



**XXIV<sup>th</sup> World  
Road Congress  
Mexico 2011**  
Mexico City 2011.

# **GESTIÓN VIAL DESCENTRALIZADA DE LOS CAMINOS RURALES, EL CASO DEL PROYECTO ESPECIAL DE TRANSPORTE RURAL EN EL PERÚ**

**MAURO MAITA / MARGARITA NUÑEZ**

- PROVIAS DESCENTRALIZADO / BANCO MUNDIAL 
- Especialista en Transporte / Senior Highways Engineer
- [mmaita@proviades.gob.pe](mailto:mmaita@proviades.gob.pe) / [mnunez1@worldbank.org](mailto:mnunez1@worldbank.org) 

# CONTENIDO

---

- I. Aspectos conceptuales**
- II. Descentralización de los caminos rurales: estrategia y experiencia**
- III. Lecciones a tener en cuenta en un proceso de descentralización**
- IV. Balance y retos**



# I. ASPECTOS CONCEPTUALES.

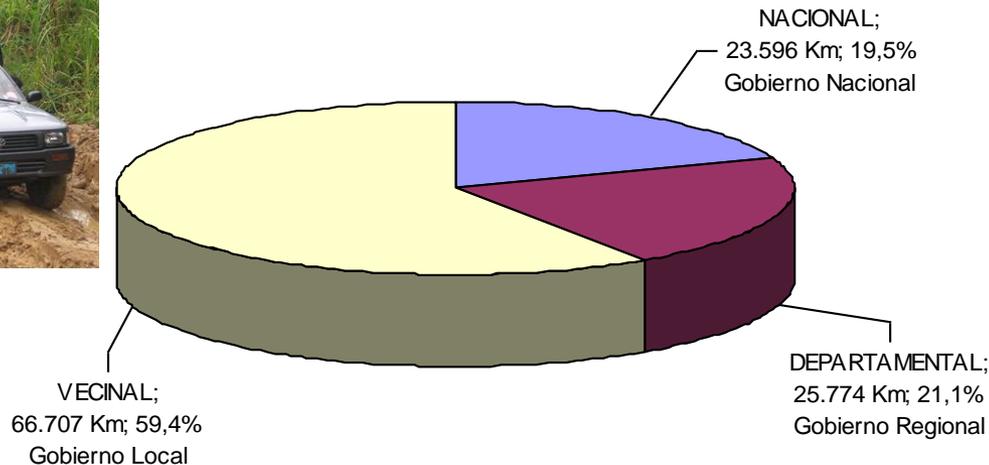
## Como descentralizar la provisión de bienes públicos como los caminos rurales

- Aplicación de teorema de la descentralización (Oates, 1971)
- Diferenciar la descentralización de los bienes públicos de los privados
- Desarrollo institucional como factor importante de desarrollo
- Valorar el concepto de la planificación como orientador de inversiones



# II. DESCENTRALIZACIÓN DE LOS CAMINOS RURALES

## La red vial y competencias en el Perú



NIVELES DE GOBIERNO	COMPETENCIAS COMPARTIDAS EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE			
NACIONAL	Políticas, Normatividad y Regulación	Planeamiento	Administración y Ejecución	Supervisión y evaluación
REGIONAL				
LOCAL				

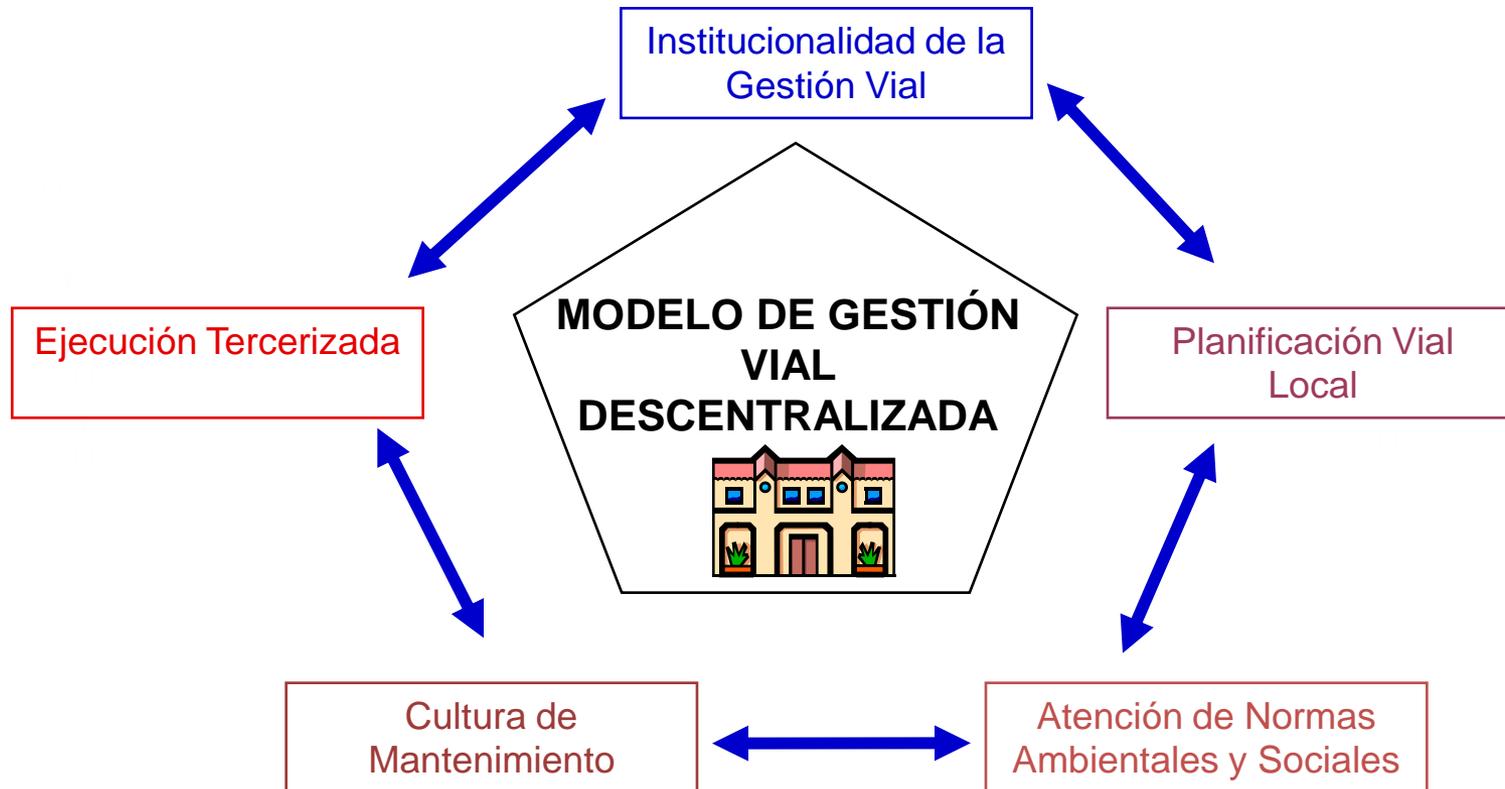


# La experiencia en la provisión pública de los caminos rurales

Primera Generación 1995 – 2000	Segunda Generación 2001 – 2006	Tercera Generación 2007 – 2012
<b>Institución:</b> Caminos Rurales	Provias Rural	Provias Descentralizado
<b>Programa:</b> Caminos Rurales I (PCR I)	Caminos Rurales II (PCR II)	Transporte Rural Descentralizado (PTRD)
<b>Financiamiento:</b> BID, BIRF y GOP US \$ 264 millones.	BID, BIRF y GOP US \$ 151 millones	BID, BIRF y GOP US \$ 150 millones
<b>Programación Presupuestal:</b> Programatico - tradicional.	Continua con el programatico.	A partir del 2008 como programa estrategico: gestión por resultados.
<b>Objetivo:</b> En el marco de la Estrategia Nacional de Alivio a la Pobreza.	Contribuir a la superación de la pobreza y al desarrollo rural, mediante la mejora de la transitabilidad de los caminos rurales.	Incrementar la dotación y la calidad de la provisión pública descentralizada de la infraestructura de transporte rural.
<b>Contexto:</b> Centralizado, con ejecución directa	A partir del 2003, se inicia el proceso de descentralización gradual.	Modelo de Gestión Vial Descentralizado
<b>Ambito de acción:</b> 120 provincias en 12 departamentos, más pobres	Al ámbito del PCR I, se amplia con 8 provincias de otros 7 departamentos.	A nivel nacional 193 provincias, en 24 departamentos.
<b>Infraestructura Vial:</b> Rehab.de CV 8,882 Km y Caminos secundario 3,053 Km. Mejor.de Caminos de Herradura, 3,053 Km.	Rehab. de Camino Vecinal 4,579 Km Mejoramiento de Caminos de Herradura, 3,670 Km.	Rehabilitación de Camino Vecinal 3,352 Km Mejoramiento de Caminos de Herradura, 2,650 Km.
<b>Institucionales:</b> Asistencia técnica a los Gobiernos Locales.	Piloto de IVP Arequipa (2002) Creación de 124 IVP.	Fortalecimiento de las capacidades de 181 IVPs. GL asuman competencias.
<b>Sociales:</b> Inicia el rompimiento del monopolio del Gobierno Central, en las inversiones de la red vial rural.	Participación de GL en la Gestión Vial. El MEF inicia destinar presupuesto para Mant. Rutinario, a los primeros tramos transferidos a los GL.	Gobiernos Locales, empiezan a asumir sus competencias. MEF, destina presupuesto para el Mant. Rutinario.
<b>Complementariedad:</b>	Piloto de Ventana para el Desarrollo Local VDL.	Continua la VDL. Piloto intervenciones multisectoriales PIEP.
<b>Evaluaciones de impacto:</b> 2000 primera evaluación (retrospectiva)	2004: EI del PCR I y LB del PCR II. 2006: EI PCR I y al PCR II y LB PTRD.	Por realizar, del PCR y PTRD; ampliar la Línea de Base del PTRD.



# Caracterización del Modelo de Gestión Vial Descentralizado



# Estrategias



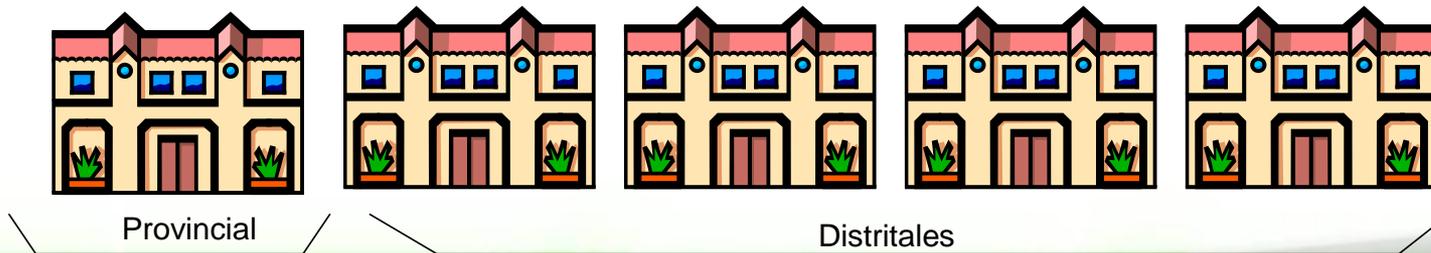
## **Estrategia 1: Gradualidad de la descentralización de la gestión vial rural: del desarrollo de un piloto a una expansión gradual**

- El 2002, se validó el piloto en Arequipa, el IVP formuló su PVPP, ejecutó sus estudios, obras de rehabilitación y conformó microempresas para el mantenimiento.
- El 2003 se transfirió el mantenimiento rutinario a 21 GL-IVP de 2844 Km., con 126 microempresas.
- El 2004 a estos 21 IVP y otros 15 IVP se transfirió carteras de estudios y el propio mantenimiento.
- Este es un proceso que ha continuado y continúa.



## Estrategia 2: Generar y desarrollar una institucionalidad en los Gobiernos Locales de la provincia: **el Instituto Vial Provincial - IVP**

- IVP, es el Organismo de Derecho Público Descentralizado de los Gobiernos Locales provincial y distritales, que se encarga de la gestión vial.
- La creación significa el desarrollo de un conjunto de instrumentos y mecanismos legales, financieros e institucionales.
- Al 2010 hay 181 IVP a nivel nacional y se espera para el 2012 implementar en las 193 provincias



# Estrategia 3: Desarrollar y potenciar las capacidades de planificación y gestión vial, con enfoque territorial: el Plan Vial Provincial Participativo - PVPP

- Es un instrumento de planificación y gestión vial que orienta las inversiones, pone en valor las potencialidades y las ventajas comparativas de la provincia.
- Al 2010 hay 174 PVPP.
- Apartir del 2007 se inicia Inventarios Viales Georeferenciado, al 2010, 119 provincias cuentan.



## Estrategia 4: Desarrollar mecanismos de sostenibilidad de las decisiones y proyectos de inversión

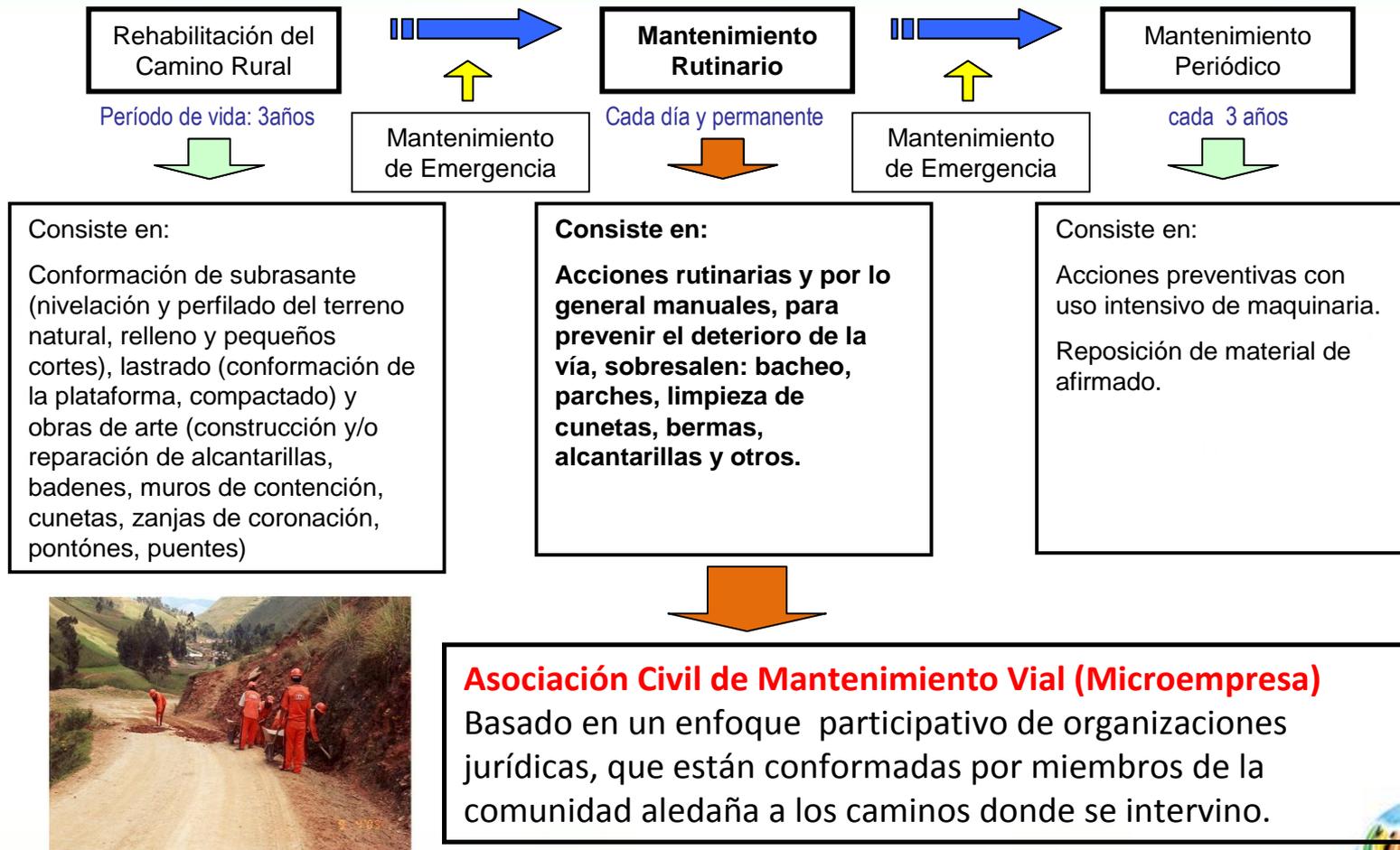
Desde el 2001, se desarrollo un mecanismo de cofinanciamiento del mantenimiento rutinario:

- A corto plazo: centralizado con convenios de cofinanciamiento entre Gobierno Nacional (MTC-PVD-GLs).
- El mediano y largo plazo: mecanismos descentralizados (recursos de mantenimiento presupuestado y transferido directo del MEF a GL).

N°	Caminos Vecinales Rehabilitados	Dptos.	GOBIERNOS LOCALES		Total Km.	Costo Total del MVR	Aporte de los GL año 2011	TRANSFERENCIA DE RECURSOS PARA EL MVR PERIODO 2011		
			Prov.	N° Dist.				Costo para el MVR	Gasto Operativo	Total S/.
1	PCR I y II	16	118	609	12.881,577	49.065,555	0,000	44.605,050	4.460,51	49.065,56
2	PTRD	2	15	88	2.477,381	8.563,505	2990,117	5.573,389	557,339	6.130,73
3	RO	0	0	0	737,922	2.530,185	890,442	1.639,744	163,974	1.803,72
	<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>133</b>	<b>697</b>	<b>16.096,880</b>	<b>60.159,245</b>	<b>3.880,559</b>	<b>51.818,183</b>	<b>5.181,818</b>	<b>57.000,000</b>



# Sostenibilidad de la transitabilidad de los caminos rurales: Inversión + mantenimiento



## **Estrategia 5: Complementariedad e integración de la vialidad con el desarrollo de proyectos productivos y otras clases de infraestructura: **VDL** y **PIEP****

- Ventana para el Desarrollo Local VDL, asociado al camino rural mejorado y en condiciones de transitabilidad, se identifica y genera los proyectos de iniciativas productivas privadas. Segunda fase en 30 provincias.
- El Planes de Infraestructura Económica Provincial PIEP, con un «combo de inversiones»: caminos, riego, electrificación, comunicación y saneamiento. A nivel piloto en 15 provincias.



### III. LECCIONES.

A tener en cuenta en un proceso de descentralización

- Gradualidad.
- Acreditar una institucionalidad en los GLs que se encarguen de la gestión de proyectos y competencias.
- Fortalecimiento de capacidades de los GL-IVP.
- Garantizar sostenibilidad: financiera, técnica e institucional.
- Garantizar la terciarización de los servicios.
- Contar con línea de base, permite evaluar resultados de impacto.



- Interiorizar el concepto de la descentralización y transferencia a nivel nacional y al interior de los GLs.
- Heterogeneidad en las capacidades institucionales y técnicas de los GLs-IVPs.
- La implementación de la Gestión Ambiental y Social en los GLs, quienes otorgaran la « certificación ambiental »



## IV. BALANCE Y RETOS.

### Balance

- La descentralización de la gestión de los caminos rurales: es la experiencia que mejor ha avanzado en el Perú. Radica a nuestro entender por lo que ha tenido y tiene las estrategias del Modelo de Gestión Vial Descentralizada.
- Es una contribución a la reforma del Estado: Entre otros; por que genera y desarrolla instituciones, valora la planificación provincial, esta presente el concepto de sostenibilidad, nueva manera de enfrentar la pobreza rural.



- Cerrar círculos pendientes: institucionalización en todos los niveles de gobierno, internalización, ente otros.
- Incorporar la participación de los usuarios en la gestión de la infraestructura vial rural.
- De los caminos rurales afirmados a otros estándares tecnológicos.



- De la capacitación central a la red del conocimiento.
- Del enfoque de genero, al enfoque de inclusión, democracia y ciudadanía.
- De la descentralización de los caminos rurales a la descentralización de la infraestructura económica. Significa para de PVPP a PIEP y de IVP a Institutos Provinciales de Infraestructura (IPI).

