MUNICIPALIDAD DISTRITAL
DE PAICO - SUCRE
OPI - MDP

INFORME TÉCNICO N°005 -2011-MDP/OPI-JTG

"CREACION DEL CAMINO VECINAL ENTRE TASTA PATA – CHALLHUANI - CCARMENCCA - SIHUE, DISTRITO DE PAICO - SUCRE – AYACUCHO"

CODIGO SNIP	**192946**
NIVEL DE ESTUDIO	PERFIL
UNIDAD FORMULADORA	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PAICO
OPI RESPONSABLE	OPI MD PAICO
MONTO DE INVERSION	S/. 1'550,000.00

1 I. RESULTADO DE LA EVALUACIÓN
2

a. La Oficina de Programación e Inversiones de la Municipalidad Distrital Paico; luego de la revisión, análisis y evaluación del estudio del Proyecto de Inversión Pública "CREACION DEL CAMINO VECINAL ENTRE TASTA PATA – CHALLHUANI - CCARMENCCA - SIHUE, DISTRITO DE PAICO - SUCRE – AYACUCHO", se ha concluido que el proyecto **ES VIABLE**, por lo que se recomienda otorgar la declaración respectiva.

II. ANTECEDENTES

2.1 La Unidad Formuladora, Municipalidad Distrital de Paico a través de un consultor se ha elaborado el estudio de pre inversión del Proyecto "CREACION DEL CAMINO VECINAL ENTRE TASTA PATA – CHALLHUANI - CCARMENCCA - SIHUE, DISTRITO DE PAICO - SUCRE – AYACUCHO". A nivel de perfil, mediante la aprobación del Término de Referencia y el INFORME TECNICO; la Oficina de Programación e Inversiones de la Municipalidad Distrital de Paico declara VIABLE el presente estudio de pre inversión Pública antes mencionado.

2.2 El presente PIP se encuentra identificado en los planes de Desarrollo Local concertado del distrito de Paico.

2.3 El presente Informe Técnico se elabora en cumplimiento de las normas vigentes que rigen el Sistema Nacional de Inversión Pública SNIP, Ley N° 27293, Directiva General del SNIP - Directiva Nº 001-2011-EF/68.01 y normas complementarias.

2.4 Las condiciones sociales y de producción en general y particularmente en las zonas rurales, se han visto sumamente afectadas, durante los últimos años, por motivo del deterioro de los accesos a zonas productoras y poblaciones rurales.

Para encarar la solución de los problemas sociales y económicos del distrito de Paico y en particular para incrementar la calidad de vida de la población rural, así como para restablecer la comunicación entre el campo y la ciudad, propiciando el retorno de la población campesina a sus comunidades de origen, el gobierno distrital se ha fijado metas concretas, para lo cual ha adoptado políticas que incluyen objetivos a corto, mediano y largo plazo.

En 1995 comienza el proceso de repoblamiento de las localidades abandonadas del área de influencia encontrándose a estos pueblos en un estado desastroso; las viviendas, los terrenos de cultivo y los caminos de herradura mostraban un total deterioro.
En Junio del año 1999, se organizó un encuentro multisectorial con participación de Directivos y Autoridades de las diferentes Instituciones Gubernamentales y Municipales, los que ofrecieron ejecutar diferentes obras de impacto social, sin embargo todos estos ofrecimientos quedaron en nada.

Después de los embates de los años '80 y inicios de los '90, la necesidad por tener una comunicación más fluida con los demás centros poblados.

El proyecto nace de la necesidad de la población de contar con una carretera en esta zona de Paico, lugar donde inicia el proyecto en cual da continuidad hacia CHALLHUANI - CCARMENCCA - SIHUE en tal sentido se tuvo en cuenta dar una alternativa de vía, llegando a la comunidad de SIHUE, que a la fecha el único medio de comunicación y transporte es por vía caminos de herradura la cual es demasiado costosa y muy arriesgada, cuando se quiere transportar productos de la zona altas de sierra. Los comuneros beneficiarios con este proyecto vienen buscando financiamiento en instituciones privadas y estatales sin tener respuestas alentadoras por falta de presupuesto para la inversión.

En la actualidad la Municipalidad distrital de Paico identificó la problemática, como órgano autónomo e impulsor viene promoviendo el desarrollo socioeconómico con visión integral. Para ello viene gestionando su priorización y elaboración del Estudio de nivel perfil del presente proyecto comprendido entre el tramo de CHALLHUANI - CCARMENCCA – SIHUE.

III. EL PROYECTO

3.1 Objetivo del proyecto

El objetivo del presente proyecto es: FACILITAR EL ACCESO DE LOS PRODUCTORES AGRÍCOLAS A MERCADOS LOCALES QUE NO LIMITEN EL TRASLADO DE CARGA Y PASAJEROS.

3.2 Descripción y componentes del proyecto

El proyecto consiste en la creación de10.46 Km. de carretera vecinal a nivel de superficie de rodadura y lastrado en tramos arcillosos, obras de arte, sistema de drenaje; de acuerdo a las siguientes características:

- Clasificación : Ruta vecinal, trocha carrozable.
- Longitud de construcción : 10.46 Km.
- Velocidad directriz : 30 Km/h.
- Ancho de rodadura : 4.00 m.
- Superficie : Lastrado
- Topografía : Accidentado.
- Pendiente máximo : 8.00%.
- Radio Mínimo Normal : 20 m.
- Radio Mínimo Excepcional : 12 m. (De volteo).
- Bombeo : 2.00 %.
- Plazoleta de cruce C/500m : 20m
- Cunetas : Triangulares, sin revestir 0.50x0.30m.
- Alcantarillas : 20 tipo Tipo I.
- Obras de Arte Menores : 05 Badenes.

3.3 Ubicación del proyecto

La localidad de Paico es la capital del distrito de Paico, se encuentra a 9 horas de la ciudad de Huamanga, región Ayacucho, el acceso principal a la zona del proyecto es por la carretera Huamanga – Cangallo – Huancapi – Querobamba - Paico, por medio de transporte público, buces y combis.

3.4 Costos de Inversión

Los costos del estudio de pre inversión a nivel de perfil asciende a S/. 1'550,000.00 Nuevos Soles.

Item	Rubro	Unid.	Cant	P.U	PARCIAL	Costo S/.
1	OBRAS PRELIMINARES					64,962.2
1.01	MOVILIZACION Y DESMOVILIZACION DE MAQUIN	GLB	1.000	30,000.00	30,000.00	
1.02	LIMPIEZA Y DEFORESTACION DE CARRETERA	m2	67,464.000	0.19	12,818.16	
1.03	INSTALACION DE CAMPAMENTO EN CARRETERA	m2	60.000	85.77	5,146.20	
1.04	TRAZO Y REPLANTEO PRELIMINAR DE CARRETERA	KM	10.460	1,625.04	16,997.92	
2	EXPLANACIONES					795,150.1
2.01	EXCAVACION EN TERRENO SUELTO (CARRETERA)	M3	45,964.680	6.92	318,075.59	
2.02	EXCAVACION EN ROCA SUELTA (CARRETERA)	M3	12,325.420	18.88	232,703.93	
2.03	EXCAVACION EN ROCA FIJA (TERRENO)	m3	9,586.920	25.49	244,370.59	
3	OBRAS DE ARTE Y DRENAJE					153,033.2
3.01	CUNETAS					
03.01.01	EXCAVACION DE TERRENO SUELTO CON PICO Y	m3	1,298.100	12.26	15,914.71	
03.01.02	EXCAVACION EN ROCA SUELTA (CARRETERA)	m3	328.500	18.88	6,202.08	
03.01.03	EXCAVACION EN ROCA DURA (TERRENO)	m3	60.000	23.14	1,388.40	
3.02	ALCANTARILLAS (27 UNIDADES)					
03.02.01	ESTRIBOS					
03.02.01.01	EXCAVACION EN TIERRA SUELTA	m3	101.090	12.26	1,239.36	
03.02.01.02	CONCRETO F'C=140 KG/CM2 + 30% PIEDRA M	m3	67.180	275.23	18,489.95	
03.02.01.03	CONCRETO FC=175 KG/CM2	m3	87.480	331.81	29,026.74	
03.02.02	LOSA					
03.02.02.01	CONCRETO FC=175 KG/CM2	m3	31.000	331.81	10,286.11	
03.02.02.02	ACERO ESTRUCTURAL TRABAJADO	KG	1,620.000	4.82	7,808.40	
03.02.02.03	ENCOFRADO Y DESENCOFRADO	m2	60.000	26.14	1,568.40	
3.03	MURO DE CONTENCION					
03.03.01	EXCAVACION EN TIERRA SUELTA	m3	600.000	12.26	7,356.00	
03.03.02	MURO SECO DE PIEDRA	m3	445.240	87.03	38,749.24	
3.04	BADENES DE CONCRETO SIMPLE DE 8 X 4M (03UN	IDADES)				
03.04.01	EXCAVACION EN TIERRA SUELTA	m3	53.760	12.26	659.10	
03.04.02	CONCRETO F'C=175 KG/CM2 + 30% P.G.	m3	53.760	266.83	14,344.78	
4	LASTRADO					251,978.04
4.01	LASTRADO (RIPIADO) E=15 CM	m2	50,598.000	4.98	251,978.04	
5	FLETES					25,000.00
5.01	FLETE TERRESTRE	GLB	1.000	25,000.00	25,000.00	
6	MITIGACION AMBIENTAL					22,966.37
6.01	MITIGACION AMBIENTAL	GLB	1.000	22,966.37	22,966.37	
7	CAPACITACION					10,000.00
7.01	CAPACITACION	GLB	1.000	10,000.00	10,000.00	
	COSTO DIRECTO					**1,323,090.0**
	GASTOS GENERALES (10%)					**132,309.0**
	PRESUPUESTO DE OBRA					**1,455,399.0**
	SUPERVISION (4%)					**58,215.96**
	EXPEDIENTE TECNICO(2.5%)					**36,384.98**
	PRESUPUESTO TOTAL DE OBRA					**1,550,000.0**

IV. ANÁLISIS
IDENTIFICACION

4.1 Marco de Referencia

El presente proyecto se enmarca dentro de las competencias y funciones de los municipios, tanto a nivel distrital como provincial, se hace imprescindible revisar la normatividad legal que a la fecha rige, para que de esta forma, las actividades que por medio del mismo se implementen, se encuentren no sólo contempladas dentro de éste ámbito, sino que también se encuentren sujetas a las normas técnicas establecidas y permitan así su posible ejecución.
El proyecto se enmarca dentro de los lineamientos del Ministerio de transporte, del Plan Estratégico del distrito de Paico, presupuesto participativo, herramienta que permite orientar la asignación y ejecución de los recursos públicos, tiene como propósito, promover la accesibilidad de los centros de producción hacia los mercados locales de manera eficiente, reduciendo los costos de transporte y garantizando la conservación de los productos, así mismo, mejorar el acceso a los servicios básicos de la población objetivo, que se traducen en mejorar el poder de negociación y comercialización y los niveles de educación y salud. Esta connotación es compartida con los lineamientos de política vial cuyo objetivo estratégico es la articulación e integración local y regional.

El desarrollo de las localidades del área de influencia depende en gran parte de su integración con los pueblos de mayor desarrollo de su entorno, ello se consigue fundamentalmente mediante las vías de comunicación terrestre en buen estado, las cuales pueden ser de carácter vecinal, departamental, regional o nacional. Estas vías terrestres permiten el transporte de los productos excedentes de los centros de producción a los lugares de acopio o mercados de consumo, así como el transporte de insumos, mercadería general y de los pobladores del área, hacia las capitales provinciales o departamental con distintos fines.

Precisa que el MTC es el Órgano Rector del Sistema Vial Nacional conformado por Redes Viales Nacional, Departamental y Vecinal, Modifica Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial - DS 034-2008-MTC, Disponen formulación de planes de desarrollo de los corredores económicos productivos en áreas de influencia de la Carretera Interoceánica y crean Comisión Intergubernamental de Alto Nivel

Son vías de carácter vecinal por lo tanto de acuerdo al Articulo 192 de la Constitución Política del Perú; Ley N° 27867 – Ley Orgánica de Gobiernos Regionales; Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tráfico Terrestre y ; Ley N° 27972 – Ley Orgánica de Municipalidades, el desarrollo y gestión de la infraestructura de transporte departamental y rural (vecinal y de herradura) es competencia del Gobierno Regional y del Gobierno Local respectivamente.

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones ha creado el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado – Provías Descentralizado, con el objeto de asesorar y apoyar a los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales en gestión vial. En este sentido, las prioridades de inversión en materia de infraestructura vial a nivel departamental y rural (vecinal y caminos de herradura) lo determinan los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales de cada provincia a través de los Planes Viales Departamentales Participativos y Planes Viales Provinciales Participativos, respectivamente.

Asimismo, Provías Descentralizado (PVD) está trabajando en la consolidación del Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD), en la que se considera la posibilidad de cofinanciamiento para la construcción y rehabilitación de carreteras y puentes, el asesoramiento para la formulación de estudios, entre otros aspectos, siempre y cuando las obras estén consideradas dentro de las prioridades del Plan Vial Provincial Participativo. Para ello se cuenta con el apoyo financiero del Banco

Interamericano de Desarrollo – BID y el Banco Mundial- BIRF. Se precisa que los estudios son financiados al 100% por PVD y la ejecución de la Obra (con superficie de rodadura a nivel de afirmado) en un 100% cuando se trata de caminos vecinales y en un 50% cuando son caminos departamentales, debiendo asumir la diferencia el Gobierno Regional.

El gobierno Local dentro de las políticas de creación de carreteras y con el fin de brindar una mejor infraestructura vial, hará posible la ejecución del mencionado proyecto, el mismo que se encuentra especificado en el Plan Estratégico Multianual para "Impulsar la integración local, regional y micro regional con vías y medios de comunicación de calidad". En este sentido, a la fecha se cuenta con el respaldo de las comunidades de los Centros Poblados de la zona del proyecto, autoridades delegadas y gobernadores.

El estudio de nivel pre factibilidad se ha elaborado teniendo en cuenta los contenidos mínimos dispuestos por el Sistema Nacional de Inversión Pública a través de la Ley Nº 27293, su Reglamento aprobado a través del Decreto Supremo Nº 221-2006-EF y la Directiva General Resolución Directoral Nº 002-2007-EF-68.01, que la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público del Ministerio de Economía y Finanzas ha publicado con el fin de orientar el proceso de identificación, formulación y evaluación de perfiles de proyectos de creación de Caminos Vecinales, mediante el establecimiento de principios, procesos, metodologías y normas técnicas relacionados con las diversas fases de los proyectos de inversión.

4.2 Problema Central

DIFICULTAD DE ACCESO DE LOS PRODUCTOS AGRICOLAS A MERCADOS LOCALES QUE LIMITE EL TRASLADO DE CARGA Y PASAJEROS, por la falta de una infraestructura adecuada que permita trasladar los productos agrícolas a menor costo y tiempo hacia los mercados Locales y Regionales. Además el difícil acceso a los servicios públicos a nivel local y regional.

4.3 Planteamiento de Alternativas

En el estudio de perfil se ha considerado dos alternativas de solución:

Alternativa I
Creación de vía tramo I en 10.46 km con ancho de 4.00m, lastrado en 10.46km de espesor de 15cm, cuneta en 10.46 km de sección 30x50cm, creación de 20 alcantarillados, 05 badenes de 4mx8m, señalización, plan de mitigación ambiental y capacitación, conformación del comité de operación y mantenimiento del camino vecinal.
Alternativa II
Creación de vía tramo II en 10.46 km con ancho de 4.00m, lastrado en 10.46km de espesor de 15cm, cuneta en 10.46 km de sección 30x50cm, creación de 20 alcantarillados, 05 badenes de 4mx8m, señalización, plan de mitigación ambiental y capacitación, conformación del comité de operación y mantenimiento del camino vecinal.
.

4.4 Población Beneficiaria

La población directamente beneficiada con el proyecto, considerando el área de influencia, es de 548 habitantes ubicados en las localidades de Challhuani, Ccarmencca y Sihue.

Año	Habitantes
2007	472
2008	479
2009	487
2010	495
2011	502
2012	510
2013	518
2014	526
2015	535
2016	543
2017	552
2018	560
2019	569
2020	578
2021	587
PROMEDIO	**548**

FORMULACIÓN

4.5 Demanda

Actualmente existe la necesidad de integración de las comunidades Challhuani, Ccarmencca, Sihue y otros ubicadas el Distrito de Paico, pues en las actuales condiciones la producción agropecuaria es sólo para el autoconsumo.

Por otro lado la demanda se basa en proporcionar unidades de transporte, como camiones, que se requieren para el traslado de la producción destinada al mercado, así como de las personas que necesitan desplazarse a las principales ciudades del ámbito regional, que permita el aprovisionamiento de víveres e insumos que se requiere en el campo.

Actualmente el traslado de la producción destinada al mercado es cubierto precariamente mediante acémilas de carga, condición que genera significativas pérdidas de productos y demora en la llegada al mercado, lo que se traduce en precios e ingresos bajos y en muchos casos pérdida de los productos ofertados.

Conforme pasa el tiempo se incrementará por la cual la demanda y con ella la necesidad de la población. Por ello uno de los objetivos del proyecto es mejorar a través de la construcción de una trocha carrozable la cual les permita comercializar sus productos y por ende sus condiciones socioeconómicas mejoren y salgan de su estado actual de marginación e incomunicación.

BENEFICIOS INCREMETALES PARA LA ALTERNATIVA 1 (A precios privados)										
	PERIODO (años)									
	1 (*)	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.- Situación con Proyecto	597,183	614,894	633,130	651,908	671,243	691,153	711,653	732,762	754,498	776,87
Agrícola	528,870	544,736	561,078	577,911	595,248	613,105	631,498	650,443	669,957	690,05
Pecuaria	68,313	70,158	72,052	73,998	75,995	78,047	80,155	82,319	84,541	86,82
2.- Situación sin Proyecto	335,555	338,878	342,234	345,624	349,047	352,504	355,995	359,521	363,082	366,67
Agrícola	303,236	306,268	309,331	312,424	315,548	318,704	321,891	325,110	328,361	331,64
Pecuaria	32,319	32,610	32,904	33,200	33,499	33,800	34,104	34,411	34,721	35,03
3.- Beneficios Incrementales (1) - (2)	261,628	276,016	290,896	306,284	322,196	338,649	355,658	373,241	391,416	410,20
Agrícola	225,634	238,468	251,747	265,486	279,700	294,401	309,608	325,334	341,596	358,41
Pecuaria	35,994	37,548	39,148	40,798	42,497	44,247	46,050	47,908	49,820	51,79

BENEFICIOS INCREMETALES PARA LA ALTERNATIVA 1 (A precios sociales)										
	PERIODO (años)									
	1 (*)	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.- Situación con Proyecto	647,712	666,900	686,686	706,998	727,944	762,261	798,237	835,954	875,498	916,95
Agrícola	566,396	583,388	600,890	618,917	637,484	669,358	702,826	737,968	774,866	813,60
Pecuaria	81,316	83,511	85,766	88,082	90,460	92,902	95,411	97,987	100,633	103,35
2.- Situación sin Proyecto	453,161	457,638	462,199	466,785	471,417	476,095	480,819	485,591	490,409	495,27
Agrícola	418,189	422,371	426,595	430,861	435,169	439,521	443,916	448,356	452,839	457,36
Pecuaria	34,972	35,286	35,604	35,924	36,248	36,574	36,903	37,235	37,570	37,90
3.- Beneficios Incrementales (1) - (2)	194,551	209,262	224,487	240,213	256,527	286,166	317,418	350,364	385,089	421,68
Agrícola	148,207	161,017	174,295	188,056	202,315	229,837	258,910	289,612	322,047	356,24
Pecuaria	46,344	48,225	50,162	52,157	54,212	56,329	58,508	60,752	63,062	65,44
(*) Corresponde al primer año de generación										

4.6 Oferta

a) Oferta actual

Actualmente existe un camino de herradura de 8.5 km., en mal estado de conservación por la complejidad y accidentado de la zona por que atraviesa la parte Ccarmencca y Sihue, posee un ancho de 1 a 1.20 m. con pendiente de 10 – 25%, en donde el transporte se realiza mediante acémilas de carga, generando dificultades a los productores locales al no existir servicios de transporte. En cuanto a vías de comunicación de transporte es cero.

b) Oferta con proyecto

La oferta vial con proyecto está dado por la creación construida de 10.46 km. de longitud y lastrado de plataforma de 15cm de espesor, obras de arte: alcantarillas, badenes, cunetas.

4.7 Costos

El monto de inversión del proyecto comprende los costos de estudios, obras, supervisión y costos de mitigación ambiental (Incluido en costos de obras). En el siguiente cuadro se indican los montos de inversión del proyecto:

Item	Rubro	Costo S/.
1	OBRAS PRELIMINARES	64,962.2
2	EXPLANACIONES	795,150.1
3	OBRAS DE ARTE Y DRENAJE	153,033.2
4	LASTRADO	251,978.0
5	FLETES	25,000.0
6	MITIGACION AMBIENTAL	22,966.3
7	CAPACITACION	10,000.0
	COSTO DIRECTO	1,323,090.0
	GASTOS GENERALES (10%)	132,309.0
	PRESUPUESTO DE OBRA	1,455,399.0
	SUPERVISION (4%)	58,215.96
	EXPEDIENTE TECNICO(2.5%)	36,384.98
	PRESUPUESTO TOTAL DE OBRA	1,550,000.0

En el estudio se presenta también los costos de operación y mantenimiento en la situación con proyecto.

RUBRO	2.011.00	2.012.00	2.013.00	2.014.00	2.015.00	2.016.00	2.017.00	2.018.00	2.019.00	2.020.00	2.021.00
Costos de mantenimiento	10.091.00	10.343.28	10.601.86	10.866.90	11.138.58	11.417.04	11.702.47	11.995.03	12.294.90	12.602.28	12.917.33
Costos de operación	4.500.00	4.612.50	4.727.81	4.846.01	4.967.16	5.091.34	5.218.62	5.349.09	5.482.81	5.619.88	5.760.38
TOTAL	14.591.00	14.955.78	15.329.67	15.712.91	16.105.73	16.508.38	16.921.09	17.344.11	17.777.72	18.222.16	18.677.71

EVALUACIÓN

4.8 Identificación de los Beneficiarios

Como beneficio del proyecto se ha considerado el aumento del valor neto de la actividad agrícola de la zona de influencia del proyecto ocasionado por la creación de la carretera (excedente del productor) en un periodo de 10 años (Horizonte de evaluación). Para determinar dicho beneficio se ha calculado la producción agrícola tanto en Tn. como en valor, en la situación sin proyecto como con proyecto. Dicha metodología es adecuada para medir los beneficios del proyecto en el sistema de actividades.

4.9 Evaluación Social

La metodología utilizada en la evaluación social del proyecto ha sido de costo-beneficio. Se ha considerado un horizonte de evaluación de 10 años y una tasa social de descuento de 10%. Los costos del proyecto han sido convertidos a precios sociales mediante factores de conversión. Para determinar la rentabilidad social del proyecto se ha utilizado el Valor Actual Neto (VAN) y la Tasa Interna de Retorno (TIR).

Los resultados de la evaluación social del proyecto se muestran en el siguiente cuadro:

RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN ECONÓMICA					
ALTERNATIVAS	INDICADORES DE RENTABILIDAD				
	VAN SOCIAL (11%) (Nuevos Soles)	VAN PRIVADO (11%) (Nuevos Soles)	INVERSION A PRECIO DE MERCADO	TIR SOCIAL	B/C SOCIAL
ALTERNATIVA N° 01	S/. 409,520.7	S/. 376,928.0	S/. 1 550,000.00	16.10%	S/. 1.3
ALTERNATIVA N° 02	S/. 371,543.6	S/. 328,855.7	S/. 1 600,000.00	15.40%	S/. 1.3

De los resultados obtenidos de la evaluación social, se puede indicar que el proyecto es rentable socialmente para el país. El análisis de sensibilidad indica que el proyecto puede soportar incrementos en los costos de inversión de 10%.

4.10 Impacto ambiental

En el estudio se plantea las recomendaciones a seguir en la ejecución del proyecto con el objeto de reducir los impactos ambientales negativos, además se presenta la estimación de los costos de programa de manejo ambiental.

4.11 Sostenibilidad

El mantenimiento preventivo de la carretera una vez ejecutada estará a cargo de las comunidades de Challhuani, Ccarmencca, Sihue y con el apoyo de la Municipalidad Distrital de Paico; los cuales han suscrito actas de compromiso para realizar dicha tarea.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 El estudio de perfil cumple en general con los aspectos básicos y metodológicos de los contenidos mínimos según las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública para dicho nivel de estudio.

5.2 El costo de la propuesta asciende a la suma S/. 1'550,000.00 nuevos soles y comprende la creación de camino vecinal de 10.46 km entre las localidades de Challhuani, Ccarmencca, Sihue. a nivel de corte y lastrado en tramos arcillosos y obras de arte; mitigación ambiental y capacitación.

5.3 Los resultados obtenidos en la evaluación económica efectuada indican que el proyecto es rentable socialmente, alcanzando un VAN de S/. 409,520.70 nuevos soles y un TIR de 16.10%.

5.4 De acuerdo a la evaluación efectuada se puede concluir que propuesta de creación de camino vecinal de 10.46 km entre las localidades de Challhuani, Ccarmencca, Sihue es **VIABLE** desde el punto de vista técnico, económico, ambiental e institucional, por lo que se recomienda otorgar la declaratoria respectiva.

5.5 Si la Unidad Ejecutora detectase durante la fase de inversión, incrementos en el monto de inversión de manera que se afecte la viabilidad del proyecto, deberá de informarse a la OPI respectiva para una nueva evaluación del proyecto y toma de decisiones.

- Finalmente se recomienda el "CREACION DEL CAMINO VECINAL ENTRE TASTA PATA – CHALLHUANI - CCARMENCCA - SIHUE, DISTRITO DE PAICO - SUCRE – AYACUCHO", se construya de acuerdo a las Normas Técnicas Topográficas, especificaciones generales de construcción de carreteras y puentes, así mismo tomar en cuenta el manual de medio ambiente dado por el MTCVC.

Fecha : Paico, 31 de Octubre del 2,011

Entidad : Municipalidad Distrital de Paico.

Atentamente,