



DESARROLLO VIAL RURAL EN EL PERÚ

Raúl Torres Trujillo
Director Ejecutivo, PROVIAS RURAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Lima, 21 de octubre del 2005

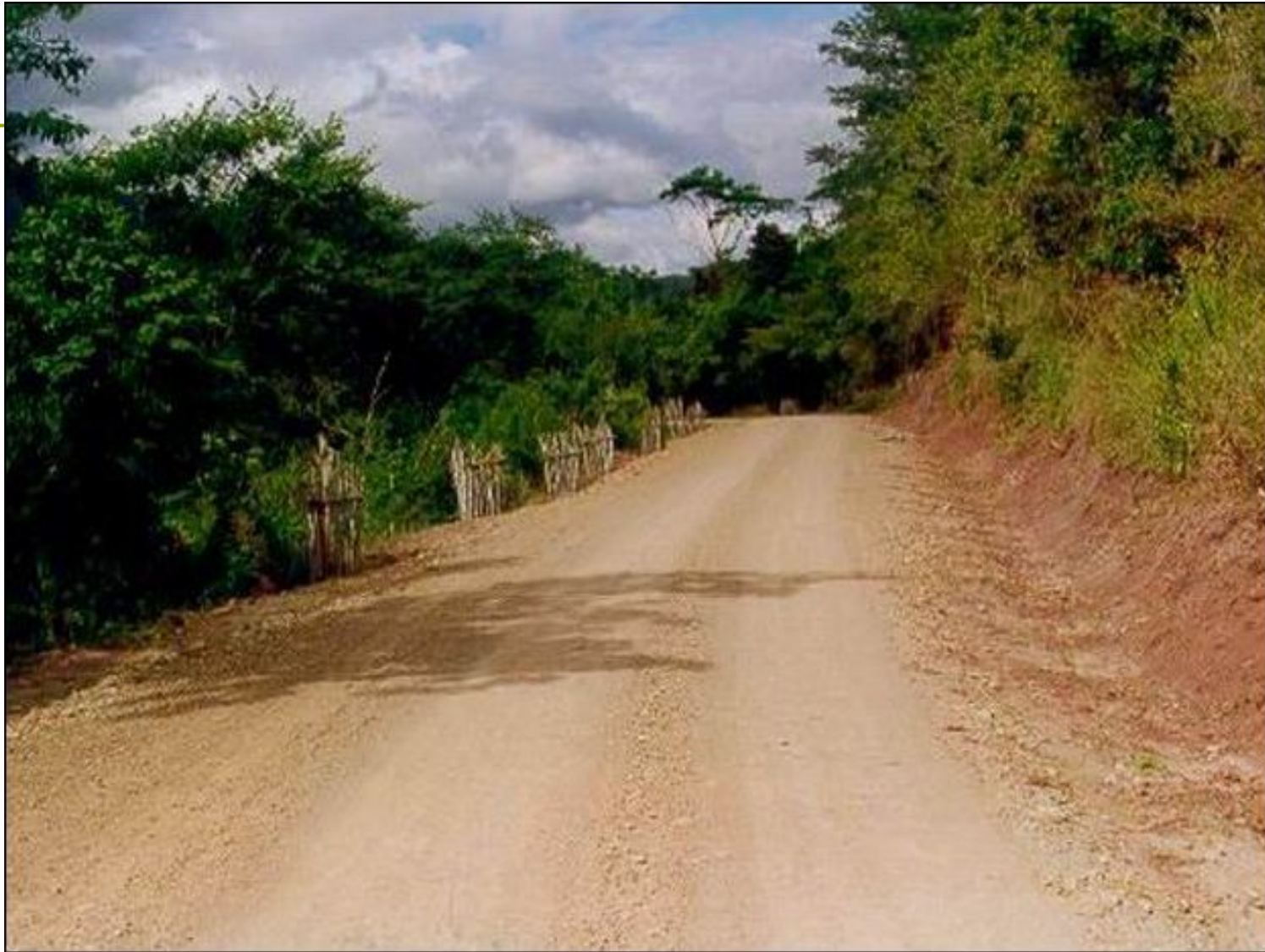
Diez años de experiencia peruana

- Logros físicos
 - 11.300 Km. de Caminos Vecinales rehabilitados
 - 2.700 de Caminos Departamentales rehabilitados;
 - 5.000 Km. de Caminos de Herradura Mejorados;
 - 600 microempresas de mantenimiento rutinario responsables de 14.000 Km.
- Estándares técnicos acordes con la demanda y necesidades de la población
- Importante porcentaje de los caminos llevan ya más de 6 años de operación en buen estado
- Proceso de descentralización avanzado
- Inversión acumulada de US \$400 millones



Estructura de Costos

- Rehabilitación: US \$15.000 Km. en sierra y US \$22.000 en selva
- Estudios: US \$1.100 Km.
- Supervisión: 8% de la rehabilitación
- Mantenimiento Rutinario US \$700 Km./año
- Mantenimiento Periódico US \$3.000 Km. cada 4 años
- Mejoramiento de caminos de herradura: US \$3.500 /Km.

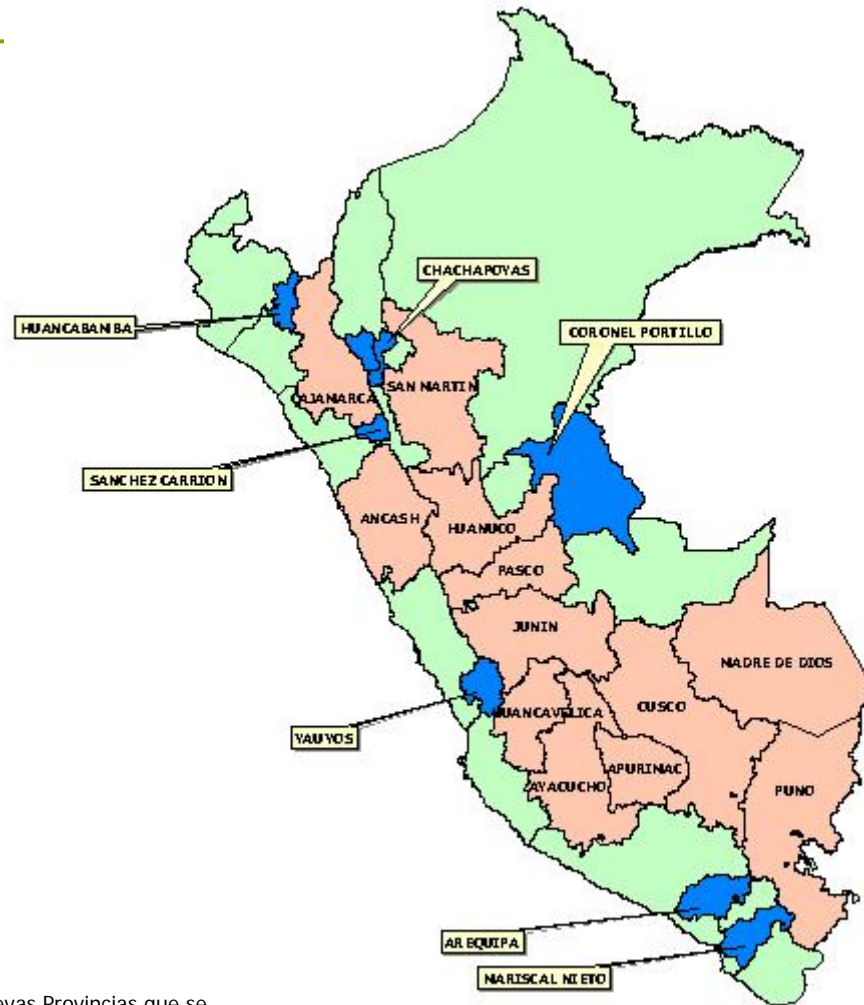




Arreglos Institucionales

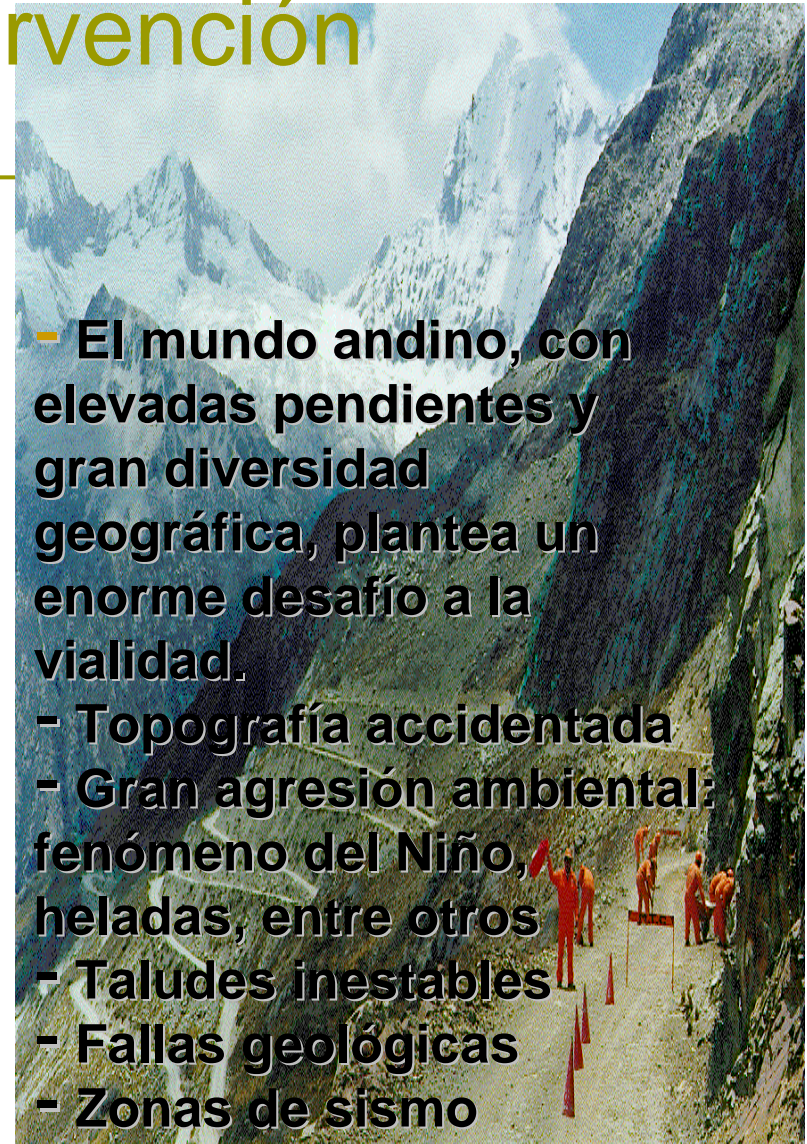
- ❑ Ministerio de Transportes responsable de la política nacional y de su seguimiento y evaluación en todas las redes
- ❑ Provías Rural, órgano especializado dentro del Ministerio con autonomía administrativa y presupuestal.
- ❑ De ejecutor a proveedor de asistencia técnica, institucional y financiera, así como depositario del conocimiento generado y de su difusión
- ❑ Municipalidades provinciales y distritales establecen Institutos Viales Provinciales

Ámbito de intervención



Nuevas Provincias que se suman en la 2º etapa

12 Departamentos de Trabajo que vienen desde la 1º etapa



- El mundo andino, con elevadas pendientes y gran diversidad geográfica, plantea un enorme desafío a la vialidad.
- Topografía accidentada
- Gran agresión ambiental: fenómeno del Niño, heladas, entre otros
- Taludes inestables
- Fallas geológicas
- Zonas de sismo

Objetivos de Provías Rural

Diagnóstico

En el 2001, el 24.4 % de la población se encontraba en situación de Pobreza Extrema, de los cuales el 51.3% habitaba en el área rural.

Objetivo General:

- Contribuir a la superación de la pobreza y al desarrollo mediante la consolidación de la transitabilidad de las vías rurales con participación financiera e institucional de los gobiernos locales
- Se detalla en objetivos específicos Viales, Institucionales (descentralización), Financieros (financiamiento municipal del mantenimiento rutinario) y de Desarrollo Rural

La mujer como beneficiaria del Programa



Características de las Intervenciones

- ✓ Son planificadas, no atiende por demanda
- ✓ Son participativas. Intervienen los Gobiernos locales, las comunidades organizadas y la sociedad civil. Alcaldes deciden.
- ✓ El espacio de trabajo es la provincia
- ✓ Poseen estrictos estándares técnicos, sociales y ambientales
- ✓ Se ejecutan con consultores y contratistas seleccionados por licitación pública
- ✓ La rehabilitación se acompaña de un sistema de mantenimiento rutinario intensivo en empleo
- ✓ Se complementa con otro tipo de inversión pública y privada: Ventana para el Desarrollo Local.

Carretera Talavera – Piscobamba – Umaca
Andahuaylas - Apurimac

ANTES
(Julio 1996)



EN PROCESO DE REHABILITACION



Ruta: Talavera – Ocobamba, Tramo I, Km. 2

ANTES
(Julio 1996)



EN PROCESO DE REHABILITACION



Ruta: Talavera – Ocobamba, Tramo I, Km 5

Carretera Talavera – Piscobamba – Umaca
Andahuaylas - Apurimac

ANTES
(Julio 1996)



DESPUES



Ruta: Talavera – Ocobamba, Tramo II, Km. 18

ANTES (Julio 1996)



DESPUES



Ruta: Talavera – Ocobamba, Tramo II

Mantenimiento de Caminos Vecinales

- ❑ El Mantenimiento Rutinario se realiza con mano de obra local y herramientas manuales
- ❑ Lo realizan microempresas conformadas por pobladores de zonas adyacentes al camino
- ❑ Operan casi 600 microempresas, con más de 6 mil empleos permanentes
- ❑ Formación de microempresas e introducción de nuevos agentes en el medio rural. Contrataciones estatales en el medio rural.
- ❑ Microempresas de mantenimiento rutinario y desarrollo de la ciudadanía y la democracia local y rural
- ❑ Financiamiento compartido por el gobierno nacional y subnacionales. En 2007 estará completamente a cargo de los Gobiernos Locales
- ❑ Se viene transfiriendo la gestión de mantenimiento a los gobiernos locales.
- ❑ El Mantenimiento Periódico se realiza con el empleo de equipo mecánico. Se efectúa cada 4-5 años
- ❑ El seguimiento y evaluación se realiza a través de monitores viales y alcaldes. Un papel para los egresados y universidades de provincias.
- ❑ Flujo continuo de información de estado de los caminos (cada 15 días)

Las Microempresas de Mantenimiento



Mujeres microempresarias
Tramo: Junin-Ondores-Upamayo



Todas las tareas de mantenimiento
utilizan herramientas manuales

Los Caminos de Herradura

- ❑ Son caminos para circulación de peatones y acémilas y que nunca han tenido un tratamiento técnico.
- ❑ A la fecha hemos mejorado más de 5.000 Km.
- ❑ Normas existentes son las generadas por el proyecto. Tema poco tratado.
- ❑ La población beneficiaria participa directamente a través de los Comités Viales Rurales (CVR)
- ❑ Los CVR son personas jurídicas que administran directamente los contratos de mejoramiento de caminos de herradura
- ❑ Sus integrantes son elegidos por los pobladores del ámbito de intervención
- ❑ La población beneficiaria aporta con el 30 % del costo directo, con faenas comunales
- ❑ Mantenimiento a cargo de la población
- ❑ Normalmente se realiza dos veces al año, antes de lluvias y antes de cosechas

Vistas de Caminos de Herradura





Ventana para el Desarrollo Local

- Promueve la identificación de proyectos públicos y privados complementarios de los caminos rehabilitados y promueve su ejecución a escala distrital
- Las municipalidades buscan financiamiento de los proyectos públicos o los asumen directamente
- Los alcaldes y comunidad organizada promueven la inversión en proyectos productivos
- Un presupuesto de US \$750.000 permitió la ejecución de:
 - 150 obras públicas con una inversión de US \$ 3.9 millones y
 - 45 proyectos privados con una inversión de US \$1.5 millones

Proyecto de repoblamiento de peces Laguna El Sauce, Departamento de San Martín



Impactos al 2000 y 2004

Conceptos (Muestra, 4 de 18)	Antes PCR		2000		2004	
	Muestra	Testigos	Muestra	Testigos	Muestra	Testigos
Minutos promedio de recorrido caminos	155.4	79.9	81.4	59.3	72.4	86.6
Vehículos promedio a la semana	24.5	33.2	46.0	43.2	57.6	45.8
Promedio personas solicitaron consultas en dependencias salud	1568	1765	1947	2060	2424	1929
Personas en pobreza, %. Método del gasto			70.5	67.3	70.3	71.5



Impactos al 2000 y 2004

Comentarios

- ❑ Se estudió en cada año alrededor de 2000 hogares y complementariamente otros agentes, como comerciantes y transportistas. Poco más de 1300 hogares fueron encuestados en ambas ocasiones.
- ❑ Tanto para Caminos Vecinales como para Caminos de Herradura se consideró 18 conceptos, analizándolos con el método de la Doble Diferencia.
- ❑ Los resultados sobre el grado de pobreza son discutibles ya que el método utilizado se basa en encuestas sobre presupuestos de los hogares, no considerando debidamente el incremento de la oferta de bienes públicos, muy importante en los últimas décadas. Asimismo, nadie espera que con una inversión de 400 millones de dólares se supere la pobreza rural.



Transportes y Desarrollo Rural

- ❑ Aislamiento es uno de los principales factores de pobreza rural
- ❑ Impacto de la infraestructura de transporte es fuerte y múltiple sobre el desarrollo rural (familias y empresas) Cifras Provías Rural
- ❑ Transporte es condición necesaria pero se requiere otras clases de infraestructura
- ❑ Coordinación de la inversión pública en infraestructura física rural es un punto natural de inicio
- ❑ Coordinación de capacidades existentes en el medio rural, públicas y privadas, es necesaria y rentable. Avances de Ventana para el Desarrollo Local
- ❑ Convocatoria a organizaciones de desarrollo, desde la vialidad, ha sido exitosa
- ❑ Participación de la empresa privada en la provisión, operación y mantenimiento de infraestructura económica rural es necesaria, por magnitud de la tarea y por requerimientos específicos

Descentralización

- Las municipalidades tienen la responsabilidad sobre los Caminos Vecinales
- No cuentan con las capacidades ni los recursos para ejercer esta función. Este programa cubre este vacío
- Características
 - Planificación participativa: Planes Viales Provinciales
 - Desarrollo institucional y escala técnica: el Instituto Vial Provincial Municipal (IVP)
 - Fortalecimiento institucional gradual
 - Cofinanciamiento del mantenimiento rutinario
 - Desarrollo del mercado local de consultores y contratistas.
- 2.700 Km. de caminos departamentales transferidos a los gobiernos regionales

Los Institutos Viales Provinciales

- ❑ Los IVP asumen la gestión vial de toda la provincia
- ❑ Mejora la calidad del gasto vial a cargo de las municipalidades
- ❑ Intervenciones identificadas en el Plan Vial Provincial, y enmarcadas el Plan de Desarrollo Departamental
- ❑ Logros: se ha transferido la gestión vial a 36 IVP. A fines de 2006, 109 Gobiernos Locales asumirán la gestión vial plena de los caminos vecinales (12.300 Km.)

Resultados

- ❑ Amplia cobertura geográfica y social
- ❑ Accesibilidad permanente a 3,5 millones de pobladores rurales
- ❑ 250 beneficiarios directos por Km.
- ❑ Inversión baja: US\$100 per cápita
- ❑ Compromiso financiero de los gobiernos locales
- ❑ 6.000 empleos permanentes (MEMV) y 45.000 temporarios
- ❑ El modelo ahorra no menos de US\$10.000/Km. cada 5 años
- ❑ Presencia del Gobierno Nacional en áreas rurales en conflicto, por el terrorismo del pasado y el narcotráfico
- ❑ Contribuye a la superación de la pobreza y a la generación de nuevas actividades económicas
- ❑ Aporta a la gobernabilidad del país
- ❑ Facilita el encuentro del Gobierno Nacional con los gobiernos Locales
- ❑ Desarrollo de la ingeniería y consultoría locales
- ❑ Introduce nuevos agentes económicos: las microempresas de mantenimiento rutinario; pequeñas empresas de ingeniería y consultoría; iniciativas productivas de los pobladores
- ❑ Articulación de la inversión vial con las iniciativas productivas: VDL multiplica la inversión realizada 10 veces

Perspectivas: Transportes y Desarrollo Rural

- ❑ Necesidad de expandir las intervenciones a todo el territorio nacional. Hemos intervenido sustancialmente solamente en 12 departamentos. Estimamos más de 100 mil Km. de Caminos Vecinales, frente a los 47 mil registrados.
- ❑ Ampliar el ámbito conceptual del programa al tema de transporte y a una mejor articulación con otras inversiones de infraestructura rural. Se incluye regulación de carga y pasajeros, seguridad vial, peajes en caminos turísticos y otros, desarrollo empresarial del transporte rural, entre otros.
- ❑ Para tener una mayor cobertura de intervenciones en la red vial, se plantea la necesidad de trabajos conjuntos con el sector privado. Tenemos experiencia con gremios de productores de café y empresas mineras.



¡Gracias!

www.proviasrural.gob.pe

www.mtc.gob.pe