MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE TUMAN

Estudio de Preinversión a Nivel de Factibilidad

PIP "REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TUMAN – C.P. RINCONAZO - DISTRITO DE TUMÁN - CHICLAYO

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO

I. ASPECTOS GENERALES

1.1 Antecedentes
1.2 Nombre del proyecto
1.3 Características de la localidad
1.4 Unidad Formuladora y Unidad Ejecutora
1.5 Participación de los beneficiarios y de las autoridades locales
1.6 Marco de Referencia

II. IDENTIFICACIÓN

2.1 Diagnóstico de la situación actual
2.2 Definición del problema y sus causas
2.3 Objetivos del proyecto
2.4 Alternativas de solución
2.5 Descripción de las alternativas

III. FORMULACIÓN

3.1 Horizonte del Proyecto
3.2 Análisis de la Demanda
3.3 Análisis de la Oferta
3.4 Balance de oferta y demanda
3.5 Costos Del Proyecto
3.6 Beneficios
3.7 Evaluación Social.
3.8 Análisis de Sensibilidad
3.9 Análisis de Sostenibilidad
3.10 Alternativa Seleccionada
3.11 Análisis del Impacto Ambiental.
3.12 Matriz del Marco Lógico.

IV. CONCLUSIÓN.

V. ANEXOS.

PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA A NIVEL DE FACTIBILIDAD

RESUMEN EJECUTIVO

A.- NOMBRE DEL PROYECTO

"REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DE TUMAN - C.P. RINCONAZO – DISTRITO DE TUMAN - CHICLAYO – LAMBAYEQUE"

B.- OBJETIVO DEL PROYECTO

El objetivo central o propósito del proyecto está asociado con la solución del problema central:

"Mejorar el nivel de transitabilidad que facilite el traslado de carga y pasajeros".

C.- BALANCE OFERTA Y DEMANDA

Las características técnicas del proyecto están de acuerdo con la demanda proyectada. La carretera proyectada se considera de segundo nivel y estará en condiciones de atender la demanda existente, ya que ha sido diseñada y proyectada teniendo en cuenta los grandes volúmenes de tráfico que transitan por esta vía.

La oferta es el servicio de transitabilidad por kilómetro, por unidad de tiempo determinado costo tanto en la situación "Sin proyecto", como en la "situación con proyecto".

La infraestructura existente (situación optimizada, sin proyecto) ofrece transitabilidad de un vehículo en mayor tiempo que con proyecto.

D.- DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL PROYECTO.

	ALTERNATIVA ÚNICA
Tipo De Carretera	Carretera de 3era Clase
Velocidad Directriz (Vd)	60 km/h
Distancia de visibilidad de parada	60m
Distancia de visibilidad de paso	260m
Radio Normal	30m
Peralte máximo normal	10%
Ancho de pavimento	7.50 m
Longitud mínima de transición de peralte	42.00 m
Tipo de pavimento	
Relleno (Material Over + Arenilla)	Variable según terreno prom. 0.60 cm
Sub Granular	0.20 m
Base granular	0.15 m
	Asfalto en caliente e=2”
Bombeo	2%

E.- COSTOS DEL PROYECTO.

DESCRIPCION DEL COMPONENTE	Costo P.Privados	Costo S/. P.Sociales
CONSTRUCCION DE PAVIMENTO FLEXIBLE EN CALIENTE	5.900.531,00	5.000.450,00
ALCANTARILLAS DE DRENAJE Y REGADIO	646.642,74	548.002,32
PUENTES CARROZABLES	1.003.000,00	850.000,00
SEÑALIZACION Y MITIGACION	796.500,00	675.000,00
EXPROPIACION	356.522,31	302.137,55
COSTO DIRECTO	**8.703.196,06**	**7.375.589,88**
GsGs (10%)	870.319,61	1.106.338,48
Utilidad (10%)	870.319,61	737.558,99
SUB TOTAL	**10.443.835,27**	**9.219.487,35**
IGV (18%)		
VALOR REFERENCIAL	**10.443.835,27**	**9.219.487,35**
SUPERVISION (3.0%)	313.315,06	284.831,87
EXPEDIENTE (2.5%)	261.095,88	237.359,89
PLAN DE MONITOREO	48.000,00	43.636,36
MITIGACION AMBIENTAL	115.000,00	104.545,45
PLAN DE CONTINGENCIA	0,00	0,00
COSTO TOTAL DEL PROYECTO	***11.181.246,21***	***9.889.860,93***

F.- BENEFICIOS DEL PROYECTO.

Los beneficios en la situación con proyecto son los ahorros en costos de operación vehicular, ahorro del tiempo, siendo estos los que a continuación se detalla:

BENEFICIOS CON PROYECTO			
AÑOS	TRAFICO NORMAL	TRAFICO GENERADO	TOTALES
	TRAMO	TRAMO	Σ
0	458.275,90	-	458.275,90
1	458.275,90	81.740,56	540.016,45
2	464.224,67	83.723,48	547.948,15
3	478.545,79	83.723,48	562.269,27
4	496.392,11	89.121,44	585.513,55
5	513.797,78	91.104,37	604.902,15
6	521.729,48	91.104,37	612.833,85
7	536.050,60	93.087,29	629.137,89
8	553.786,76	95.070,22	648.856,98
9	570.200,97	95.070,22	665.271,19
10	586.505,02	105.425,49	691.930,51
11	595.538,34	105.425,49	700.963,83
12	611.842,39	109.391,34	721.233,72
13	642.026,90	117.873,85	759.900,75
14	647.975,68	119.856,77	767.832,45
15	666.262,65	121.839,70	788.102,35
16	687.083,36	124.924,25	812.007,60
17	705.480,49	124.924,25	830.404,74
18	721.784,54	135.279,52	857.064,06
19	740.071,51	139.245,37	879.316,88
20	771.357,65	139.245,37	910.603,02

G.- RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN SOCIAL

De acuerdo con los resultados de la evaluación social realizada por el método de costo/beneficio, de la alternativa planteada por ser única está cuenta con una buena rentabilidad social y resisten el análisis de sensibilidad; además es sostenible técnica, ambiental y socialmente a precios sociales.

Los resultados arribados del análisis practicado son:

ALTERNATIVA ÚNICA	VAN	TIR
A Precios Sociales	**802,892.81**	**11.23%**

H.- SOSTENIBILIDAD DEL PROYECTO.

a).-La capacidad de gestión de la organización encargada del proyecto en su etapa de inversión

La Municipalidad de Tuman, encargada de la etapa de inversión, cuenta con personal profesional, con experiencia en elaboración de expediente técnicos, ejecución y supervisión de proyectos de infraestructura, con los recursos y medios disponibles como son maquinaria y equipo, para realizar estos tipos de proyectos.

b. La disponibilidad del recurso

La Municipalidad de Tuman elaborará los Estudios de Pre Inversión y gestionará los posibles mecanismos de financiamiento, trabajando con los presupuestos participativos y multianuales, así como ante las entidades de cooperación técnica internacional.

c. Financiamiento de los costos de operación y mantenimiento.

La Municipalidad Distrital de Tuman, dentro de sus competencias de acuerdo a la Ley de Bases de Descentralización N°27783 y la Ley de Municipalidades N° 27972, es la de financiar la operación del proyecto a lo largo de su vida útil, en ese sentido la Municipalidad de Tuman, ha acordado por unanimidad asumir el Compromiso de los gastos de mantenimiento de la carretera a construir, después de ejecutado el Proyecto.

d.- La participación de los beneficiarios

La participación de la población es parte importante para la sostenibilidad del proyecto, ya que será responsable en parte para el cuidado de la infraestructura, evitando su deterioro.

I. IMPACTO AMBIENTAL.

BREVE DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La obra que se proyecta ejecutar está orientada a contar con una infraestructura vial apropiada. El conjunto de trabajos a ejecutar formará parte de una red vial rural, e involucra un conjunto de obras civiles,

hidráulicas y aplicación del cumplimiento de los dispositivos técnicos normativos que posibiliten la implementación, operación y mantenimiento de las obras.

CONCLUSIONES DE IMPACTO AMBIENTAL.-

1. La obra a ejecutarse, incrementará el tránsito de vehículos livianos, permitiendo la comodidad y seguridad para los usuarios con una reducción de tiempo de viaje y consumo de combustible.
2. El medio ambiente del área de influencia directa e indirecta del proyecto en la etapa de construcción presentará ligeros impactos ambientales negativos.
3. El sector productivo de transporte será beneficiado con la disminución del tiempo de viaje y consumo de combustible que tendera a reducir los costos de transporte.
4. Como el proyecto generará relleno de material de préstamo en la etapa de construcción, el supervisor deberá ubicar las áreas donde se utilizara el material de relleno y que deberán ser convenientemente tratadas a fin de no alterar el medio ambiente.

J. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN.

El Presente Proyecto viene siendo planificado desde el año 2006 por la Municipalidad Distrital de Tuman en coordinación con diferentes instituciones de la Región Lambayeque, y con la Empresa Agroindustrial de Tuman, sin recibir logros favorables, por la magnitud de la inversión.

La organización y gestión de las diferentes acciones estará a cargo de la Municipalidad de Tuman, quien accederá a buscar el cofinanciamiento ante los organismos del estado peruano.

K. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN.

Para la ejecución del presente Proyecto se ha planteado la ejecución de diferentes acciones en la obra y son las que a continuación se describen:

L. CONCLUSIÓN.

- De acuerdo con la evaluación realizada, en el punto Nº 4.11, la alternativa planteada es sostenible técnica, ambiental y socialmente.
- Durante la vida Útil del proyecto se estima que cumplirá con el objetivo planteado.
- Utilizando el método de costo / beneficio ; considerando los beneficios por ahorro en los costos de operación vehicular , utilizando una tasa de actualización de 10 % , los resultados para la alternativa seleccionada son los siguientes:

ALTERNATIVA ÚNICA	VAN	TIR
A Precios Sociales	802,892.81	11.23%

- El análisis de sensibilidad, considerando el 5 % de incremento en los costos, disminución de los beneficios en un 5 %; y simultáneamente incremento en la inversión y disminución de los beneficios en 5% y 5 %, se tienen los siguientes resultados.

Análisis de sensibilidad de la alternativa Planteada		
Variaciones Porcentuales	VAN	TIR
Incremento 5% en Costos	S/. 363,290.19	10.53%
Disminución 5% Beneficios	S/. 358,472.16	10.53%
Incremento 5% en Costos y Disminución en 5% en los Beneficios	S/. 360,528.76	10.53%

RECOMENDACIONES:

Conforme a las conclusiones obtenidas por el presente estudio, se recomienda aprobar y priorizar la ejecución del proyecto de inversión correspondiente a la alternativa planteada que consiste en la Mejoramiento de 10.59 km de la carretera Tuman – C.P. Calupe – C.P. La Granja– C.P. Rinconazo a nivel de carpeta asfáltica en caliente e= 2, , con un ancho de superficie de rodadura de 7.50 m incluyendo bermas (3.30 por carril , 0.90 cm de bermas) ,así también el mejoramiento

geométrico de la vía; se cuenta con actividades de construcción y mejoramiento de obras de arte (11 alcantarillas), así como señalización de la vía, capacitación para los beneficiarios, así como el monitoreo de impacto ambiental, así como el desvió de tránsito para no perjudicar a la población que vive en estos centros poblados, durante la ejecución de la obra.

Dada la aprobación del Estudio a nivel de Factibilidad, se recomienda solicitar la viabilidad del estudio y desde allí su pronta ejecución del estudio definitivo correspondiente, sobre la base del estudio de Pre Inversión a Nivel de Factibilidad.

M.- MATRIZ DE MARCO LÓGICO PARA LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

Componente o nivel de la Lógica Vertical	Resumen de Objetivos	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
FIN	• Mejorar el nivel de vida de la población de la zona.	• Al año 2020 será el principal agente motivador del cambio social de su área de influencia	• Encuestas a hogares • Censos (indicadores estadísticos)	• Incremento del salario real • Incremento del turismo
PROPÓSITO	↓ Mejorar el nivel de transitabilidad que facilite el traslado de carga y pasajeros.	• Al año 2012 Aumenta en un 30% el tonelaje de carga transportada y flujo vehicular	• Encuestas de carga • conteo de trafico	• Factores climatológicos favorables. • Estabilidad económica
COMPONENTES	↓ Vía en buenas condiciones de transitabilidad.	• A fines del año 2012 se cuenta con una infraestructura vial adecuada en pleno funcionamiento. • Al inicio del año 2013, el 100% de la pavimentación son utilizados adecuadamente por la población beneficiada	• Inventario vial • Informes de obras • Valorización	• Mantenimiento apropiado de la vía
ACTIVIDADES	↓ Programa de mantenimiento adecuado. ↓ Recuperación de afirmado ↓ Adecuada sección vial.	• A partir de la declaración de la viabilidad del proyecto, se elabora el expediente técnico y se gestiona el financiamiento.	• Monitoreo y control de avance de la obra. • Informes de obra	• Financiamiento apropiado y oportuno.