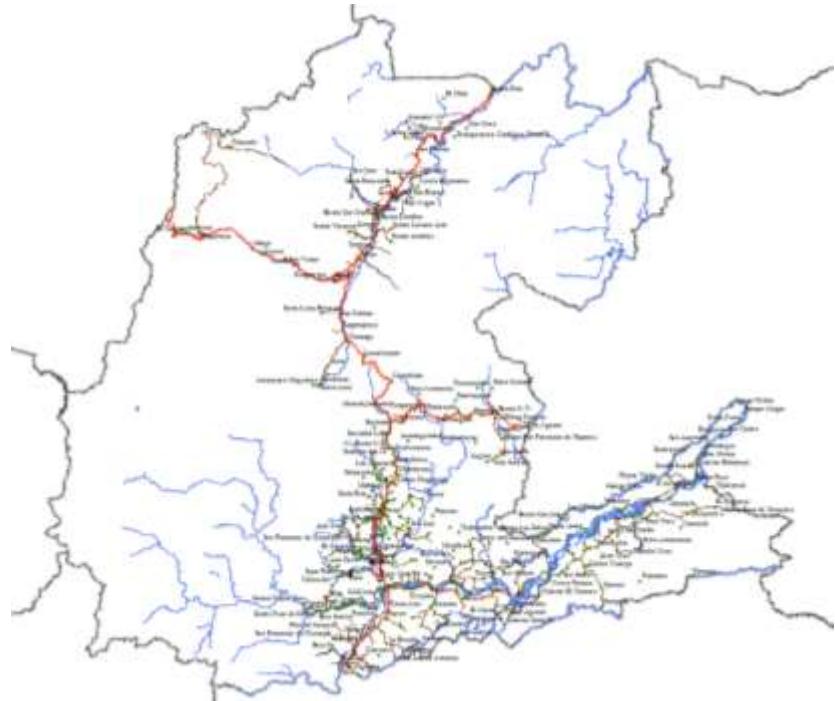


GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO PROVINCIAL DE NAPO



Proyecto de Actualización del inventario Vial Rural de la provincia de Napo

**DR. SERGIO CHACÓN PREFECTO DE LA PROVINCIA DE NAPO
PSIC. MARLENE CHIMBO VICEPREFECTA DE LA PROVINCIA DE NAPO**

DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE PLANIFICACIÓN

Marcelo Cueva
(Director de Gestión de Planificación GADP)

Angélica Vilca
(Geógrafa Planificación GADP)

Lenin Satama
(Técnico Planificación GADP)

Eddy Castro
(Técnico Planificación GADP)

Rolando Hernández
(Ex - Director de Gestión Planificación GADP)

DICIEMBRE - 2018

Proyecto de Actualización del inventario Vial Rural de la provincia de Napo

Componente	Sistema político institucional y participación ciudadana																		
Objetivo Estratégico	Fortalecer la institución provincial con procesos de eficiencia, eficacia e innovación para el desarrollo del territorio en el marco de sus competencias																		
Indicador	Porcentaje de eficiencia del GAD P de Napo																		
Línea Base 2014	77%																		
Meta Anualizada	2015		2016			2017			2018		2019								
	77%		80%			80%			85%		85%								
Meta al 2019	Alcanzar el 85% la eficiencia del GAD Provincial de Napo, hasta el año 2019																		
Programa	Gestión de la Planificación																		
Subprograma	Planificación Territorial																		
Proyecto 6	Actualización del inventario Vial																		
% Cumplimiento	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov								
	0%	10%	10%	20%	25%	25%	25%	25%	30%	40%	50%								
Monto	\$ 0,00																		

1. Antecedentes:

En cumplimiento a la LEY ORGÁNICA DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA (LOTAIP), “Art. 7.- Difusión de la Información Pública.- Por la transparencia en la gestión administrativa que están obligadas a observar todas las instituciones del Estado que conforman el sector público en los términos del artículo 118 de la Constitución Política de la República y demás entes señalados en el artículo 1 de la presente Ley, difundirán a través de un portal de información o página web, así como de los medios necesarios a disposición del público, implementados en la misma institución, la siguiente información mínima actualizada, que para efectos de esta Ley, se la considera de naturaleza obligatoria:...”

2. Resultados

La Unidad de Planificación Territorial, siendo uno de sus proyectos que ejecuta a lo largo del año 2018, que tiene que ver con la actualización del inventario Vial, cuenta con la siguiente información sistematizada siendo las 2 coberturas a entregar de vías y puentes que se encuentran en la provincia de Napo.

La información cartográfica, de vías y puentes, en formato jpg, shapefile y proyecto mxd, puede ser solicitada en la Unidad de Planificación Territorial.

2.1 Redes Viales y de Transporte

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

Desde los años 70, cuando se dio inicio a la explotación petrolera en el Ecuador, se da apertura a la red vial interoceánica que conecta la Sierra con la Amazonía, y fue justamente la Provincia de Napo la que da esta apertura desde el norte en la parroquia de Papallacta como la puerta al oriente ecuatoriano, cruzando por Cuyuja a la vertiente Andina Oriental en sentido Nor - Oeste a Nor - Este, pasando por Baeza, Borja, El Chaco, Santa Rosa, integrando los cantones y sus parroquias en un 90% hacia la provincia de Sucumbíos, en un tramo de 130 km. En la ciudad de Baeza, se divide un segundo eje vial que integra la parte norte con la zona Sur de la provincia de Napo, e integra a los 5 cantones de la provincia en la ruta Papallacta – Baeza – Jondachi – Archidona – Tena – Puerto Napo – Arosemena Tola y esta última cruza hasta – Santa Clara en Pastaza, en una extensión aproximada de 150 km.

En la carretera del eje vial principal de la troncal amazónica a la altura del km 24 de la Vía Tena - Baeza, se desprende un ramal hacia el este, conocida como Jondachi – Hollín – Loreto - Coca, (ramal de la proyectada vía Interoceánica) habilitada a raíz del terremoto de 1987, constituye una vía transversal de 42 km. Esta red principal de la troncal Amazónica en Napo (Baeza - Tena y Baeza - Lago Agrio - Coca). Además, se conecta con las vías Tena – Baeza – Quito y Baeza – Tena - Puyo, ejes viales principales de la región, que atraviesan la provincia y permiten la conexión con Quito al norte y con Ambato al centro y sur del país.

2.1.1. Avance de vías en nuestra Provincia

La información de la Red Vial primaria y secundaria de la provincia de Napo fue elaborada y estructurada en base a la recopilación 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, este levantamiento de información se lo efectuó utilizando equipos GPS Trimble Juno realizando corrección diferencial.

En el año 2014 la provincia de Napo contaba con una línea base de 953 km, teniendo un incremento significativo en ampliación, lastrado y asfalto de la red vial secundaria aumentado 40 km hasta el año 2018.

2.1.2. Puentes

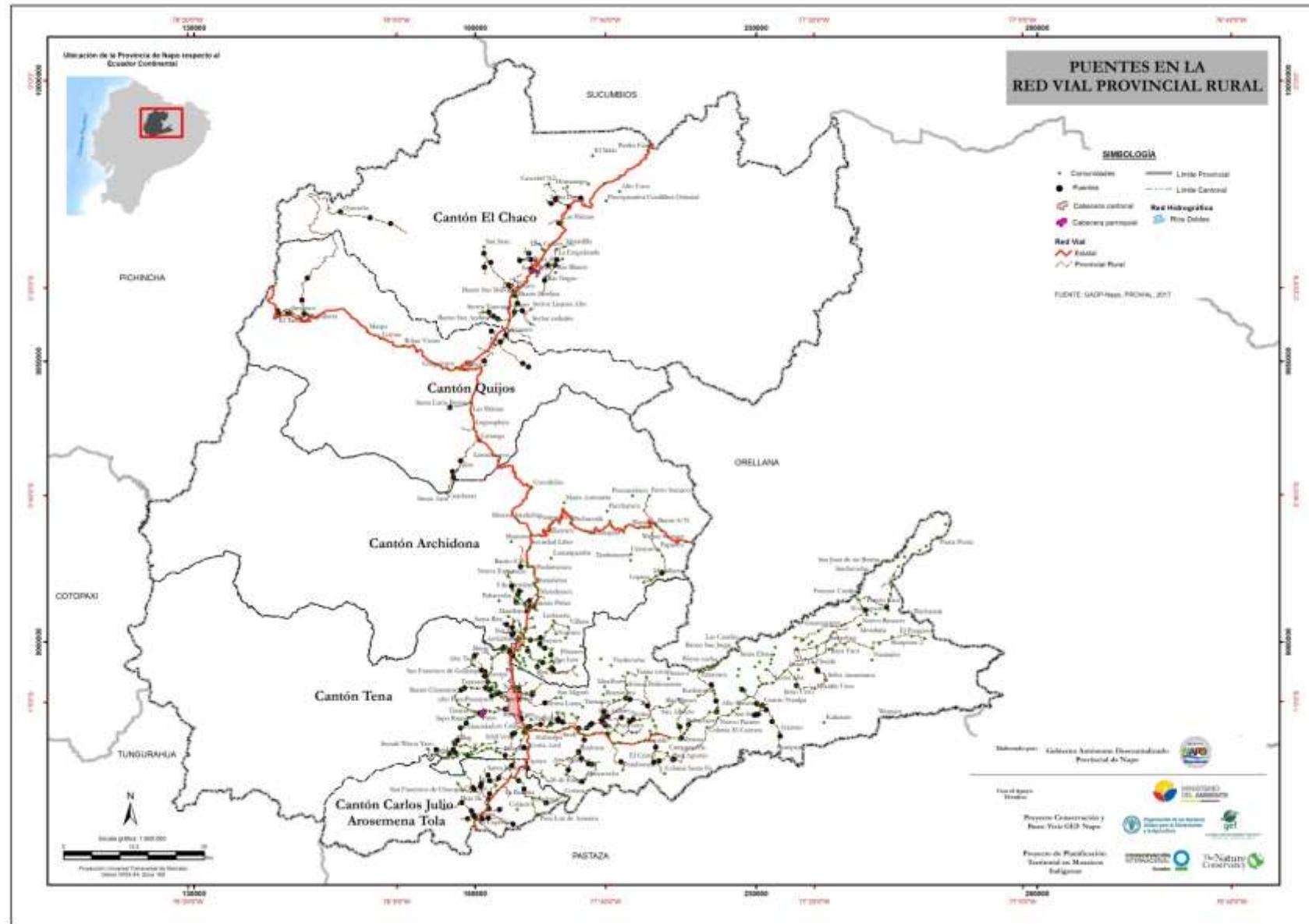
La red vial provincial cuenta con 201 puentes; de los cuales 13 (aproximadamente 6.46%) podrían requerir de una reconstrucción parcial o total. Los puentes con estado regular se encuentran 37 puentes (18.4%) y en buenas condiciones están 151 puentes (75.12%).

De acuerdo al tipo superficie de rodadura tenemos que, de los 201 puentes, el 61.19% son de hormigón; metal y asfalto con el 14.43% cada uno; y madera un 7.46%. El cantón Tena cuenta con el mayor número de puentes con hormigón correspondiendo 60 puentes y de asfalto 22 puentes.

Cuadro 1. *Características de los puentes*

Cantones	Asfalto	Hormigó n	Lastre	Madera	Metal
Archidona	6	18	1	3	1
Carlos Julio Arosemena Tola		22			3
El chaco		15	1	7	8
Quijos	1	8	1	3	3
Tena	22	60	2	2	14

Fuente: Unidad de Planificación Territorial del GADP-Napo/ CONGOPE, 2017



2.1.3. Características del tráfico

El tráfico promedio diario predominante son los vehículos livianos a nivel provincial, a nivel cantonal el de mayor número de livianos y de dos ejes se encuentra en el Tena.

Cuadro 2. Tráfico promedio

Cantones	Livianos	Buses	Dos ejes
Archidona	225	0	84
Carlos Julio	95	0	35
Arosemena Tola			
El Chaco	248	0	87
Quijos	242	0	80
Tena	798	0	310
Total	1608	0	596

Fuente: Unidad de Planificación Territorial del GADP-Napo/ CONGOPE, 2017

2.1.4. Amenazas al componente movilidad, energía y conectividad

La provincia de Napo por su situación geográfica, su topografía accidentada y las condiciones geológicas es muy propensa a la ocurrencia de deslizamientos, inundaciones y fenómenos naturales, lo que con frecuencia ocasiona pérdidas económicas significativas e incluso de vidas humanas.

Puntos Críticos en el sistema vial provincial

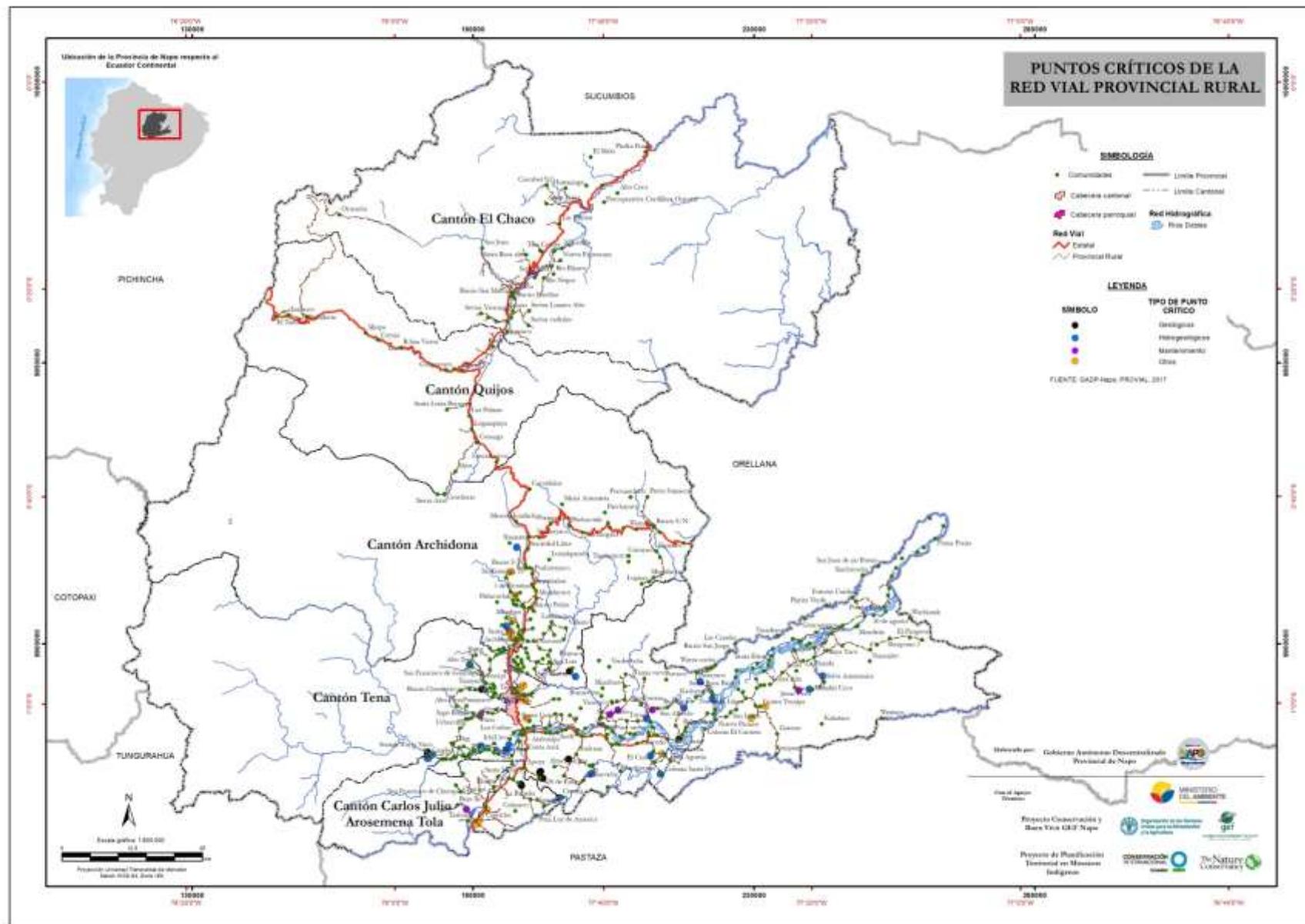
La red vial provincial rural se encuentra un total de 56 puntos críticos, de los cuales 12 (21.4%) se refieren a limitaciones en falla geológica de la vía, los de tipo hidrogeológico son 20 (35.7%), apenas 5 (8.9%) son por falta de mantenimiento y otros con 19 (32.2%).

Entendiéndose como puntos críticos de tipo geológico hundimiento de mesa, vías en mal estado, desprendimiento de mesa, deslizamientos, media vía; de tipo hidrogeológico, falla de muro, estero sobre la vía, cruce de estero, falla de muro, construcción de puente, hundimiento de la mesa; de tipo mantenimiento, vías en mal estado, caída de mesa, hundimiento de mesa; y otros que se refiere a oleoducto enterrado y línea de conducción de electricidad.

Cuadro 3. Puntos Críticos en la red vial provincial rural

Napo	Geológicos	Hidrogeológicos	Mantenimiento	Otros	Total
Archidona	1	3		5	9
Carlos Julio	2	1	1	3	7
Arosemena tola					
Tena	9	16	4	11	40
Total	12	20	5	19	56

Fuente: Diagnóstico Plan Vial, 2017



2.1.5. Amenazas en la Infraestructura Vial

La Zonificación Ecológica Económica en la unidad de Manejo de Infraestructura Vial, cuenta con información de las áreas que presentan algún tipo de amenaza la cual esta se indica en el cuadro siguiente:

Cuadro 4. Infraestructura Vial con vulnerabilidad a amenazas naturales (Ha)

Infraestructura Antrópica	Susceptibilidad a inundaciones	Susceptibilidad a movimientos en masa	Peligro volcánico y movimientos en masa	Total general (Ha)
Archidona	2,35	11,02		13,37
Quijos		15,00	9,89	24,90
Tena	7,38			7,38
Total Red Viaria (Ha)	9,72	26,03	9,89	45,65

Fuente: Zonificación Económica Ecológica, 2018

Las amenazas que en el tema de infraestructura vial se encuentra ubicada en los siguientes tramos que tiene zonas con vías e infraestructuras en riesgo dentro de la provincia:

Tramos con mayor amenaza.

- Narupa km 24 – Antenas del Guacamayos (en una distancia de 24, 38 km)
- Cosanga – Baeza. (Un tramo de 28,51 km)
- Baeza – Papallacta (Un tramo de 34,7 km)

2.1.6. Amenazas a Infraestructuras

- **Amenazas infraestructura eléctrica:** La vulnerabilidad por deslizamientos de la infraestructura eléctrica están principalmente ubicados desde la parroquia Papallacta hasta Baeza en el cantón Quijos, en lo que corresponde tanto a torres y líneas de transmisión de alta tensión, dado que este tipo de infraestructura esta junto a las vías principales de alto tráfico y por los componentes específicos de deslizamientos e inestabilidad de taludes.
- **Amenaza Infraestructura social:** en la parroquia Papallacta encontramos la mayor vulnerabilidad. La infraestructura vulnerable es un reservorio de Agua, un túnel y una tubería subterránea.
- **Infraestructura Petrolera:** correspondiente a la red de oleoductos, gasoductos y poliductos que hay en la provincia de Napo, presentan vulnerabilidad por susceptibilidad a inundación y peligro volcánico y movimientos en masa.

En la provincia de Napo la infraestructura que se encuentra localizada en la que se encuentra algún tipo de amenaza se distribuye de la siguiente manera: 31% complejos hidroeléctricos, 8% estación de bombeo, 38% complejo petrolero y el 23% en infraestructura de planta de tratamiento de agua potable.

En el siguiente cuadro se puede observar los cantones con sus respectivas amenazas a las distintas estructuras antrópicas que tiene la provincia de Napo

Cuadro 5. Cuadro de amenazas a infraestructura (Ha)

Cantón	Tena (7,41 Ha)	El Chaco (35,52 Ha)	Quijos (62,11 Ha)
Amenaza			
Peligro Volcánico		1	
Susceptibilidad a inundaciones	1		
Susceptibilidad a movimientos en masa	1	1	4
Peligro volcánico e inundaciones	1		
Peligro volcánico y movimientos en masa			4
Infraestructura			
Industrial	Complejo Hidroeléctrico	2	2
Otro	Estación de Bombeo		1
Petróleo	Complejo Petrolero	2	3
Social	Planta de Tratamiento de Agua Potable	1	2

Fuente: Zonificación Económica Ecológica, 2018

2.1.7. Vías y puentes Levantados en el cantón Tena

Infraestructura	Parroquia	Cantón
Puente Huachiyacu	Chonta punta	Tena
Puente Pashimbi	Muyuna	Tena
Puente Colonso	Muyuna	Tena
Puente Colonso	Muyuna	Tena
Vía lastrada 1100 mts Shitig	Muyuna	Tena
Vía lastrada 1000 mts Centro Poblado Colonso	Muyuna	Tena
Anillo vial Dorado Huambuno – Rio Blanco 3400 mts	Ahuano	Tena
Vía centro poblado Loma Alta 3000 mts	Chonta punta	Tena
Vía centro poblado desde Km 18 - Pavayacu 5800 mts	Cotundo	Archidona
Vía centro poblado San Pedro de Rey Loma 1250 mts	Muyuna	Tena

