN TB	CPE_TB_E1	Mantenimiento rutinario
				Doble Tratamiento Bituminoso Superficial
				Micropavimento

				Bacheo
	HO	no contemplada por CONGOPE		
	GR	MEJORA A TB + CONSERVACIÓN TB	CPE_GR_E1	Mantenimiento rutinario
				Doble Tratamiento Bituminoso Superficial
				Doble Trat. Bit. Sup. base estabilizada
				Bacheo

Tabla 41. Niveles de calidad exigidos para los Corredores Prioritarios Estratégicos (umbrales de intervención).

Superficie	Actuación	IRI		ROZAMIENTO		BACHES	RODERAS		FIS. ANCHA	AREA FISUR	ROTURAS	ESP	PERIÓDICO
		m/km		%		n°/km	mm		%	%	n°/km	mm	año
CA	Mantenimiento rutinario												1
	Recapeo 4 cm	> 3.16											
	Fresado 3 cm + reposición 3 cm			< 0,4	ó		> 5						
	Slurry Seal								> 5				
	Bacheo					> 2							
TB	Mantenimiento rutinario												1
	Doble Tratamiento Bituminoso Superficial						> 5						
	Micropavimento	> 3.16	ó	< 0,4				ó	> 5				6
	Bacheo					> 2							
GR (Mejora a TB)	Mantenimiento rutinario												1
	Doble Tratamiento Bituminoso Superficial						> 5						
	Doble Trat. Bit. Sup. base estabilizada	> 3.16	ó	< 0,4				ó	> 5				
	Bacheo					> 2							

12.2. CORREDORES SECUNDARIOS

Tabla 42. Estrategia planteada para Corredores Secundarios.

Categoría	Superficie	Tipo	NOMBRE ESTRATEGIA HDM	Actuación
CORREDORES SECUNDARIOS	CA	CONSERVACIÓN CA	CS_CA_E1	Mantenimiento rutinario
				Recapeo 4 cm
				Fresado 3 cm + reposición 3 cm
				Slurry Seal
				Bacheo

Categoría	Superficie	Tipo	NOMBRE ESTRATEGIA HDM	Actuación
	TB	CONSERVACIÓN TB	CS_TB_E1	Mantenimiento rutinario
				Doble Tratamiento Bituminoso Superficial
				Micropavimento
				Bacheo
	HO	no contemplada por CONGOPE		
	GR	CONSERVACIÓN GR	CS_GR_E1	Mantenimiento rutinario
				Recargo 10 cm
Perfilado (regularización)				
				Bacheo

Tabla 43. Niveles de calidad exigidos para los Corredores Secundarios (umbrales de intervención).

Superficie	Actuación	IRI	ROZAMIENTO	BACHES	RODERAS	FIS. ANCHA	AREA FISUR	ROTURAS	ESP	PERIÓDICO
		m/km	%	n°/km	mm	%	%	n°/km	mm	año
CA	Mantenimiento rutinario									1
	Recapeo 4 cm	> 4.75								
	Fresado 3 cm + reposición 3 cm		< 0,4	ó	> 15					
	Slurry Seal					> 5				
	Bacheo			> 5						
TB	Mantenimiento rutinario									1
	Doble Tratamiento Bituminoso Superficial				> 10					
	Micropavimento	> 4.75	ó	< 0,4		ó	> 5			
	Bacheo			> 5						
GR	Mantenimiento rutinario									1
	Recargo 10 cm								< 50	
	Perfilado (regularización)	> 7,5								
	Bacheo									4

12.3. OTROS: RESTO DE LA RED

Tabla 44. Estrategia planteada para el Resto de la Red (Otros).

Categoría	Superficie	Tipo	NOMBRE ESTRATEGIA HDM	Actuación
OTROS	CA	CONSERVACIÓN CA	CS_CA_E1	Mantenimiento rutinario
				Recapeo 4 cm
				Fresado 3 cm + reposición 3 cm
				Slurry Seal
				Bacheo
	TB	CONSERVACIÓN TB	CS_TB_E1	Mantenimiento rutinario
				Doble Tratamiento Bituminoso Superficial
				Micropavimento
	HO	no contemplada por CONGOPE		Bacheo
	GR	CONSERVACIÓN GR	CS_GR_E1	Mantenimiento rutinario
				Recargo 10 cm
Perfilado (regularización)				
Bacheo				

Tabla 45. Niveles de calidad exigidos para el Resto de la Red - Otros (umbrales de intervención).

Superficie	Actuación	IRI		ROZAMIENTO		BACHES	RODERAS		FIS. ANCHA	AREA FISUR	ROTURAS	ESP	PERIÓDICO
		m/km		%		n/km	mm		%	%	n/km	mm	año
CA	Mantenimiento rutinario												1
	Recapeo 4 cm	> 6.71											
	Fresado 3 cm + reposición 3 cm			< 0,35	ó		> 20						
	Slurry Seal								> 20				
	Bacheo					> 10							
TB	Mantenimiento rutinario												1
	Doble Tratamiento Bituminoso Superficial						> 15						
	Micropavimento	> 6.71	ó	< 0,35				ó	> 20				
	Bacheo					> 10							

los costes futuros de la sociedad, aumentando la calidad de la red, confort de los usuarios, seguridad y competitividad.

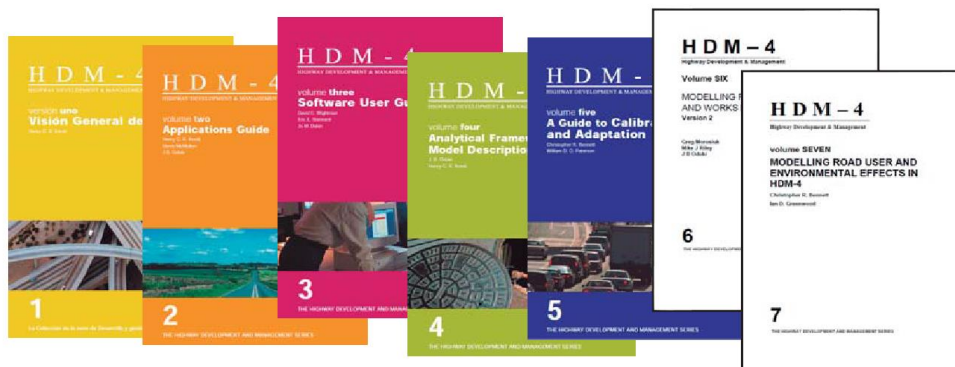
El pavimento es el encargado de soportar toda la superestructura, tráfico y agentes exógenos de la carretera, por lo que una de las características más importantes del mismo es su Capacidad Estructural. No obstante, otros factores como el confort o la seguridad vial dependen en gran medida de las condiciones superficiales del firme. Para establecer una estrategia óptima de gestión de la conservación del pavimento a través de actuaciones de mejoramiento, conservación periódica y mantenimiento rutinario, es necesario conocer cómo se comporta el pavimento. De esta forma, será posible prever con más exactitud qué pasará a largo de la vida útil de explotación del mismo, lo que permitirá poder adelantarse a los problemas y definir una estrategia de conservación exitosa.

Como se ha mencionado ya anteriormente, para conocer y simular el comportamiento del firme de las vías se suele hacer uso de herramientas técnicas que disponen de los denominados Modelos de Deterioro del Pavimento (Pavement Deterioration Models). Los Modelos de Deterioro del Pavimento son modelos matemáticos que permiten estimar el comportamiento del mismo en base a unos determinados datos de entrada (input del sistema), que representan las características, estructura, estado y nivel de servicio de las vías reales.

Una de las herramientas más conocidas para la modelización del deterioro del pavimento es HDM-4 (Highway Development and Management System), del Banco Mundial - PIARC. Sus modelos están ampliamente reconocidos por la comunidad científica internacional en el ámbito de las carreteras y su utilización en más de 100 países lo avalan como sistema de referencia a nivel global.

13.1. FUNDAMENTOS DE HDM-4

HDM-4 (Highway Development and Management) es un software con una documentación asociada, que servirá como la principal herramienta para el análisis, la planificación, gestión y evaluación del mantenimiento, mejora y la toma de decisiones relacionadas con la inversión de carreteras. [Fuente PIARC].



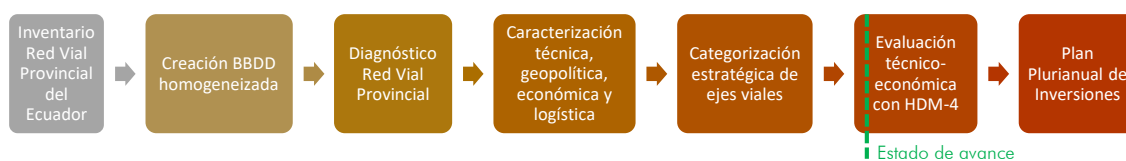
Más en profundidad, HDM-4 es un modelo de simulación del comportamiento del ciclo de vida de las carreteras que considera las relaciones entre éstas, el ambiente y el tráfico dentro de una economía nacional o regional que determina la composición y la estructura de costos de las variables. El modelo realiza un análisis detallado con base en los datos suministrados por el usuario.

13.2. METODOLOGÍA HDM-4

Según lo descrito anteriormente, a través de HDM-4 es preciso realizar análisis técnico-económicos de una red de carreteras y poder simular los resultados de una Estrategia de Mantenimiento, lo que se traduce en la definición de un Plan Plurianual de Inversiones. En el caso de este proyecto de la Red Provincial Vial del Ecuador, se disponía de todos los requisitos necesarios para ejecutar este tipo de análisis, por lo que se procedió a preparar los datos para poder llevarlo a cabo. A continuación, a lo largo del presente apartado se describe la metodología aplicada.

En primer lugar, hay que recordar el contexto general del proyecto y sus fases. De forma resumida, se han llevado a cabo los siguientes procesos: inicialmente se realizó un Inventario de la Red Vial Provincial del Ecuador; a partir de este inventario de atributos físicos, económico-productivos, sociales y ambientales, se realizó una BBDD (Base de Datos) homologada, de manera que se estableció la misma estructura entidad-relación y diccionario de datos de forma homogeneizada; posteriormente se realizó un diagnóstico de la Red Vial, para evaluar el estado actual de la misma; seguidamente, a partir de análisis GIS, se realizó una caracterización técnica, geopolítica, económica y logística, con el objetivo de evaluar la importancia global (peso) de cada una de las vías y tramos viales que conforman la Red; posteriormente, se llevó a cabo una categorización estratégica de ejes viales, agrupando las vías en tres grupos específicos (corredores prioritarios estratégicos, corredores secundarios y otras vías), para poder llevar a cabo la Estrategia Provincial y satisfacer los lineamientos estratégicos y políticas de inversión. Llegados a este punto, es posible realizar un preparamiento de los datos necesarios para llevar a cabo la evaluación técnico-económica con HDM-4. En la siguiente figura, se describe el estado de avance de la metodología global del proyecto en cuanto al presente apartado.

Figura 21. Metodología general del proyecto. Estado de avance: Evaluación técnico-económica con HDM-4. Elaboración propia.



Para realizar análisis técnico-económicos con HDM-4, es necesario preparar los datos técnico-económicos necesarios para poder configurar el software. Para ello, se confecciona las BBDD requerida por HDM-4 con los datos reales de la Red Vial Provincial (red de carreteras); posteriormente, se deben configurar directamente en el software algunos parámetros que influyen en el estudio, como la caracterización de la flota vehicular parámetros del tránsito y clima; posteriormente, será necesario importar las BBDD elaboradas al interior del programa; además, será necesario configurar la Estrategia de Mantenimiento a aplicar, es decir, configurar las actividades de mantenimiento y mejora planteadas para la consecución de objetivos; subsiguientemente se realiza la configuración del estudio propiamente dicho; y, por último, se obtienen los resultados para su presentación y posterior análisis. De forma esquemática, las etapas de esta fase de la metodología global del proyecto se resumen de la siguiente manera:

- Elaboración BBDD formato HDM-4: red de carreteras.
- Configuración parámetros influyentes en el análisis: flota vehicular, datos de tránsito y clima.
- Importación BBDD en HDM-4: red de carreteras.
- Configuración parámetros de estudio: años del análisis, método de optimización, unidades monetarias, selección del crecimiento de tránsito a aplicar, especificación de alternativas, etc.
- Obtención de resultados.

13.3. PARÁMETROS DE ENTRADA DE HDM-4

En este apartado se realiza una exposición de los parámetros y datos configurados en HDM-4 para la realización del análisis técnico-económico.

13.3.1. Red de carreteras

La BBDD de red de carreteras se genera a partir de la BBDD homologada realizada a partir del inventario de la Red Vial Provincial. Por tanto, los datos requeridos para correr HDM-4 deben obtenerse a partir de dichos datos reales. A continuación, se realiza una descripción de los parámetros más relevantes y de cómo se han obtenido.

13.3.1.1. Códigos y nomenclatura

A lo largo de la metodología general del proyecto, se ha utilizado como código único de cada tramo de vía, el denominado código auxiliar "COD_AUX". Por tanto, es coherente seguir utilizando este código también para el análisis técnico-económico de HDM-4.

Además, en la fase previa “Categorización estratégica de ejes viales”, se agruparon las vías y tramos viales en función de su importancia económico-productiva y social, para lo que se generaron tres grupos diferenciados (corredores estratégicos prioritarios, corredores secundarios, resto de la red). Es por ello, que en el código de definición del tramo en HDM-4, se ha incluido también esta distinción. Además, en HDM-4 es de especial importancia identificar la naturaleza a nivel de pavimento de cada tramo, por lo que se ha incluido también este atributo en el nombre de cada tramo vial. De esta forma, el código de cada tramo vial en HDM-4 queda formado de la siguiente manera:

0001_01-C01-01_P013-0230-2_GR

Donde:

- **0001**: id de la base de datos de carreras de HDM-4. Va de 0001 hasta el último valor de tramo vial en orden natural.
- **01-C01-01**: código del corredor. Se define como:
 - 01-: provincia
 - C01-: número del corredor de dicha provincia, donde:
 - C: corredor estratégico prioritario
 - S: corredor secundario
 - O: otros (resto de la red)
 - 01: número del tramo del corredor.
- **P013-0230-2**: código auxiliar del tramo vial.
- **GR**: tipo de pavimento. Se define como:
 - CA: concreto asfáltico.
 - TB: tratamiento bituminoso superficial.
 - GR: grava, tierra, ripio, etc., es decir, sin pavimentar.
 - HO: hormigón.

13.3.1.2. Características y condición del pavimento

En el inventario de la Red Vial Provincial se determinó el dato de **tipo de superficie** (TSUPERF), definido como Lastre, Tierra, Empedrado, D-T Bituminoso, Pavimento Flexible y Pavimento Rígido. Además, también se recogió el dato de **estado superficial** (campo ESUPERF), catalogado como Bueno, Regular o Malo. Además, se registraron los valores de **velocidad promedio** del tráfico (campo VELPROM), aspecto que puede relacionarse con la condición del pavimento. Y, por último, señalar que también se recogió el dato de **tipo de interconexión** (campo TIPOINTER), lo que ayuda a catalogar las vías en los siguientes grupos: asentamiento humano a asentamiento humano; cabecera parroquial rural a asentamiento humano; cantón a cantón; estatal con asentamiento humano; estatal

con cabecera cantonal; estatal con cabecera parroquial; estatal con cabecera provincial; estatales; otros; parroquia rural a parroquia rural; provincia a provincia. Con todo ello, es posible establecer una relación de criterios para establecer todos los parámetros requeridos por HDM-4.

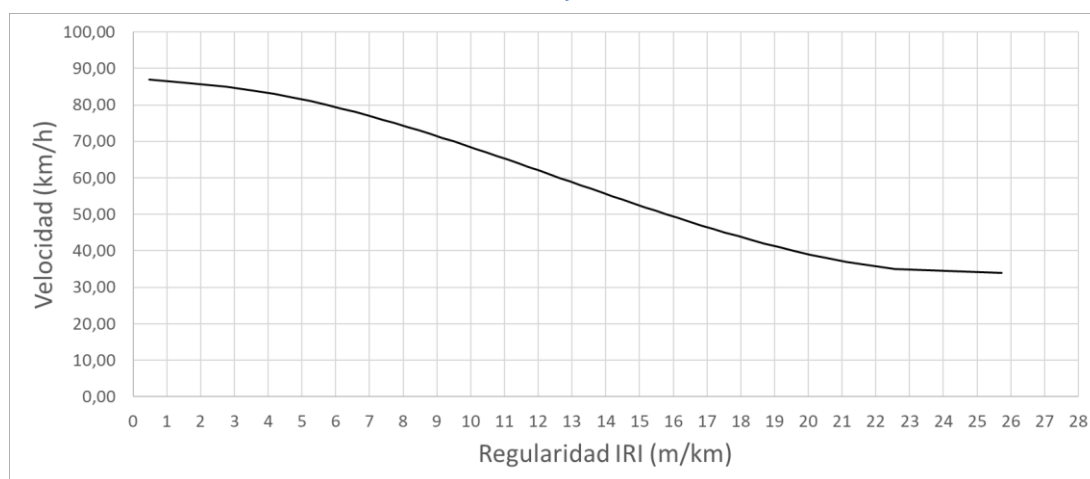
Para el caso particular del IRI (International Roughness Index), parámetro de especial importancia que describe un estado de calidad general de la vía, pues en él se repercuten otros deterioros de manera indirecta, se aplican expresiones de tipo empírico que arrojan valores de regularidad en función de otro parámetro que sea medible con mayor facilidad.

En el caso de caminos lastrados o que no tienen capa de rodadura asfaltada o de hormigón, existe el problema de medir adecuadamente el IRI, ya que este parámetro fue ideado para vías asfaltadas en principio.

De otro lado, el Banco Mundial junto a otros organismos, desarrollaron HDM y RED, este último como una solución para análisis de vías no pavimentadas y de bajo tráfico. En el modelo RED se trabaja con la siguiente expresión (Roads Economic Decision Model (RED), Modelo de Evaluación Económica de Caminos de Bajo Volumen de Tránsito, Banco Mundial) que relaciona la velocidad de operación vehicular (km/h) con el IRI (m/km) de una vía, la cual ha sido aprobada por el CONGOPE:

$$v = 0.0073 (IRI)^3 - 0.2767(IRI)^2 + 0.2562(IRI) + 86.24$$

Figura 22. Relación de la regularidad IRI con la velocidad del vehículo en carreteras sin pavimentar. Elaboración propia a partir de Roads Economic Decision Model (RED), Modelo de Evaluación Económica de Caminos de Bajo Volumen de Tránsito, Banco Mundial.

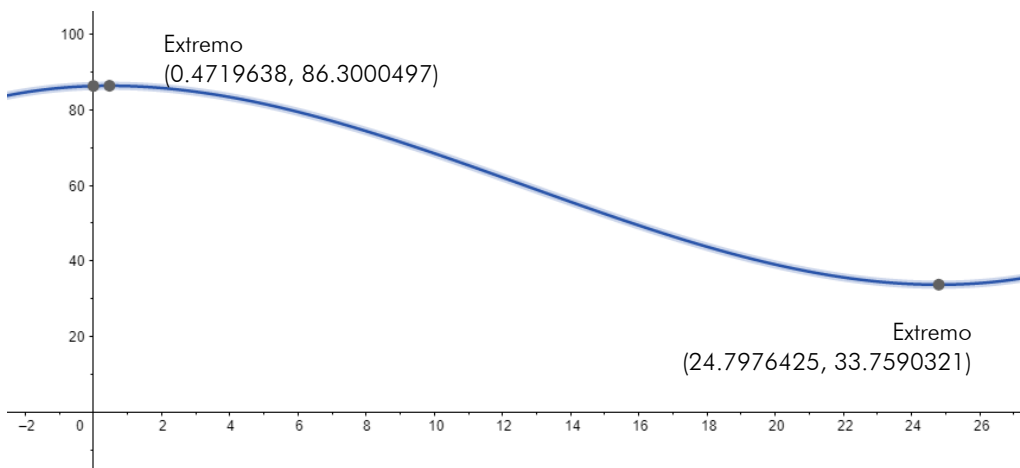


Hay que mencionar que la expresión anterior tiene ciertas limitaciones matemáticas, relacionadas con los extremos de la función. Realizando la derivada de la función e igualando a cero, se obtienen los máximos y mínimos, donde:

- Para una velocidad de $v=86.30$ km/h la función presenta un máximo. Este valor de velocidad equivale a un $IRI=0.47$ m/km. Además, el término independiente de la función 86.24 marca la intersección de la función con el eje de ordenadas, es decir un valor de $IRI=0$. Por tanto, matemáticamente, no va a ser posible obtener valores de IRI para velocidad superiores a estos valores. No obstante, y por razones técnicas, es recomendable evaluar la asignación de IRI bajo esta fórmula para valores de velocidad alta (del entorno de 85 km/h), ya que la función arroja valores de regularidad difícilmente alcanzables en la realidad en vías sin pavimentar.
- Por otro lado, para una velocidad de $v=33.76$ km/h, se alcanza el mínimo de la función, con un $IRI=24.80$ m/km. Es decir, matemáticamente no es posible obtener valores de IRI para velocidades inferiores a 33.76 km/h a través de esta fórmula.

Las limitaciones matemáticas anteriores se pueden observar con mayor claridad a través de la representación cartesiana de la función, la cual se muestra en las siguientes figuras.

Figura 23. Representación algebraica de la función $v=f(IRI)$, con la identificación de los extremos, máximo y mínimo local. Elaboración propia.



En el caso de las vías pavimentadas de concreto asfáltico y de tratamiento bituminoso, es posible obtener los valores de IRI a partir de la velocidad promedio (VELPROM) y el estado superficial (ESUPERF). Para ello se aplican las siguientes expresiones:

- Se considera el rango de PSI (Present Serviceability Index) de acuerdo al estado de la vía, según los siguientes valores:

Tabla 46. Relación entre el PSI y Condición

PSI	CONDITION
0-1	Very poor
1-2	Poor
2-3	Fair
3-4	Good
4-5	Very good

Se considera el estado de la superficie (ESUPERF) en función de sus cuatro valores (Bueno, Regular, Malo y no especificado), según la siguiente tabla:

Tabla 47. Relación entre el PSI, Condición y ESUPERF

PSI	CONDITION	ESUPERF
0-1	Very poor	Malo
1-2	Poor	Regular
2-3	Fair	Bueno
3-4	Good	
4-5	Very good	

Se considera la velocidad promedio (VELPROM) de acuerdo a los intervalos que se muestra:

Tabla 48. Relación entre el PSI, Condición, ESUPERF y VELPROM

PSI	CONDITION	ESUPERF	VELPROM
0-1	Very poor	Malo	$V < 30$
1-2	Poor	Regular	$30 < v < 50$
2-3	Fair	Bueno	$50 < V < 90$
3-4	Good		$90 < V < 100$
4-5	Very good		$100 < V$

Cuando la ESUPERF no se haya especificado en la BBDD del Inventario Vial, se tomará en cuenta únicamente la velocidad VELPROM.

- Se calcula el valor de IRI para cada valor del PSI de los intervalos de velocidad mostrados y considerando el estado de la capa superficial de la vía, de acuerdo a las expresiones:
 - Cuando $0 < IRI < 4700$ mm/km

$$PSI = 5 - \frac{14 \cdot IRI}{22100}$$

- Cuando $IRI > 4700$ mm/km

$$PSI = 5 \cdot e^{(0.198 - 0.000261 \cdot IRI)}$$

Para valores intermedios de velocidad en un intervalo dado, se calcula el valor intermedio de PSI de manera lineal en el intervalo donde aplique. Con el valor obtenido para PSI, se calcula el valor de IRI.

Los intervalos de IRI calculados para los intervalos de PSI considerando ESUPERF y VELPROM quedan de la siguiente manera:

Tabla 49. Obtención de valores de IRI en función de ESUPERF y VELPROM

PSI	CONDITION	ESUPERF	VELPROM	IRI (mm/km)	IRI (m/km)
0-1	Very poor	Malo	V<30	$PSI = 5 \cdot e^{(0.198 - 0.000261 \cdot IRI)}$	6.71<IRI
1-2	Poor	Regular	30<v<50		4.15<IRI<6.71
2-3	Fair	Bueno	50<V<90	$PSI = 5 - \frac{14 \cdot IRI}{22100}$	3.16<IRI<4.74
3-4	Good		90<V<100		1.58<IRI<3.16
4-5	Very good		100<V		IRI<1.58

En el caso de las vías pavimentadas con hormigón, también es posible obtener los valores de IRI a partir de la velocidad promedio (VPROM) y del estado superficial (ESUPERF). Para ello se aplican las siguientes expresiones:

Se considera el rango de PSR (Present Serviceability Rating), de acuerdo al estado de la vía (Manual HDM, V6: Modelling Road Deterioration and Work Effects, sección C5. Roughness).

Tabla 50. Relación entre el PSR y la Condición

PSR	CONDITION
0-1	Very poor
1-2	Poor
2-3	Fair
3-4	Good
4-5	Very good

- Se considera el estado de la superficie (ESUPERF), esta variable puede tener cuatro valores: Bueno, Regular, Malo y no especificado.

Tabla 51. Relación entre el PSI, Condición y ESUPERF

PSR	CONDITION	ESUPERF
0-1	Very poor	Malo
1-2	Poor	Regular
2-3	Fair	Bueno
3-4	Good	
4-5	Very good	

- Se considera la velocidad (VELPROM) de acuerdo a los intervalos que se muestran:

Tabla 52. Relación entre el PSR, Condición, ESUPERF y VELPROM

PSR	CONDITION	ESUPERF	VELPROM
0-1	Very poor	Malo	V<30
1-2	Poor	Regular	30<v<50
2-3	Fair	Bueno	50<V<90
3-4	Good		90<V<100
4-5	Very good		100<V

- Se calcula el valor de IRI para cada valor de PSR de los intervalos de velocidad mostrados y considerando el estado de la capa superficial de la vía, de acuerdo a la expresión (Manual HDM, V6: Modelling Road Deterioration and Work Effects, sección C5. Roughness):

$$IRI = -3.67 \cdot \ln(0.2 \cdot PSR)$$

Para valores intermedios de velocidad en un intervalo dado, se calcula el valor intermedio de PSR de manera lineal en el intervalo que aplique. Con el valor obtenido para PSR, se calcula el valor de IRI.

Los intervalos de IRI calculados para los intervalos de PSR considerando ESUPERF y VELPROM quedan de la siguiente manera:

Tabla 53. Obtención de valores de IRI en función de ESUPERF y VELPROM

PSR	CONDITION	ESUPERF	VELPROM	IRI (mm/km)	IRI (m/km)
0-1	Very poor	Malo	V<30	$IRI = -3.67 \cdot \ln(0.2 \cdot PSR)$	5.90<IRI
1-2	Poor	Regular	30<v<50		3.36<IRI<5.90
2-3	Fair	Bueno	50<V<90		1.87<IRI<3.36
3-4	Good		90<V<100		0.81<IRI<1.87
4-5	Very good		100<V		IRI<0.81

Por otra parte, además de valores de la regularidad, HDM-4 requiere otros parámetros para la descripción del estado del pavimento, los cuales se describen en las siguientes tablas.

Tabla 54. Asignación de otros parámetros de condición en función del estado de la superficie (tabla I).

TIPO DE PAVIMENTO	PARÁMETRO	UNIDADES	Estatad-Cab. Provincial			Estatad - Cab. Cantonal		
			BUENO	REG.	MALO	BUENO	REG.	MALO
CONCRETO ASFÁLTICO - TRATAMIENTO SUPERFICIAL BITUMINOSO	SFC	°/1	0.65	0.55	0.4	0.65	0.55	0.4
	TEXTURA	mm	0.85	0.75	0.65	0.85	0.75	0.65
	SN	cm	3.5	2.75	2	3,5	2.75	2
	ESPESOR	mm	120	120	120	120	120	120
	BACHES	No/km	0	2	5	0	2	5
	FISURACIÓN TOTAL	%	2%	5%	10%	2%	5%	10%
	FISURACIÓN ANCHA	%	0%	5%	10%	0%	5%	10%
	FISURACIÓN TERMICA	%	0%	5%	10%	0%	5%	10%
	PELADURAS	%	0%	5%	10%	0%	5%	10%
	RODERAS	mm	0	5	10	0	5	10
ROTURA DE BORDE	%	0%	5%	10%	0%	5%	10%	

HORMIGÓN	ESPEJOR DE LOSA	mm	30	30	30	30	30	30
	LONGITUD DE LOSA	m	4	4	4	4	4	4
	ESCALONAMIENTO	mm	0	2,5	5	0	2,5	5
	JUNTAS DESPOTILLADAS	%	0%	5%	10%	0%	5%	10%
	LOSAS AGRIETADAS	%	0%	5%	10%	0%	5%	10%
	GRIETAS DETERIORADAS	No/km	0	5	10	0	5	10
SIN PAVIMENTAR (LASTRE, TIERRA, EMPEDRADO)	ESPEJOR CAPA LASTRE	mm	NO APLICA	NO APLICA	NO APLICA	NO APLICA	NO APLICA	NO APLICA

Tabla 55. Asignación de parámetros de condición en función del estado de la superficie (tabla II).

TIPO DE PAVIMENTO	PARÁMETROS	UNID ADES	Estatál-cab. Parroquial/Estatál-Asent humano			Cantón-Cantón			Parroquia rural-Parroquia rural		
			BUENO	REG.	MALO	BUENO	REG	MALO	BUENO	REG.	MALO
CONCRETO ASFÁLTICO - TRATAMIENTO SUPERFICIAL BITUMINOSO	SFC (ROZAMIENTO)	°/1	0.65	0.55	0.4	0.6	0.5	0.4	0.6	0.5	0.4
	TEXTURA	mm	0.85	0.75	0.65	0.8	0.7	0.6	0.8	0.7	0.6
	NUMERO ESTRUCTURAL	cm	3.5	2.75	2	3.5	2.75	2	3	2.5	2
	ESPEJOR	mm	120	120	120	120	120	120	80	80	80
	BACHES	No/k m	0	2	5	3	6	10	5	10	15
	FISURACION TOTAL	%	2%	5%	10%	5%	10%	15%	5%	10%	15%
	FISURACION ANCHA	%	0%	5%	10%	5%	10%	15%	5%	10%	15%
	FISURACION TERMICA	%	0%	5%	10%	5%	10%	15%	5%	10%	15%
	PELADURAS	%	0%	5%	10%	5%	10%	15%	5%	10%	15%
	RODERAS	mm	0	5	10	5	10	15	5	15	20
	ROTURA DE BORDE	%	0%	5%	10%	5%	10%	15%	5%	10%	15%
HORMIGÓN	ESPEJOR DE LOSA	mm	30	30	30	25	25	25	25	25	25
	LONGITUD DE LOSA	m	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	ESCALONAMIENTO	mm	0	2,5	5	1	5	10	5	10	15
	JUNTAS DESPOTILLADAS	%	0%	5%	10%	10%	15%	20%	10%	15%	20%
	LOSAS AGRIETADAS	%	0%	5%	10%	10%	15%	20%	15%	20%	25%
	GRIETAS DETERIORADAS	No/k m	0	5	10	10	15	20	10	15	20
SIN PAVIMENTAR (LASTRE, TIERRA, EMPEDRADO)	ESPEJOR CAPA LASTRE	mm	NO APLICA	NO APLIC A	NO APLIC A	150	100	50	150	100	50

Tabla 56. Asignación de parámetros de condición en función del estado de la superficie (tabla III).

TIPO DE PAVIMENTO	PARÁMETROS	UNIDADES	Cab. Parr rural-Asent humano			Asent humano-Asent humano			Otro		
			BUENO	REG.	MALO	BUENO	REG.	MALO	BUENO	REG.	MALO
CONCRETO ASFÁLTICO - TRATAMIENTO SUPERFICIAL BITUMINOSO	SFC (ROZAMIENTO)	°/1	0.55	0.45	0.35	0.55	0.45	0.35	0.55	0.45	0.35
	TEXTURA	mm	0.75	0.65	0.55	0.7	0.55	0.4	0.6	0.45	0.3
	NUMERO ESTRUCTURAL	cm	3	2,5	2	3	2,5	2	2.5	2	1,5
	ESPEJOR	mm	80	80	80	80	80	80	50	50	50
	BACHES	No/km	5	10	15	5	15	20	10	15	20
	FISURACION TOTAL	%	10%	15%	20%	15%	20%	25%	15%	20%	25%
	FISURACION ANCHA	%	10%	15%	20%	15%	20%	25%	15%	20%	25%
	FISURACION TERMICA	%	10%	15%	20%	15%	20%	25%	15%	20%	25%
	PELADURAS	%	10%	15%	20%	15%	20%	25%	15%	20%	25%
	RODERAS	mm	10	15	20	15	20	25	15	20	25
ROTURA DE BORDE	%	10%	15%	20%	15%	20%	25%	15%	20%	25%	
HORMIGÓN	ESPEJOR DE LOSA	mm	25	25	25	25	25	25	25	25	25
	LONGITUD DE LOSA	m	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	ESCALONAMIENTO	mm	5	10	15	5	10	15	10	17,5	25
	JUNTAS DESPOTILLADAS	%	15%	20%	25%	15%	20%	25%	15%	20%	25%
	LOSAS AGRIETADAS	%	15%	20%	25%	15%	20%	25%	15%	20%	25%
	GRIETAS DETERIORADAS	No/km	15	20	25	15	20	25	15	20	25
SIN PAVIMENTAR (LASTRE, TIERRA, EMPEDRADO)	ESPEJOR CAPA LASTRE	mm	150	100	50	150	100	50	100	62.5	25

13.3.1.3. Tráfico (TPDA)

En el inventario de la Red Vial Provincial se determinó el dato para cada tramo vial del conteo de vehículos en base al tráfico observado. A partir de este dato, es necesario aplicar los **factores de estacionalidad** pertinentes para la correcta obtención del TPDA (Tráfico Promedio Diario Anual) y poder así introducir el volumen de tráfico en HDM-4. Además, el conteo se realizó por tipo de vehículo, por lo que en HDM-4 será posible introducir el TPDA por tipo de vehículo, lo que confiere una mayor precisión al estudio.

La expresión y los factores de estacionalidad a aplicar sobre el tráfico observado (T_o) que figura en la BBDD homologada del inventario de la Red Vial Provincial, son los siguientes:

$$TPDA = T_o \cdot FH \cdot FD \cdot FS \cdot FM$$

Donde:

TPDA: Tráfico Promedio Diario Anual (vh/día)

T_o : tráfico observado

FH: factor de tráfico horario

FD: factor de tráfico diario

FS: factor de horario semanal

FM: factor de horario mensual

Respecto al FH, se le ha asignado un valor del 5%, tomado como variación de tráfico horario en las redes viales provinciales de acuerdo con su naturaleza; respecto a FD y FS, ambos toman un valor del 0%, valor recomendado por el CONGOPE dada la forma en la que fueron recopilados los datos para la base de datos disponible y utilizada en el presente estudio; respecto al FM, pese a que el MTOP (Ministerio de Transportes y Obras Públicas) dispone de datos por provincia para este factor, no es posible establecer uno debido a que no se dispone de datos de fechas de cuándo fueron realizados los conteos de tráfico observado. Por lo tanto, se establecerá un valor del 0% para el factor mensual.

Con todo lo anterior y aplicando la fórmula, se aumentará el valor de T_o (tráfico observado) un 5% del valor registrado en la BBDD del Inventario de la Red Vial Provincial.

Respecto a las **proyecciones de tráfico futuro**, según datos proporcionados por el CONGOPE y por el MTOP (Ministerio de Transportes y Obras Públicas), atienden a los siguientes valores, de forma general a nivel nacional:

- Livianos: aumento interanual del 4%
- Buses: aumento interanual del 3.5%
- Camiones: aumento interanual del 5%

Además, en aquellos tramos en los que se realiza una actividad de mejora en el escenario optimista dentro del grupo de corredores estratégicos prioritarios, consistente en pavimentar las carreteras de tierra, ripio o empedradas, se ha considerado que se produce un aumento del tránsito del 50% durante el primer año de puesta en servicio, entendido como **tráfico generado** debido a la mejora. En los años sucesivos de operación, el incremento interanual atiende a los valores

anteriormente mencionados de 4%, 3.5% y 5% para los vehículos livianos, buses y camiones, respectivamente.

13.3.2. Flota vehicular

Los principales (cuando no los únicos) beneficios considerados en la metodología de evaluación utilizada por el HDM-4 son aquellos resultantes de los menores costos de operación vehicular y tiempo de viaje. Para redes con tránsito importantes de vehículos estos costos son muy superiores a los montos de la inversión realizada en obras y mantenimiento.

Resulta esencial que toda la información referida a la flota sea lo más precisa posible, tanto la correspondiente a la caracterización de los vehículos, los volúmenes de tránsito y las tasas de crecimiento esperadas.

Con respecto a los parámetros que caracterizan la flota vehicular se han utilizado los aportados en las siguientes tablas.

Tabla 57. Parque vehicular – características básicas y peso promedio. Fuente: datos suministrados por el CONGOPE

Tipos de vehículos Motorizados	Espacio equivalente Veh. Pasajeros PCSE	Nº ruedas (nº/veh)	Nº ejes (nº/veh)	Tipo de neumáticos	Nº de renovaciones (nº)	Costo renovación (%)	Ejes equivalentes 8.16 ton ESALF (nº/vh)	Peso bruto operación (ton)
Automóviles	1.00	4	2	Radial	-	-	0.005	0.50
Camioneta	1.00	4	2	Radial	-	-	0.005	1.00
Buses	2.00	6	2	Diagonal	1.3	43.8	0.584	10.00
Camiones C2	3.00	6	2	Diagonal	1.3	43.8	4.468	18.00
Camiones C3	2.00	10	3	Diagonal	1.3	45.0	4.343	27.00
Camiones C5	2.60	18	5	Diagonal	1.3	45.0	7.421	47.00

Tabla 58. Parque vehicular – costos unitarios. Fuente: datos suministrados por el CONGOPE

Tipos de vehículos Motorizados	Método de vida	Kilometraje anual (km/año)	Horas trabajadas por año (h/año)	Vida útil promedio (años)	Uso privado (%)	Nº tripulantes (nº/vh)	Nº pasajeros (nº/vh)	Viajes trabajo (%)
Automóviles	Constante	18000	1300	8.00	75.00	-	2.70	75.00
Camioneta	Constante	30000	1300	10.00	36.00	-	2.60	64.00
Buses	Óptimo	70000	2070	10.00	-	2.00	20.00	75.00
Camiones C2	Óptimo	70000	1750	12.00	-	1.00	-	-
Camiones C3	Óptimo	86000	2050	14.00	-	1.00	-	-
Camiones C5	Óptimo	86000	2050	14.00	-	1.00	-	-

Tabla 59. Parque vehicular – costos unitarios. Fuente: datos suministrados por el CONGOPE

Tipos de vehículos Motorizados	Vehículo nuevo (USD/vh)	Neumático nuevo (USD/vh)	Combustible gasolina (USD/l)	Combustible diesel (USD/l)	Aceite lubricante (USD/l)	Mano obra mantenimiento (USD/h)	Salario tripulación (USD/h)	Fijo al año (USD/año)	Capital (%)
Automóviles	8472	78.64	0.383	-	5.34	7.74	1.24	281	8.00
Camioneta	12271	119.13	0.383	-	5.34	7.74	1.24	376	8.00
Buses	65089	200.00	-	0.270	5.42	12.92	9.61	845	8.00
Camiones C2	47720	243.00	-	0.270	5.42	12.92	8.80	1569	8.00
Camiones C3	96863	243.48	-	0.270	5.42	12.92	8.85	1931	8.00
Camiones C5	117793	250.00	-	0.270	5.42	12.92	8.85	2776	8.00

Tabla 60. Parque vehicular – costo del tiempo. Fuente: datos suministrados por el CONGOPE

Tipos de vehículos Motorizados	Pasajero trabajando (USD/h)	Pasajero no trabajando (USD/h)	Carga (USD/h)
Automóviles	2.10	0.90	-
Camioneta	2.10	0.90	-
Buses	2.10	0.90	-
Camiones C2	-	-	0.05
Camiones C3	-	-	0.05
Camiones C5	-	-	0.05

13.3.3. Costo de las intervenciones consideradas

Los costos de las obras y el mantenimiento determinan el monto de la inversión que se hará, por tal motivo resulta un aspecto crítico. Los costos fueron proporcionados por CONGOPE en base a los costos referenciales del MTOP (Ministerio de Transporte y Obras Públicas), los cuales se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 61. Costo de las intervenciones consideradas de conservación, mejoramiento y mantenimiento rutinario. Fuente datos suministrados por el CONGOPE.

COSTE DE ACTUACIONES REFERENCIALES MTOP (MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS)			PROVINCIA TIPO		
Tipo	Superficie	Detalle	ECONÓMICO	FINANCIERO	UNIDAD
CONSERVACIÓN	CA	Mantenimiento rutinario	\$ 319.35	\$ 391.84	KM*AÑO
		Recapeo 4 cm	\$ 4.48	\$ 5.50	m
		Fresado 3 cm + reposición 3 cm	\$ 3.74	\$ 4.60	m
		Slurry	\$ 1.12	\$ 1.37	m
		Bacheo	\$ 117.12	\$ 143.70	m
	TB	Mantenimiento rutinario	\$ 530.16	\$ 650.50	KM*AÑO
		Doble tratamiento superficial	\$ 2.43	\$ 2.98	m

COSTE DE ACTUACIONES REFERENCIALES MTOP (MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS)			PROVINCIA TIPO		
Tipo	Superficie	Detalle	ECONÓMICO	FINANCIERO	UNIDAD
		Tratamiento superficial	\$ 1.79	\$ 2.20	m ²
		Bacheo	\$ 117.12	\$ 143.70	m ²
	GR	Mantenimiento rutinario	\$ 1544.63	\$ 1895.26	KM*AÑO
		Recargo 10 cm	\$ 6.29	\$ 7.72	m ²
		Perfilado (regularización)	\$ 0.24	\$ 0.29	m ²
		Bacheo	\$ 6.29	\$ 7.72	m ²
MEJORAMIENTO	GR	Doble Tratamiento Bituminoso Superficial	\$ 3.24	\$ 3.98	m ²
		Doble Tratamiento Bituminoso Superficial sobre base estabilizada con emulsión	\$ 4.56	\$ 5.59	m ²

14. PLAN PLURIANUAL DE INVERSIONES - RESULTADOS HDM-4

Siguiendo la metodología general del proyecto, la siguiente fase es realizar un Plan Plurianual de Inversiones como parte final de los aspectos operativos del mismo.

Figura 24. Metodología general del proyecto. Estado de avance: Plan Plurianual de Inversiones. Elaboración propia.



Para ello, se han determinado los requerimientos presupuestales de la Red Vial Provincial para un horizonte de 15 años usando HDM-4.

Fueron modelados dos escenarios presupuestales, un Escenario 1 donde se establecieron intervenciones diferenciales en la red vial según se trataba de “Corredores Estratégicos”, “Corredores Secundarios” u “Otras Vías”. Por otro lado, se modeló un Escenario 2 en el cual se evaluaron alternativas que determinan la realización de las intervenciones de conservación y mejoras económicamente más rentables y en las cuales no se prioriza ni mejora la condición de la red por su importancia ni consideraciones estratégicas o geopolíticas.

Para cada tramo homogéneo se modeló el comportamiento de la carretera frente a diferentes tipos de intervenciones planteadas en las estrategias y se determinó, para un horizonte de 15 años la necesidad de inversión, así como la necesidad de

mantenimiento (y sus costos asociados), para cada uno de los tres grupos (corredores estratégicos prioritarios, corredores secundarios y otros).

De forma simultánea el modelo calcula los costos de operación vehicular (costos de los usuarios) en función de la condición del pavimento, lo que permite evaluar las diferencias entre los ahorros de coste de la sociedad que, computándolos contra los gastos de la agencia, es posible determinar la rentabilidad de las alternativas, expresadas a través de los indicadores económicos TIR (Tasa Interna de Retorno) y VAN (Valor Actual Neto)³.

A continuación, se indican para cada uno de los escenarios considerados una síntesis de los resultados, los cuales se pueden ver en forma detallada en sus anexos correspondientes.

14.1. ESCENARIO DESEABLE

El Escenario 1 (en adelante E1) busca no solo permitir la transitabilidad de la Red Vial Provincial, sino jerarquizar y priorizar aquellas vías que son corredores estructurantes dentro de dicha red. Por ello, se han planteado estrategias con tipos de intervención y niveles de calidad diferentes para los “Corredores estratégicos”, “Corredores secundarios” y “Otros caminos”.

Los Anexos 4 y 5 muestran el detalle de las intervenciones en cada tramo de la red, obtenido a través de HDM-4. Cabe aclarar que la fecha y tipo de intervención resultante de un estudio de este tipo permiten establecer meramente una fecha referencial y una tipología de inversión, la obra a realizar deberá ser producto de un estudio específico.

En la tabla y en la figura que se presentan a continuación, se muestran los requerimientos presupuestales anuales y quinquenales para cada uno de los grupos de estrategia (corredores prioritarios estratégicos, corredores secundarios y otros (resto de la red)) que satisfacen los umbrales de calidad y planteamiento estratégico del E1.

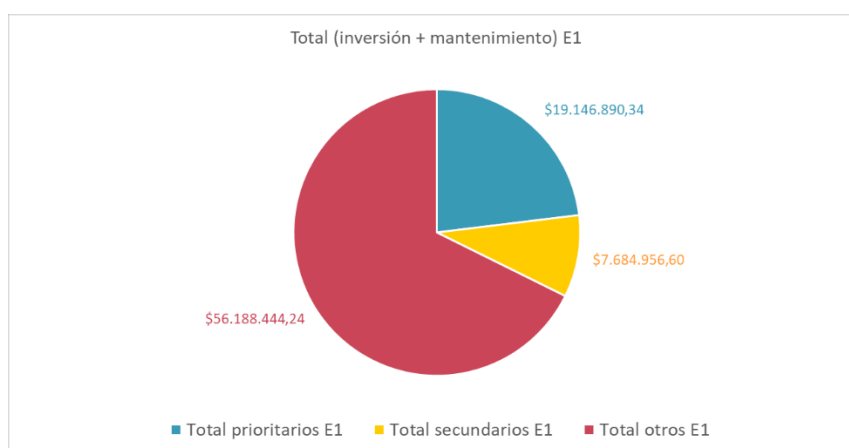
Tabla 62. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) por tipo de categoría - E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

	Total prioritarios E1		Total secundarios E1		Total otros E1	
	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio
2019	\$ 3.528.527,52	\$ 6.874.165,04	\$ 888.966,11	\$ 2.892.974,31	\$ 5.922.644,02	\$ 21.752.927,20
2020	\$ 836.409,38		\$ 593.239,30		\$ 4.305.744,71	
2021	\$ 836.409,38		\$ 588.429,06		\$ 4.911.866,15	
2022	\$ 836.409,38		\$ 513.037,68		\$ 2.920.638,47	
2023	\$ 836.409,38		\$ 309.302,16		\$ 3.692.033,85	

³ Se ha empleado una tasa de descuento de 12%.

2024	\$ 836.409,38		\$ 481.153,42		\$ 2.414.296,21	
2025	\$ 2.330.771,02		\$ 621.680,97		\$ 4.936.949,82	
2026	\$ 836.409,38	\$ 6.596.316,76	\$ 400.698,93	\$ 2.100.072,82	\$ 3.897.719,71	\$ 17.937.519,27
2027	\$ 836.409,38		\$ 267.729,36		\$ 3.083.988,79	
2028	\$ 1.756.317,60		\$ 328.810,14		\$ 3.604.564,74	
2029	\$ 836.409,38		\$ 696.542,84		\$ 2.362.918,09	
2030	\$ 836.409,38		\$ 456.451,36		\$ 3.563.254,31	
2031	\$ 2.330.771,02	\$ 5.676.408,54	\$ 504.976,68	\$ 2.691.909,47	\$ 4.377.049,11	\$ 16.497.997,77
2032	\$ 836.409,38		\$ 413.733,59		\$ 2.759.882,52	
2033	\$ 836.409,38		\$ 620.205,00		\$ 3.434.893,74	
Total	\$ 19.146.890,34	\$ 19.146.890,34	\$ 7.684.956,60	\$ 7.684.956,60	\$ 56.188.444,24	\$ 56.188.444,24

Figura 25. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) por tipo de categoría - E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.



Puede apreciarse que el mayor requerimiento presupuestal es en “otros caminos”, lo que denota que la política de promoción de corredores estratégicos y secundarios no afecta de modo sensible a los recursos totales del sector.

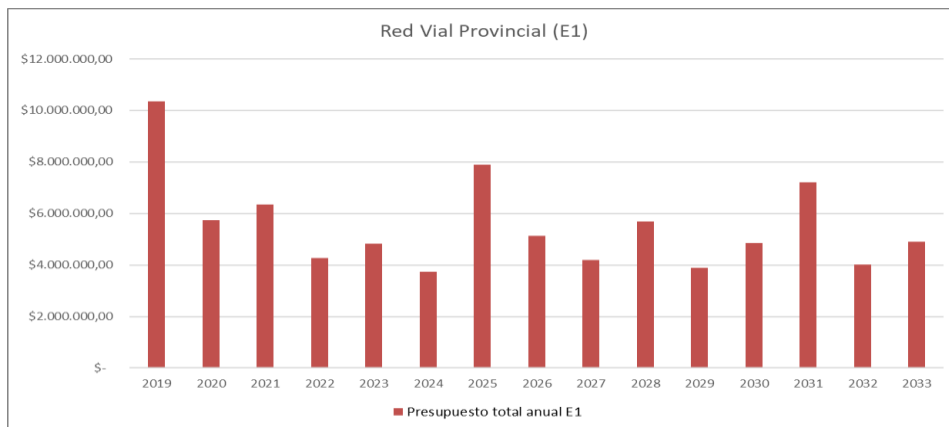
En cuanto al desglose entre mantenimiento e inversión se han obtenido los resultados de la siguiente tabla, donde puede observarse que, en ocasiones, dependiendo del año, el requerimiento en mantenimiento es superior al de inversión-conservación, pero analizado desde el punto de vista quinquenal, es notable el esfuerzo en inversión a realizar a corto plazo.

Tabla 63. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) del total de la red - E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

Escenario E1 - total						
	Inversión		Mantenimiento rutinario		Total (inversión+mantenimiento)	
	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio
2019	\$ 7.537.193,91	\$ 17.505.347,85	\$ 2.802.943,74	\$ 14.014.718,70	\$ 10.340.137,65	\$ 31.520.066,55
2020	\$ 2.932.449,65		\$ 2.802.943,74		\$ 5.735.393,39	
2021	\$ 3.533.760,85		\$ 2.802.943,74		\$ 6.336.704,59	
2022	\$ 1.467.141,79		\$ 2.802.943,74		\$ 4.270.085,53	

2023	\$ 2.034.801,65		\$ 2.802.943,74		\$ 4.837.745,39	
2024	\$ 928.915,27	\$ 12.619.190,15	\$ 2.802.943,74	\$ 14.014.718,70	\$ 3.731.859,01	\$ 26.633.908,85
2025	\$ 5.086.458,07		\$ 2.802.943,74		\$ 7.889.401,81	
2026	\$ 2.331.884,28		\$ 2.802.943,74		\$ 5.134.828,02	
2027	\$ 1.385.183,79		\$ 2.802.943,74		\$ 4.188.127,53	
2028	\$ 2.886.748,74		\$ 2.802.943,74		\$ 5.689.692,48	
2029	\$ 1.092.926,57	\$ 10.851.597,08	\$ 2.802.943,74	\$ 14.014.718,70	\$ 3.895.870,31	\$ 24.866.315,78
2030	\$ 2.053.171,31		\$ 2.802.943,74		\$ 4.856.115,05	
2031	\$ 4.409.853,07		\$ 2.802.943,74		\$ 7.212.796,81	
2032	\$ 1.207.081,75		\$ 2.802.943,74		\$ 4.010.025,49	
2033	\$ 2.088.564,38		\$ 2.802.943,74		\$ 4.891.508,12	
Total	\$ 40.976.135,08	\$ 40.976.135,08	\$ 42.044.156,10	\$ 42.044.156,10	\$ 83.020.291,18	\$ 83.020.291,18

Figura 26. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) del total de la red - E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.



En el gráfico anterior se muestra el presupuesto total requerido (mantenimiento + inversión) en el E1. Se puede apreciar que el primer año resulta ser el año más exigente desde el punto de vista económico tanto a corto, como a medio, como a largo plazo. Ello se debe a las actividades de mejora de las vías pertenecientes a la categoría “corredores principales estratégicos”, planteadas en este escenario como “puesta a punto”, consistentes en pavimentar aquellas vías que actualmente no lo están y pertenecen a dicha categoría; pero también se debe al mal estado actual en que se presentan las vías de toda la red de forma generalizada. Esto ocasiona que sea necesario actuar de inmediato el primer año en prácticamente toda la red, lo que conlleva unos requerimientos presupuestales a corto plazo muy altos, para así poder reducirlos casi a la mitad en el medio y corto plazo, si lo que se desea es mantener unos umbrales de calidad altos (es decir, una condición excelente).

En cuanto a la calidad media que se consigue obtener aplicando las políticas planteadas en este primer escenario, son, de forma descriptiva y analizando los resultados obtenidos con HDM-4 (ver detalles en Anexo 5), las siguientes:

- Corredores prioritarios estratégicos: 100% de las vías pavimentadas en concreto asfáltico y tratamiento bituminoso superficial, con una regularidad media aproximada de 3 m/km, la cual presenta gran uniformidad durante los 15 años evaluados, debido a la efectividad del mantenimiento preventivo efectuado sobre este tipo de vías asfaltadas.
- Corredores secundarios: mayoritariamente vías sin pavimentar, con una regularidad media aproximada de 6.5 m/km, la cual presenta una variación de 3 1 m/km en función del año.
- Otros, resto de la red: mayoritariamente vías sin pavimentar, con una regularidad media aproximada de 7.5 m/km, la cual presenta una variación de 3 2 m/km en función del año.

14.2. ESCENARIO MÍNIMO

El Escenario 2 (en adelante E2) pretende reducir el coste en inversiones, pero sin reducir excesivamente la calidad de la Red Provincial. Para ello se suprimen las intervenciones “Mejora: de camino sin pavimentar a vía con Tratamiento Bituminoso Superficial” del E1, aplicando en este caso para los caminos sin pavimentar las alternativas y niveles de calidad correspondientes a los Corredores Secundarios para este tipo de vías. Esto permite reducir los requerimientos presupuestales del primer grupo categorizado (corredores principales estratégicos), más de la mitad del monto.

Para los corredores secundarios se reduce el nivel de calidad o nivel de exigencia, lo que se traduce en un peor nivel de calidad de las vías que en el E1 y, como consecuencia, un ahorro en los requerimientos presupuestales, aunque no de manera diferencial.

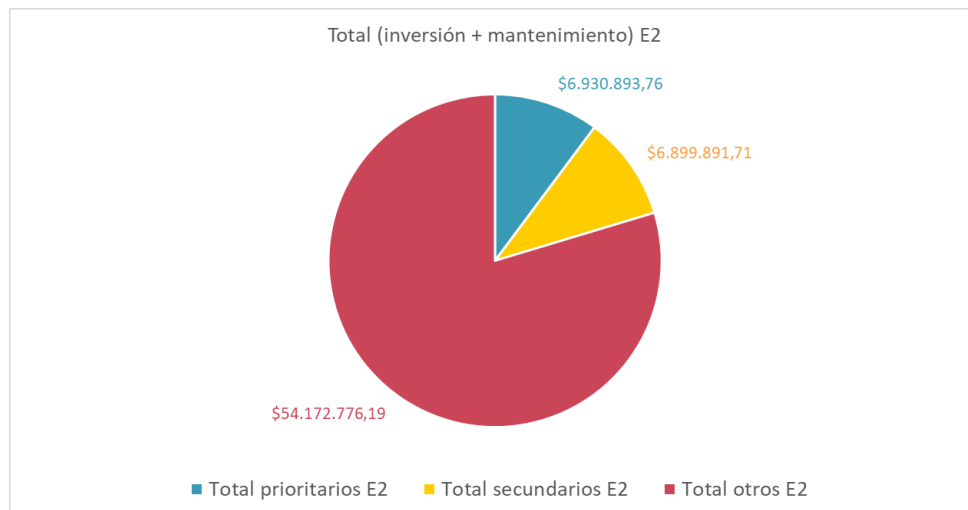
En cuanto al grupo otros caminos (resto de la red), como ya descrito, se le han exigido también umbrales de calidad menores que en el E1, por lo que la calidad de las vías disminuye y, por consiguiente, sus requerimientos presupuestales.

En la tabla y en la figura que se presentan a continuación, se muestran los requerimientos presupuestales anuales y quinquenales para cada uno de los grupos de estrategia (corredores prioritarios estratégicos, corredores secundarios y otros (resto de la red)) que satisfacen los umbrales de calidad y planteamiento estratégico del E2.

Tabla 64. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) por tipo de categoría - E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

	Total prioritarios E2		Total secundarios E2		Total otros E2	
	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio
2019	\$ 1.110.889,02	\$ 2.637.275,04	\$ 508.989,24	\$ 2.369.636,35	\$ 4.376.100,61	\$ 19.599.044,99
2020	\$ 269.279,62		\$ 541.691,16		\$ 4.284.982,54	
2021	\$ 491.694,17		\$ 411.459,80		\$ 3.758.943,35	
2022	\$ 455.420,72		\$ 531.496,65		\$ 3.309.089,32	
2023	\$ 309.991,51		\$ 375.999,50		\$ 3.869.929,17	
2024	\$ 311.591,90	\$ 1.799.343,43	\$ 419.047,53	\$ 2.464.139,35	\$ 2.573.970,41	\$ 17.110.236,77
2025	\$ 547.540,36		\$ 324.365,49		\$ 3.137.104,70	
2026	\$ 358.939,57		\$ 575.263,58		\$ 4.006.431,02	
2027	\$ 269.279,62		\$ 768.882,86		\$ 4.032.347,82	
2028	\$ 311.991,98		\$ 376.579,89		\$ 3.360.382,82	
2029	\$ 717.850,18	\$ 2.494.275,29	\$ 323.925,18	\$ 2.066.116,01	\$ 2.791.954,51	\$ 17.463.494,43
2030	\$ 359.396,72		\$ 435.752,98		\$ 3.093.774,31	
2031	\$ 343.438,71		\$ 398.356,01		\$ 4.042.593,63	
2032	\$ 312.458,84		\$ 538.394,79		\$ 3.788.777,70	
2033	\$ 761.130,84		\$ 369.687,05		\$ 3.746.394,28	
Total	\$ 6.930.893,76	\$ 6.930.893,76	\$ 6.899.891,71	\$ 6.899.891,71	\$ 54.172.776,19	\$ 54.172.776,19

Figura 27. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) por tipo de categoría - E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.



Al igual que en el E1, puede apreciarse que el mayor requerimiento presupuestal es en “otros caminos”, lo que denota que la política de promoción de corredores estratégicos y secundarios no afecta de modo sensible a los recursos totales del sector.

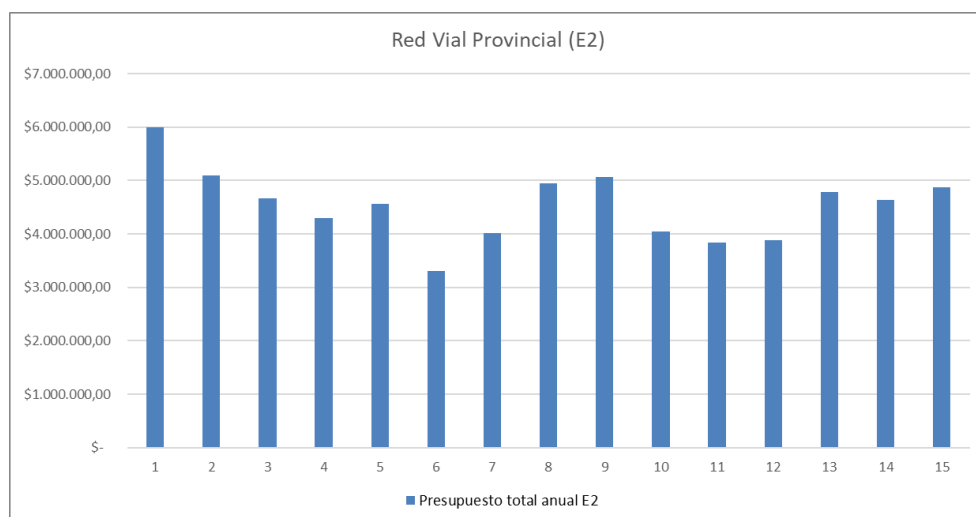
En cuanto al desglose entre mantenimiento e inversión se han obtenido los resultados de la siguiente tabla, donde puede observarse que el requerimiento en

mantenimiento es en el corto, medio y largo plazo siempre superior al de inversión-conservación.

Tabla 65. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) del total de la red - E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

Escenario E2 - total						
	Inversión		Mantenimiento rutinario		Total (inversión+mantenimiento)	
	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio
2019	\$ 3.193.035,13	\$ 10.591.237,68	\$ 2.802.943,74	\$ 14.014.718,70	\$ 5.995.978,87	\$ 24.605.956,38
2020	\$ 2.293.009,58		\$ 2.802.943,74		\$ 5.095.953,32	
2021	\$ 1.859.153,58		\$ 2.802.943,74		\$ 4.662.097,32	
2022	\$ 1.493.062,95		\$ 2.802.943,74		\$ 4.296.006,69	
2023	\$ 1.752.976,44		\$ 2.802.943,74		\$ 4.555.920,18	
2024	\$ 501.666,10	\$ 7.359.000,85	\$ 2.802.943,74	\$ 14.014.718,70	\$ 3.304.609,84	\$ 21.373.719,55
2025	\$ 1.206.066,81		\$ 2.802.943,74		\$ 4.009.010,55	
2026	\$ 2.137.690,43		\$ 2.802.943,74		\$ 4.940.634,17	
2027	\$ 2.267.566,56		\$ 2.802.943,74		\$ 5.070.510,30	
2028	\$ 1.246.010,95		\$ 2.802.943,74		\$ 4.048.954,69	
2029	\$ 1.030.786,13	\$ 8.009.167,03	\$ 2.802.943,74	\$ 14.014.718,70	\$ 3.833.729,87	\$ 22.023.885,73
2030	\$ 1.085.980,27		\$ 2.802.943,74		\$ 3.888.924,01	
2031	\$ 1.981.444,61		\$ 2.802.943,74		\$ 4.784.388,35	
2032	\$ 1.836.687,59		\$ 2.802.943,74		\$ 4.639.631,33	
2033	\$ 2.074.268,43		\$ 2.802.943,74		\$ 4.877.212,17	
Total	\$ 25.959.405,56	\$ 25.959.405,56	\$ 42.044.156,10	\$ 42.044.156,10	\$ 68.003.561,66	\$ 68.003.561,66

Figura 28. Requerimientos presupuestales totales (inversión + mantenimiento) del total de la red - E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.



Como puede apreciarse en el gráfico anterior, donde se muestra el presupuesto total requerido (mantenimiento + inversión) en el E2, la reducción en los umbrales de calidad en todos los grupos de categorías hace que se requiera una inversión

inicial mucho menor (corto plazo), lo que permite equilibrar los requerimientos presupuestales de manera casi lineal, eso sí, con un empeoramiento de calidad de las vías.

No obstante, hay que destacar que, empleando esta estrategia de ahorro, se penaliza el largo plazo, pues como se observa en la tabla anterior, los requerimientos presupuestales aumentan en cada quinquenio.

Precisamente, en cuanto a la calidad media que se consigue obtener aplicando las políticas planteadas en este segundo escenario, son, de forma descriptiva y analizando los resultados obtenidos con HDM-4 (ver detalles en Anexo 5), las siguientes:

- Corredores prioritarios estratégicos: mayoritariamente vías sin pavimentar, con una regularidad media aproximada de 6 m/km, la cual presenta variaciones de 3 2 m/km en función del año.
- Corredores secundarios: mayoritariamente vías sin pavimentar, con una regularidad media aproximada de 8 m/km, la cual presenta una variación de 3 2 m/km en función del año.
- Otros, resto de la red: mayoritariamente vías sin pavimentar, con una regularidad media aproximada de 8 m/km, la cual presenta una variación de 3 2 m/km en función del año.

14.3. COMPARACIÓN DE ESCENARIOS

En el siguiente apartado se pretende ofrecer una visión gráfica comparativa y desglosada de los resultados sobre los requerimientos presupuestarios obtenidos para los planteamientos anteriormente descritos: Escenario 1 (E1) y el Escenario 2 (E2).

14.3.1. Corredores prioritarios estratégicos.

Tabla 66. Requerimientos presupuestales totales desglosados en corredores prioritarios - E1.
Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

	Escenario E1 - prioritarios					
	Inversión		Mantenimiento rutinario		Total (inversión+mantenimiento)	
	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio
2019	\$ 3.259.247,90	\$ 5.527.766,94	\$ 269.279,62	\$ 1.346.398,10	\$ 3.528.527,52	\$ 6.874.165,04
2020	\$ 567.129,76		\$ 269.279,62		\$ 836.409,38	
2021	\$ 567.129,76		\$ 269.279,62		\$ 836.409,38	
2022	\$ 567.129,76		\$ 269.279,62		\$ 836.409,38	
2023	\$ 567.129,76		\$ 269.279,62		\$ 836.409,38	
2024	\$ 567.129,76	\$ 5.249.918,66	\$ 269.279,62	\$ 1.346.398,10	\$ 836.409,38	\$ 6.596.316,76
2025	\$ 2.061.491,40		\$ 269.279,62		\$ 2.330.771,02	
2026	\$ 567.129,76		\$ 269.279,62		\$ 836.409,38	

2027	\$ 567.129,76		\$ 269.279,62		\$ 836.409,38	
2028	\$ 1.487.037,98		\$ 269.279,62		\$ 1.756.317,60	
2029	\$ 567.129,76	\$ 4.330.010,44	\$ 269.279,62	\$ 1.346.398,10	\$ 836.409,38	\$ 5.676.408,54
2030	\$ 567.129,76		\$ 269.279,62		\$ 836.409,38	
2031	\$ 2.061.491,40		\$ 269.279,62		\$ 2.330.771,02	
2032	\$ 567.129,76		\$ 269.279,62		\$ 836.409,38	
2033	\$ 567.129,76		\$ 269.279,62		\$ 836.409,38	
Total	\$ 15.107.696,04	\$ 15.107.696,04	\$ 4.039.194,30	\$ 4.039.194,30	\$ 19.146.890,34	\$ 19.146.890,34

Tabla 67. Requerimientos presupuestales totales desglosados en corredores prioritarios - E2.
Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

	Escenario E2 - prioritarios					
	Inversión		Mantenimiento rutinario		Total (inversión+mantenimiento)	
	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio
2019	\$ 841.609,40	\$ 1.290.876,94	\$ 269.279,62	\$ 1.346.398,10	\$ 1.110.889,02	\$ 2.637.275,04
2020	\$ -		\$ 269.279,62		\$ 269.279,62	
2021	\$ 222.414,55		\$ 269.279,62		\$ 491.694,17	
2022	\$ 186.141,10		\$ 269.279,62		\$ 455.420,72	
2023	\$ 40.711,89		\$ 269.279,62		\$ 309.991,51	
2024	\$ 42.312,28	\$ 452.945,33	\$ 269.279,62	\$ 1.346.398,10	\$ 311.591,90	\$ 1.799.343,43
2025	\$ 278.260,74		\$ 269.279,62		\$ 547.540,36	
2026	\$ 89.659,95		\$ 269.279,62		\$ 358.939,57	
2027	\$ -		\$ 269.279,62		\$ 269.279,62	
2028	\$ 42.712,36		\$ 269.279,62		\$ 311.991,98	
2029	\$ 448.570,56	\$ 1.147.877,19	\$ 269.279,62	\$ 1.346.398,10	\$ 717.850,18	\$ 2.494.275,29
2030	\$ 90.117,10		\$ 269.279,62		\$ 359.396,72	
2031	\$ 74.159,09		\$ 269.279,62		\$ 343.438,71	
2032	\$ 43.179,22		\$ 269.279,62		\$ 312.458,84	
2033	\$ 491.851,22		\$ 269.279,62		\$ 761.130,84	
Total	\$ 2.891.699,46	\$ 2.891.699,46	\$ 4.039.194,30	\$ 4.039.194,30	\$ 6.930.893,76	\$ 6.930.893,76

Figura 29. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales totales en corredores prioritarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

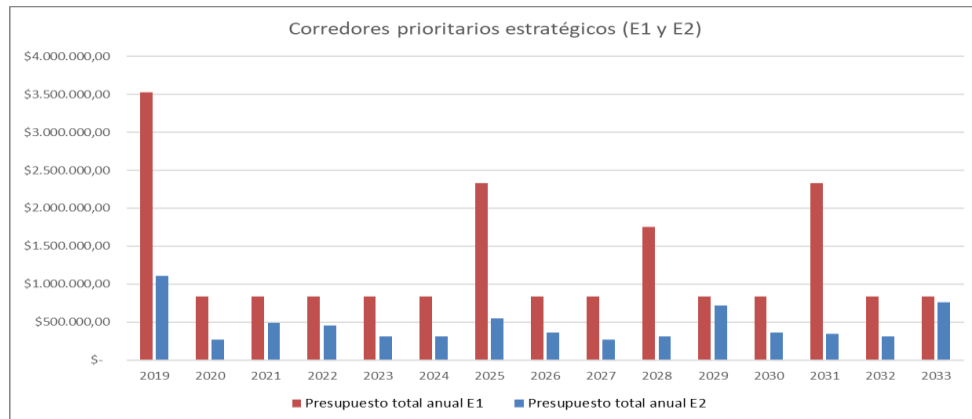


Tabla 68. Requerimientos presupuestales acumulados en corredores prioritarios - E1 y E2.
Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

	Total acumulado E1	Total acumulado E2
2019	\$ 3.528.527,52	\$ 1.110.889,02
2020	\$ 4.364.936,90	\$ 1.380.168,64
2021	\$ 5.201.346,28	\$ 1.871.862,81
2022	\$ 6.037.755,66	\$ 2.327.283,53
2023	\$ 6.874.165,04	\$ 2.637.275,04
2024	\$ 7.710.574,42	\$ 2.948.866,94
2025	\$ 10.041.345,44	\$ 3.496.407,30
2026	\$ 10.877.754,82	\$ 3.855.346,87
2027	\$ 11.714.164,20	\$ 4.124.626,49
2028	\$ 13.470.481,80	\$ 4.436.618,47
2029	\$ 14.306.891,18	\$ 5.154.468,65
2030	\$ 15.143.300,56	\$ 5.513.865,37
2031	\$ 17.474.071,58	\$ 5.857.304,08
2032	\$ 18.310.480,96	\$ 6.169.762,92
2033	\$ 19.146.890,34	\$ 6.930.893,76

Figura 30. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales acumulados en corredores prioritarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

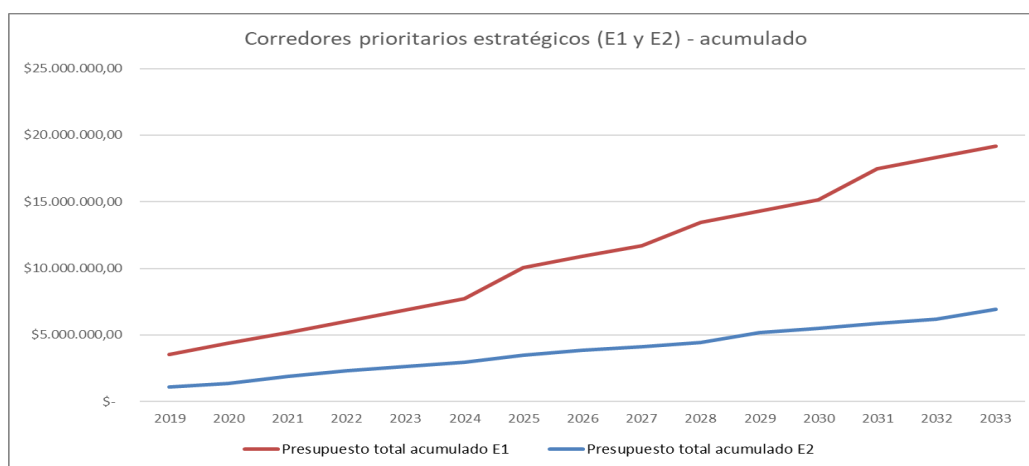


Tabla 69. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en corredores prioritarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

Escenario E1 vs Escenario E2 - prioritarios		
Ahorro inversión por quinquenio		
	ahorro E1-E2	%
2019-2023	\$ 4.236.890,00	77%
2024-2028	\$ 4.796.973,33	91%
2029-2033	\$ 3.182.133,25	73%
total	\$ 12.215.996,58	81%

Figura 31. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en corredores prioritarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

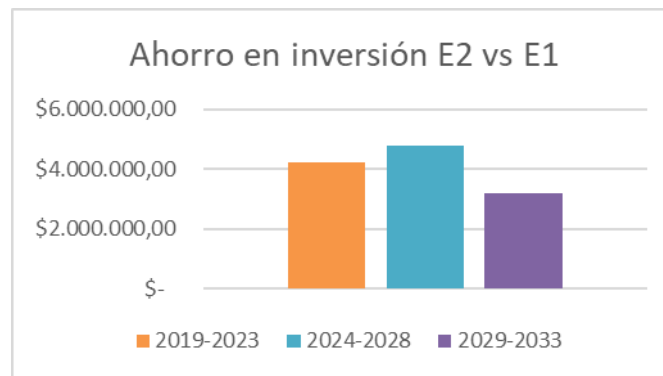
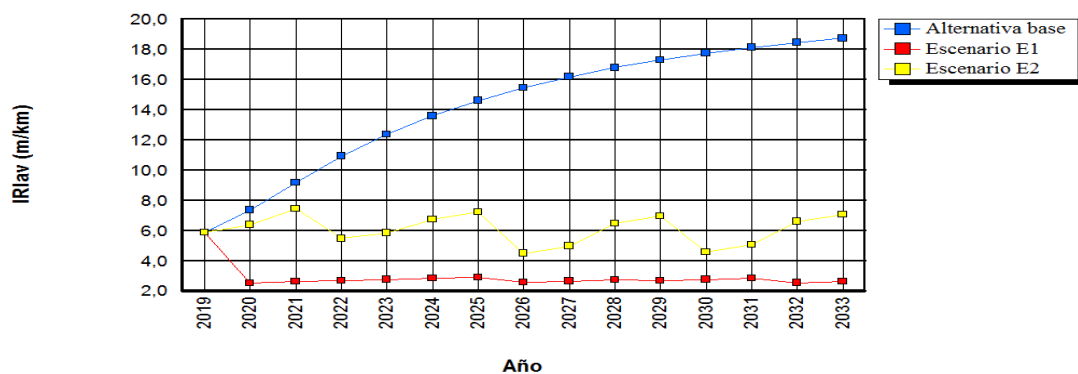


Figura 32. Comparación de E1 y E2 de la regularidad promedio por proyecto en corredores prioritarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

Sensibilidad: No se realizó análisis de sensibilidad

Irregularidad promedio por proyecto (IRlav)
(ponderado por longitud de tramo)



14.3.2. Corredores secundarios

Tabla 70. Requerimientos presupuestales totales desglosados en corredores secundarios - E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

	Escenario E1 - secundarios					
	Inversión		Mantenimiento rutinario		Total (inversión+mantenimiento)	
	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio
2019	\$ 621.236,75	\$ 1.554.327,51	\$ 267.729,36	\$ 1.338.646,80	\$ 888.966,11	\$ 2.892.974,31
2020	\$ 325.509,94		\$ 267.729,36		\$ 593.239,30	
2021	\$ 320.699,70		\$ 267.729,36		\$ 588.429,06	
2022	\$ 245.308,32		\$ 267.729,36		\$ 513.037,68	
2023	\$ 41.572,80		\$ 267.729,36		\$ 309.302,16	

2024	\$ 213.424,06		\$ 267.729,36		\$ 481.153,42	
2025	\$ 353.951,61		\$ 267.729,36		\$ 621.680,97	
2026	\$ 132.969,57	\$ 761.426,02	\$ 267.729,36	\$ 1.338.646,80	\$ 400.698,93	\$ 2.100.072,82
2027	\$ -		\$ 267.729,36		\$ 267.729,36	
2028	\$ 61.080,78		\$ 267.729,36		\$ 328.810,14	
2029	\$ 428.813,48		\$ 267.729,36		\$ 696.542,84	
2030	\$ 188.722,00		\$ 267.729,36		\$ 456.451,36	
2031	\$ 237.247,32	\$ 1.353.262,67	\$ 267.729,36	\$ 1.338.646,80	\$ 504.976,68	\$ 2.691.909,47
2032	\$ 146.004,23		\$ 267.729,36		\$ 413.733,59	
2033	\$ 352.475,64		\$ 267.729,36		\$ 620.205,00	
Total	\$ 3.669.016,20	\$ 3.669.016,20	\$ 4.015.940,40	\$ 4.015.940,40	\$ 7.684.956,60	\$ 7.684.956,60

Tabla 71. Requerimientos presupuestales totales desglosados en corredores secundarios - E2.
Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

Escenario E2 - secundarios						
	Inversión		Mantenimiento rutinario		Total (inversión+mantenimiento)	
	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio
2019	\$ 241.259,88		\$ 267.729,36		\$ 508.989,24	
2020	\$ 273.961,80		\$ 267.729,36		\$ 541.691,16	
2021	\$ 143.730,44	\$ 1.030.989,55	\$ 267.729,36	\$ 1.338.646,80	\$ 411.459,80	\$ 2.369.636,35
2022	\$ 263.767,29		\$ 267.729,36		\$ 531.496,65	
2023	\$ 108.270,14		\$ 267.729,36		\$ 375.999,50	
2024	\$ 151.318,17		\$ 267.729,36		\$ 419.047,53	
2025	\$ 56.636,13		\$ 267.729,36		\$ 324.365,49	
2026	\$ 307.534,22	\$ 1.125.492,55	\$ 267.729,36	\$ 1.338.646,80	\$ 575.263,58	\$ 2.464.139,35
2027	\$ 501.153,50		\$ 267.729,36		\$ 768.882,86	
2028	\$ 108.850,53		\$ 267.729,36		\$ 376.579,89	
2029	\$ 56.195,82		\$ 267.729,36		\$ 323.925,18	
2030	\$ 168.023,62		\$ 267.729,36		\$ 435.752,98	
2031	\$ 130.626,65	\$ 727.469,21	\$ 267.729,36	\$ 1.338.646,80	\$ 398.356,01	\$ 2.066.116,01
2032	\$ 270.665,43		\$ 267.729,36		\$ 538.394,79	
2033	\$ 101.957,69		\$ 267.729,36		\$ 369.687,05	
Total	\$ 2.883.951,31	\$ 2.883.951,31	\$ 4.015.940,40	\$ 4.015.940,40	\$ 6.899.891,71	\$ 6.899.891,71

Figura 33. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales totales en corredores secundarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

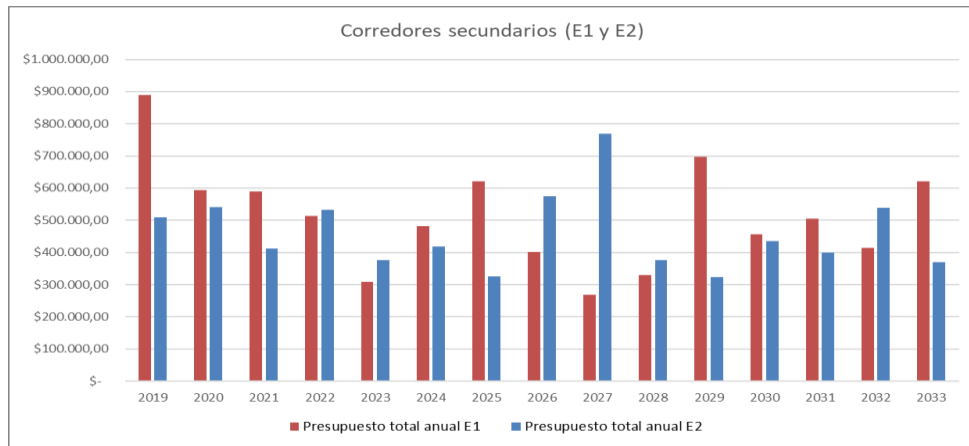


Tabla 72. Requerimientos presupuestales acumulados en corredores secundarios - E1 y E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

	Total acumulado E1	Total acumulado E2
2019	\$ 888.966,11	\$ 508.989,24
2020	\$ 1.482.205,41	\$ 1.050.680,40
2021	\$ 2.070.634,47	\$ 1.462.140,20
2022	\$ 2.583.672,15	\$ 1.993.636,85
2023	\$ 2.892.974,31	\$ 2.369.636,35
2024	\$ 3.374.127,73	\$ 2.788.683,88
2025	\$ 3.995.808,70	\$ 3.113.049,37
2026	\$ 4.396.507,63	\$ 3.688.312,95
2027	\$ 4.664.236,99	\$ 4.457.195,81
2028	\$ 4.993.047,13	\$ 4.833.775,70
2029	\$ 5.689.589,97	\$ 5.157.700,88
2030	\$ 6.146.041,33	\$ 5.593.453,86
2031	\$ 6.651.018,01	\$ 5.991.809,87
2032	\$ 7.064.751,60	\$ 6.530.204,66
2033	\$ 7.684.956,60	\$ 6.899.891,71

Figura 34. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales acumulados en corredores secundarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

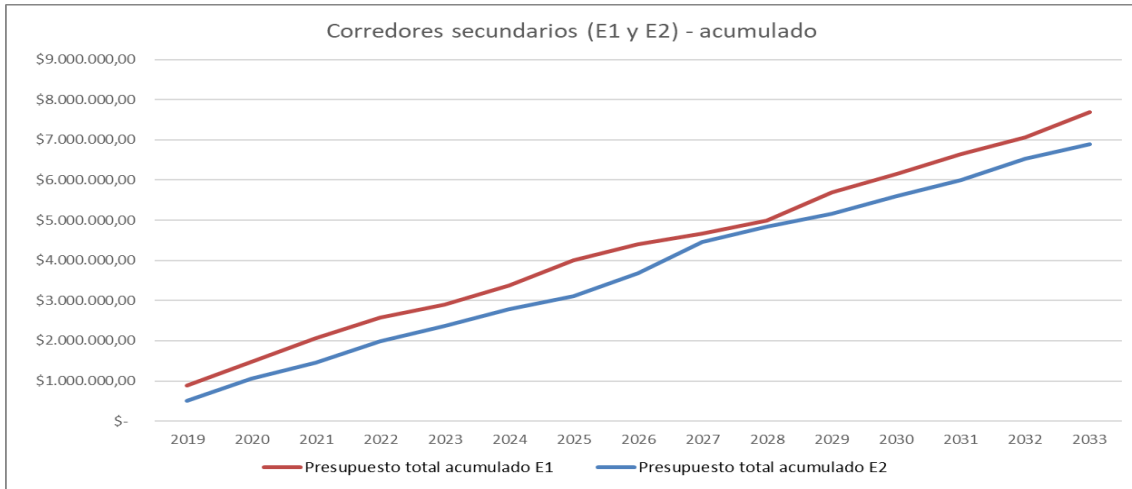


Tabla 73. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en corredores secundarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

Escenario E1 vs Escenario E2 - secundarios		
Ahorro inversión por quinquenio		
	ahorro E1-E2	%
2019-2023	\$ 523.337,96	34%
2024-2028	\$ -364.066,53	-48%
2029-2033	\$ 625.793,46	46%
total	\$ 785.064,89	21%

Figura 35. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en corredores secundarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

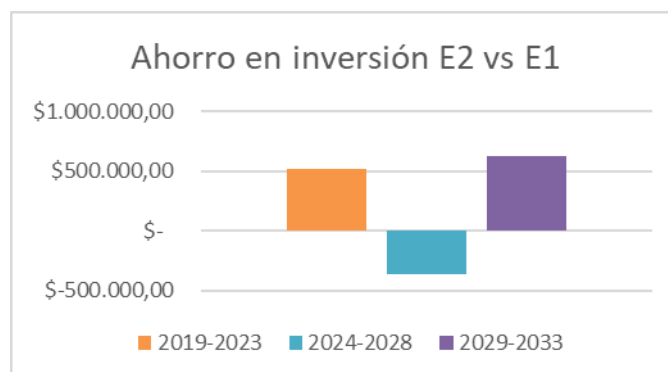


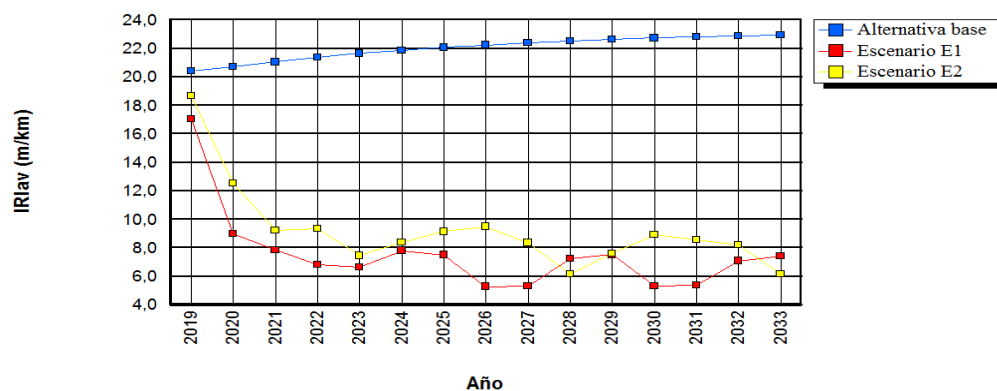
Figura 36. Comparación de E1 y E2 de la regularidad promedio por proyecto en corredores secundarios. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

HDM - 4 Irregularidad promedio por proyecto (gráfica)

Nombre del estudio: Zamora - Secundarios
Fecha de ejecución: 24.04.2019

Sensibilidad: No se realizó análisis de sensibilidad

Irregularidad promedio por proyecto (IRlav) (ponderado por longitud de tramo)



HDM-4 Version 2,08

Page 1 of 1

14.3.3. Otros, resto de la red

Tabla 74. Requerimientos presupuestales totales desglosados en otros (resto de la red)- E1. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

	Escenario E1 - otros					
	Inversión		Mantenimiento rutinario		Total (inversión+mantenimiento)	
	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio
2019	\$ 3.656.709,26	\$ 10.423.253,40	\$ 2.265.934,76	\$ 11.329.673,80	\$ 5.922.644,02	\$ 21.752.927,20
2020	\$ 2.039.809,95		\$ 2.265.934,76		\$ 4.305.744,71	
2021	\$ 2.645.931,39		\$ 2.265.934,76		\$ 4.911.866,15	
2022	\$ 654.703,71		\$ 2.265.934,76		\$ 2.920.638,47	
2023	\$ 1.426.099,09		\$ 2.265.934,76		\$ 3.692.033,85	
2024	\$ 148.361,45	\$ 6.607.845,47	\$ 2.265.934,76	\$ 11.329.673,80	\$ 2.414.296,21	\$ 17.937.519,27
2025	\$ 2.671.015,06		\$ 2.265.934,76		\$ 4.936.949,82	
2026	\$ 1.631.784,95		\$ 2.265.934,76		\$ 3.897.719,71	
2027	\$ 818.054,03		\$ 2.265.934,76		\$ 3.083.988,79	
2028	\$ 1.338.629,98		\$ 2.265.934,76		\$ 3.604.564,74	
2029	\$ 96.983,33	\$ 5.168.323,97	\$ 2.265.934,76	\$ 11.329.673,80	\$ 2.362.918,09	\$ 16.497.997,77
2030	\$ 1.297.319,55		\$ 2.265.934,76		\$ 3.563.254,31	
2031	\$ 2.111.114,35		\$ 2.265.934,76		\$ 4.377.049,11	
2032	\$ 493.947,76		\$ 2.265.934,76		\$ 2.759.882,52	
2033	\$ 1.168.958,98		\$ 2.265.934,76		\$ 3.434.893,74	
Total	\$ 22.199.422,84	\$ 22.199.422,84	\$ 33.989.021,40	\$ 33.989.021,40	\$ 56.188.444,24	\$ 56.188.444,24

Tabla 75. Requerimientos presupuestales totales desglosados en otros (resto de la red) - E2.
Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

Escenario E2 - otros						
	Inversión		Mantenimiento rutinario		Total (inversión+mantenimiento)	
	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio
2019	\$ 2.110.165,85	\$ 8.269.371,19	\$ 2.265.934,76	\$ 11.329.673,80	\$ 4.376.100,61	\$ 19.599.044,99
2020	\$ 2.019.047,78		\$ 2.265.934,76		\$ 4.284.982,54	
2021	\$ 1.493.008,59		\$ 2.265.934,76		\$ 3.758.943,35	
2022	\$ 1.043.154,56		\$ 2.265.934,76		\$ 3.309.089,32	
2023	\$ 1.603.994,41		\$ 2.265.934,76		\$ 3.869.929,17	
2024	\$ 308.035,65	\$ 5.780.562,97	\$ 2.265.934,76	\$ 11.329.673,80	\$ 2.573.970,41	\$ 17.110.236,77
2025	\$ 871.169,94		\$ 2.265.934,76		\$ 3.137.104,70	
2026	\$ 1.740.496,26		\$ 2.265.934,76		\$ 4.006.431,02	
2027	\$ 1.766.413,06		\$ 2.265.934,76		\$ 4.032.347,82	
2028	\$ 1.094.448,06		\$ 2.265.934,76		\$ 3.360.382,82	
2029	\$ 526.019,75	\$ 6.133.820,63	\$ 2.265.934,76	\$ 11.329.673,80	\$ 2.791.954,51	\$ 17.463.494,43
2030	\$ 827.839,55		\$ 2.265.934,76		\$ 3.093.774,31	
2031	\$ 1.776.658,87		\$ 2.265.934,76		\$ 4.042.593,63	
2032	\$ 1.522.842,94		\$ 2.265.934,76		\$ 3.788.777,70	
2033	\$ 1.480.459,52		\$ 2.265.934,76		\$ 3.746.394,28	
Total	\$ 20.183.754,79	\$ 20.183.754,79	\$ 33.989.021,40	\$ 33.989.021,40	\$ 54.172.776,19	\$ 54.172.776,19

Figura 37. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales totales en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

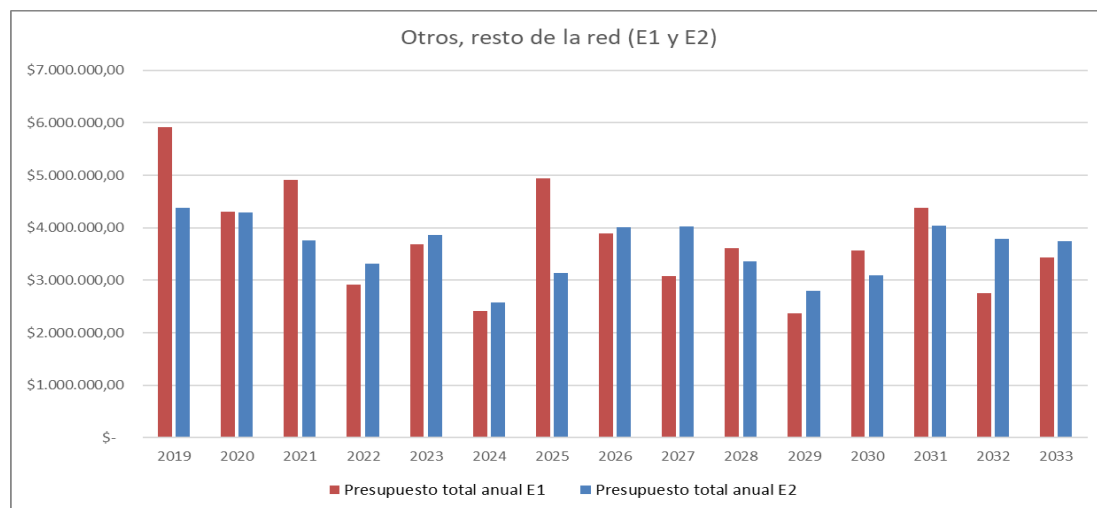


Tabla 76. Requerimientos presupuestales acumulados en otros (resto de la red) - E1 y E2.
Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

	Total acumulado E1	Total acumulado E2
2019	\$ 5.922.644,02	\$ 4.376.100,61
2020	\$ 10.228.388,73	\$ 8.661.083,15
2021	\$ 15.140.254,88	\$ 12.420.026,50

2022	\$ 18.060.893,35	\$ 15.729.115,82
2023	\$ 21.752.927,20	\$ 19.599.044,99
2024	\$ 24.167.223,41	\$ 22.173.015,40
2025	\$ 29.104.173,23	\$ 25.310.120,10
2026	\$ 33.001.892,94	\$ 29.316.551,12
2027	\$ 36.085.881,73	\$ 33.348.898,94
2028	\$ 39.690.446,47	\$ 36.709.281,76
2029	\$ 42.053.364,56	\$ 39.501.236,27
2030	\$ 45.616.618,87	\$ 42.595.010,58
2031	\$ 49.993.667,98	\$ 46.637.604,21
2032	\$ 52.753.550,50	\$ 50.426.381,91
2033	\$ 56.188.444,24	\$ 54.172.776,19

Figura 38. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales acumulados en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

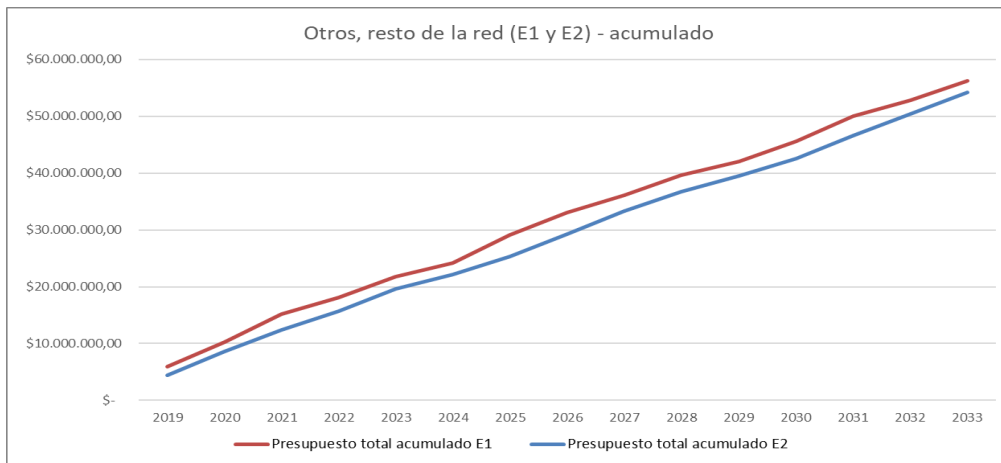


Tabla 77. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

Escenario E1 vs Escenario E2 - otros		
Ahorro inversión por quinquenio		
	ahorro E1-E2	%
2019-2023	\$ 2.153.882,21	21%
2024-2028	\$ 827.282,50	13%
2029-2033	\$ -965.496,66	-19%
total	\$ 2.015.668,05	9%

Figura 39. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

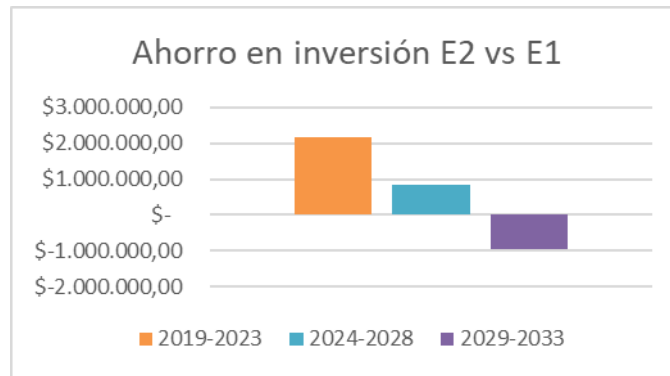
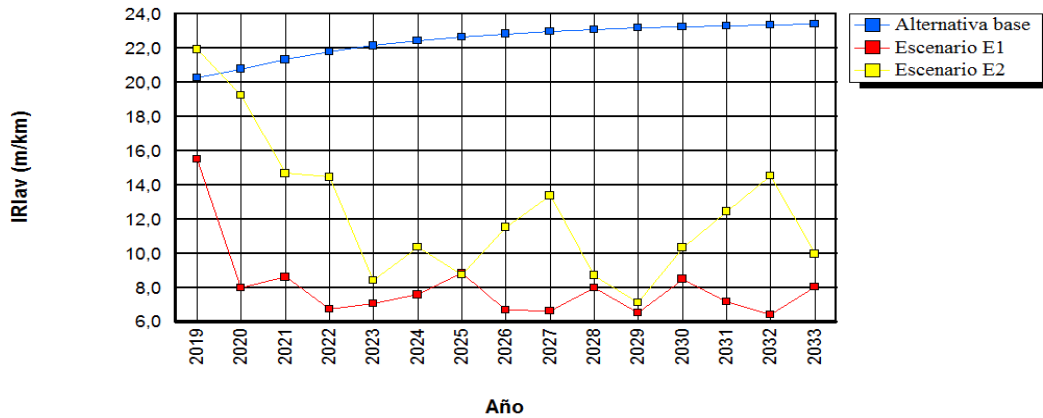


Figura 40. Comparación de E1 y E2 de la regularidad promedio por proyecto en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

Sensibilidad: No se realizó análisis de sensibilidad

Irregularidad promedio por proyecto (IRlav)
(ponderado por longitud de tramo)



14.3.4. Red Provincial total

Tabla 78. Requerimientos presupuestales totales desglosados en total Red Provincial - E1.
Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

Escenario E1 - total						
	Inversión		Mantenimiento rutinario		Total (inversión+mantenimiento)	
	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio
2019	\$ 7.537.193,91	\$ 17.505.347,85	\$ 2.802.943,74	\$ 14.014.718,70	\$ 10.340.137,65	\$ 31.520.066,55
2020	\$ 2.932.449,65		\$ 2.802.943,74		\$ 5.735.393,39	
2021	\$ 3.533.760,85		\$ 2.802.943,74		\$ 6.336.704,59	
2022	\$ 1.467.141,79		\$ 2.802.943,74		\$ 4.270.085,53	
2023	\$ 2.034.801,65		\$ 2.802.943,74		\$ 4.837.745,39	
2024	\$ 928.915,27	\$ 12.619.190,15	\$ 2.802.943,74	\$ 14.014.718,70	\$ 3.731.859,01	\$ 26.633.908,85
2025	\$ 5.086.458,07		\$ 2.802.943,74		\$ 7.889.401,81	
2026	\$ 2.331.884,28		\$ 2.802.943,74		\$ 5.134.828,02	
2027	\$ 1.385.183,79		\$ 2.802.943,74		\$ 4.188.127,53	
2028	\$ 2.886.748,74		\$ 2.802.943,74		\$ 5.689.692,48	
2029	\$ 1.092.926,57	\$ 10.851.597,08	\$ 2.802.943,74	\$ 14.014.718,70	\$ 3.895.870,31	\$ 24.866.315,78
2030	\$ 2.053.171,31		\$ 2.802.943,74		\$ 4.856.115,05	
2031	\$ 4.409.853,07		\$ 2.802.943,74		\$ 7.212.796,81	
2032	\$ 1.207.081,75		\$ 2.802.943,74		\$ 4.010.025,49	
2033	\$ 2.088.564,38		\$ 2.802.943,74		\$ 4.891.508,12	
Total	\$ 40.976.135,08	\$ 40.976.135,08	\$ 42.044.156,10	\$ 42.044.156,10	\$ 83.020.291,18	\$ 83.020.291,18

Tabla 79. Requerimientos presupuestales totales desglosados en total Red Provincial - E2.
Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

Escenario E2 - total						
	Inversión		Mantenimiento rutinario		Total (inversión+mantenimiento)	
	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio	Anual	Quinquenio
2019	\$ 3.193.035,13	\$ 10.591.237,68	\$ 2.802.943,74	\$ 14.014.718,70	\$ 5.995.978,87	\$ 24.605.956,38
2020	\$ 2.293.009,58		\$ 2.802.943,74		\$ 5.095.953,32	
2021	\$ 1.859.153,58		\$ 2.802.943,74		\$ 4.662.097,32	
2022	\$ 1.493.062,95		\$ 2.802.943,74		\$ 4.296.006,69	
2023	\$ 1.752.976,44		\$ 2.802.943,74		\$ 4.555.920,18	
2024	\$ 501.666,10	\$ 7.359.000,85	\$ 2.802.943,74	\$ 14.014.718,70	\$ 3.304.609,84	\$ 21.373.719,55
2025	\$ 1.206.066,81		\$ 2.802.943,74		\$ 4.009.010,55	
2026	\$ 2.137.690,43		\$ 2.802.943,74		\$ 4.940.634,17	
2027	\$ 2.267.566,56		\$ 2.802.943,74		\$ 5.070.510,30	
2028	\$ 1.246.010,95		\$ 2.802.943,74		\$ 4.048.954,69	
2029	\$ 1.030.786,13	\$ 8.009.167,03	\$ 2.802.943,74	\$ 14.014.718,70	\$ 3.833.729,87	\$ 22.023.885,73
2030	\$ 1.085.980,27		\$ 2.802.943,74		\$ 3.888.924,01	
2031	\$ 1.981.444,61		\$ 2.802.943,74		\$ 4.784.388,35	
2032	\$ 1.836.687,59		\$ 2.802.943,74		\$ 4.639.631,33	
2033	\$ 2.074.268,43		\$ 2.802.943,74		\$ 4.877.212,17	
Total	\$ 25.959.405,56	\$ 25.959.405,56	\$ 42.044.156,10	\$ 42.044.156,10	\$ 68.003.561,66	\$ 68.003.561,66

Figura 41. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales totales en total Red Provincial. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

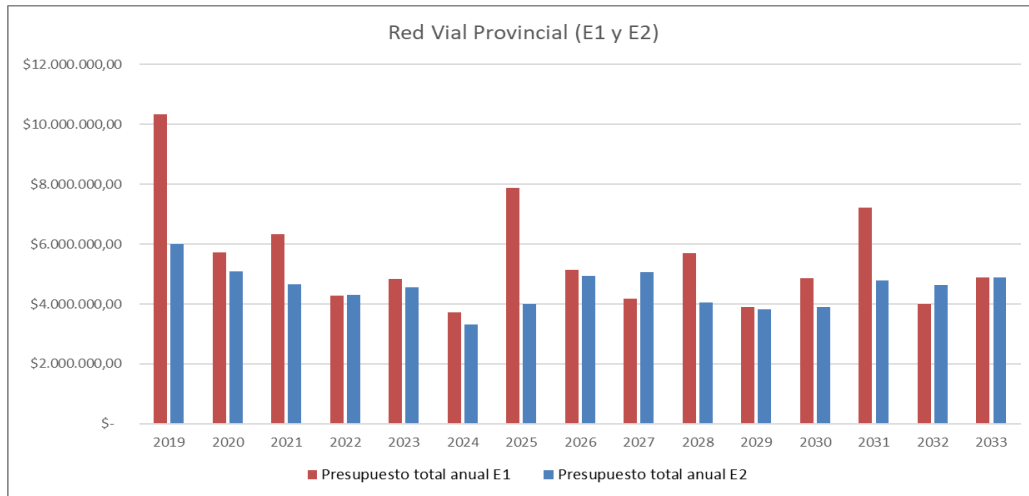


Tabla 80. Requerimientos presupuestales acumulados en total Red Provincial - E1 y E2. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

	Total acumulado E1	Total acumulado E2
2019	\$ 10.340.137,65	\$ 5.995.978,87
2020	\$ 16.075.531,04	\$ 11.091.932,19
2021	\$ 22.412.235,63	\$ 15.754.029,51
2022	\$ 26.682.321,16	\$ 20.050.036,20
2023	\$ 31.520.066,55	\$ 24.605.956,38
2024	\$ 35.251.925,56	\$ 27.910.566,22
2025	\$ 43.141.327,37	\$ 31.919.576,77
2026	\$ 48.276.155,39	\$ 36.860.210,94
2027	\$ 52.464.282,92	\$ 41.930.721,24
2028	\$ 58.153.975,40	\$ 45.979.675,93
2029	\$ 62.049.845,71	\$ 49.813.405,80
2030	\$ 66.905.960,76	\$ 53.702.329,81
2031	\$ 74.118.757,57	\$ 58.486.718,16
2032	\$ 78.128.783,06	\$ 63.126.349,49
2033	\$ 83.020.291,18	\$ 68.003.561,66

Figura 42. Comparación de E1 y E2 de los requerimientos presupuestales acumulados en total Red Provincial. Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

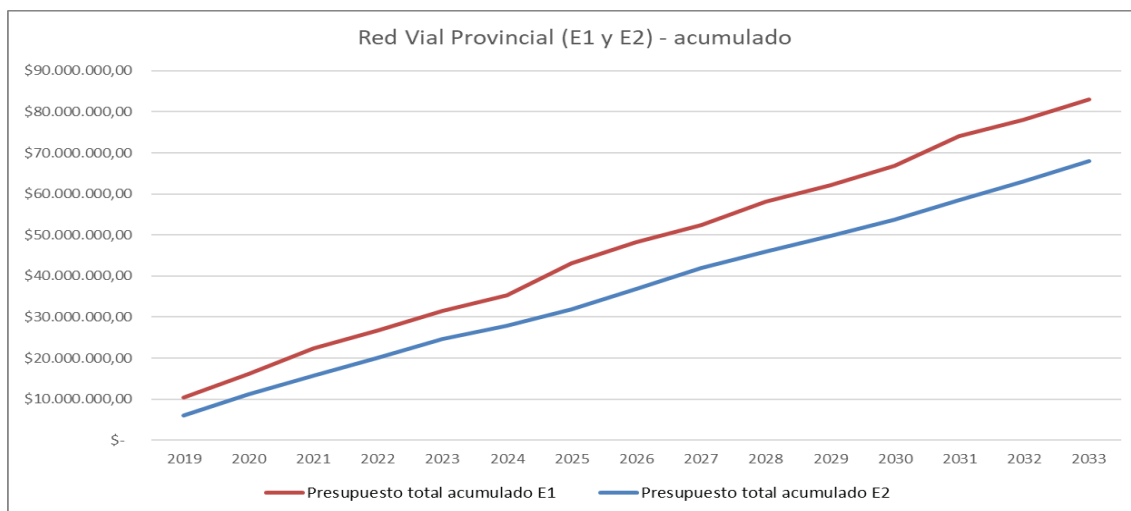
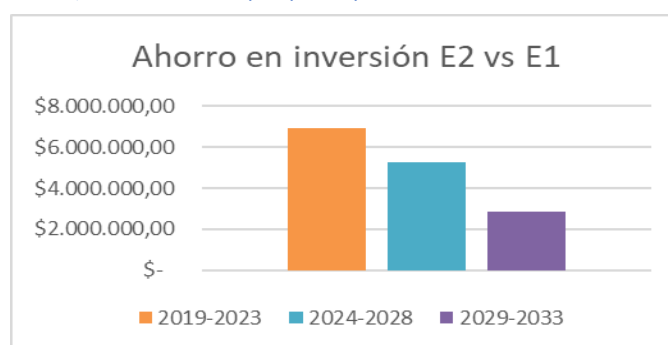


Tabla 81. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.

Escenario E1 vs Escenario E2 - otros		
Ahorro inversión por quinquenio		
	ahorro E1-E2	%
2019-2023	\$ 6.914.110,17	39%
2024-2028	\$ 5.260.189,30	42%
2029-2033	\$ 2.842.430,05	26%
total	\$ 15.016.729,52	37%

Figura 43. Ahorros producidos (E1-E2) sobre los requerimientos presupuestales en otros (resto de la red). Elaboración propia a partir de resultados de HDM-4.



15. ESTIMACIÓN DE LAS INVERSIONES EN PUENTES

Para determinar las intervenciones en puentes se contó con la información del Inventario de la Red Vial Provincial del Ecuador, destacándose:

- Identificador del puente
- Tramo en que se encuentra el puente
- Río / Quebrada
- Tipo de rodadura
- Gálibo (m)
- Ancho de rodadura (m)
- Ancho total (m)
- Longitud (m)
- Estado de las protecciones
- Estado de infraestructura
- Estado de la superestructura

Con esta información es posible establecer un orden magnitud de recursos necesarios. Para ello se han aplicado los siguientes criterios:

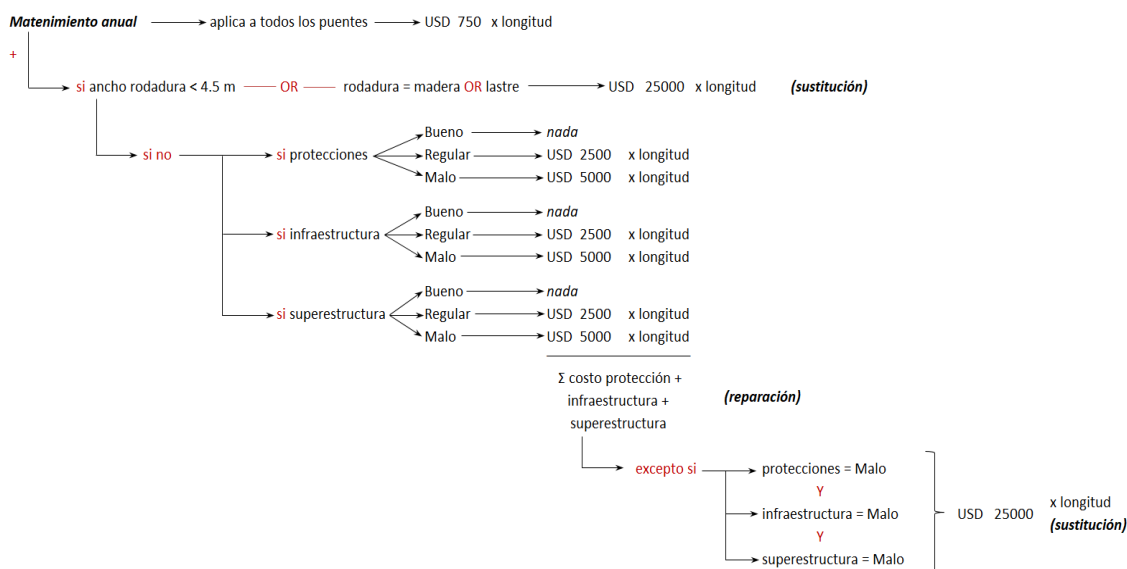
- Sustituir paulatinamente todos los puentes cuya rodadura es de madera o lastre.
- Sustituir paulatinamente todos los puentes cuyo ancho de rodadura es inferior a 4.5m.
- Reparar (o sustituir) los puentes cuyas protecciones, infraestructura o superestructura está en estado malo o regular
- Llevar a cabo un mantenimiento anual en todos los puentes.

Se estimaron valores promedios de las intervenciones de acuerdo con el siguiente criterio:

- Costo de reposición promedio: US\$ 25000 por metro lineal de puente.
- Costo de reparación promedio: US\$ 5000 por metro lineal de puente, pudiendo aumentar o disminuir este monto en función del estado de las protecciones, infraestructura y super estructura.
- Costo de mantenimiento rutinario: US\$ 750 por metro lineal de puente al año.

De esta forma, se ha aplicado la siguiente lógica de asignación presupuestaria:

Figura 44. Lógica de asignación presupuestaria para inversiones en puentes. Elaboración propia.



Si bien como resultado de estos criterios se determina la necesidad de intervención y recursos de cada puente esto es meramente un valor que permite dimensionar los recursos necesarios para conservar y mejorar la infraestructura existente. La determinación de la intervención real debe hacerse con un estudio caso a caso.

El resultado detallado del análisis antes mencionado se presenta en el Anexo 6.

Como síntesis de las estimaciones resulta lo siguiente:

Los 4934,27 metros de puentes que tiene la Red Vial Provincial demandan en los próximos 5 años para:

- Para reposición de puentes (angostos, en mal estado o de materiales de baja calidad) US\$ 77.914.250 (US\$ 15.582.850 por año)
- Para reparación de puentes (protecciones, infraestructura o superestructura): US\$ 3.616.125
- Para mantenimiento rutinario: US\$ 18.503.513 (US\$ 3.700.703 por año)

16. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

16.1. CONCLUSIONES

La conclusión del presente trabajo es que los recursos presupuestales con que cuenta el Gobierno Provincial son insuficientes para dar cobertura a las necesidades de la Infraestructura Vial Provincial. En un país que tiene una de las mejores redes viales nacionales de América Latina la brecha presupuestal existente en la red vial provincial representa un desafío a la conectividad sobre el

que se debe trabajar con urgencia, para ello se proponen (en las recomendaciones) lineamientos y alternativas de acción.

16.2. RECOMENDACIONES

Para lograr el cierre de la brecha presupuestal existente es necesario gestionar recursos económicos y/o financieros para lo cual se hacen las siguientes recomendaciones:

Mejora de gestión

La mejora de gestión, si bien no genera un alto impacto presupuestal, genera credibilidad (y por ende buena disposición) a la hora de solicitar recursos en otras fuentes. Dentro de las múltiples labores de mejora de gestión que son posibles encarar en el sector infraestructura vial se destacan las siguientes:

- Mejora en planificación y programación
 - Gestión de recursos (en base al plan) con la antelación suficiente y realización con tiempo de estudios (de preinversión y diseño) para no demorar el inicio de las obras.
 - Contar con programas documentados que sirvan de guía para planificar otras labores dentro del sector
- Mejora de precios
 - Reducción de los tiempos en que se pagan las valorizaciones de obra (disminuyendo costos financieros)
- Mejora en controles de calidad
- Mejorar la calidad de la supervisión de las obras

Aumento de ingresos

El aumento de ingresos es indispensable para el cierre de la brecha, algunas de las alternativas que se podrían considerar son:

- Aporte del Gobierno Central
 - Se podría plantear que, si bien en el marco del proceso de descentralización el Gobierno Central estimó un requerimiento de US\$ 194.000.000 para atender la totalidad de la Red Vial Provincial (las 23 provincias), y que en virtud de ello consideró que no era necesario hacer transferencias de fondos adicionales para atender dicha infraestructura, a la luz de los cálculos realizados es razonable rever esa estimación primaria y evaluar aportes adicionales.
- Cobro por valorización inmobiliaria
 - El cobro por valorización inmobiliaria o aportes por obras es una de las alternativas a considerar.

- Cobro de peajes y/o APP
 - El cobro de peaje o las APP sólo pueden ser consideradas en vías de alto tránsito, de lo contrario el costo de operación resultaría más alto que la recaudación.

Acuerdos

- Acuerdos de aportes a sectores productivos específicos directamente beneficiados
 - Sectores agrícolas o mineros que puedan hacer aportes al mejoramiento de vías por ser directamente beneficiados y usuarios principales
- Acuerdos de precios de insumos para mantener nivel de actividad (cemento, asfalto, etc.)
 - El sector cementero ha sufrido una notable disminución de ventas el presente años y podría estar muy motivado a ser impulsor de tecnologías como la estabilización de bases con cemento
- Acuerdos para apoyo en adaptación de nuevas tecnologías (slurry seal, micro pavimentos, bases estabilizadas, etc.)
 - Existe en la sociedad el paradigma que, si una obra no es de concreto asfáltico y de más de 5 cm de espesor, entonces no es una buena obra. Romper ese paradigma mediante la ejecución de obras con rodadura asfáltica con nuevas tecnologías es un deber imprescindible, para lo cual será necesario establecer acuerdos (con universidades, empresas, etc.) que tengan interés en ello.

Endeudamiento

- De conseguirse ingresos adicionales sería factible plantear un repago con los ingresos adicionales disponibles en el futuro
- La evaluación económica del impacto de no invertir podría determinar la conveniencia de endeudamiento y con ello sustentar el apoyo del Gobierno Central

Si realizadas las gestiones los recursos resultan aún insuficientes, el resultado será una baja en el nivel de servicio de la vía, es decir, pésimas condiciones de circulación, puentes en estado deficiente y menor conectividad, por ello es imprescindible el máximo esfuerzo de todos los interesados, para lograr los recursos necesarios. En la gestión y búsqueda de soluciones para la gestión de recursos el CONGOPE resulta un muy buen articulador y socio.



Francisco de Orellana y Jorge Mosquera
info@zamora-chinchipec.gob.ec / 07-260-5132
www.zamora-chinchipec.gob.ec