



PROPUESTAS DE DELIMITACIÓN DE FUNCIONES Y COMPETENCIAS DEL SECTOR TRANSPORTE

Raúl Torres



Descentralización

Tres Argumentos:

- ◆ Desde la economía, para conseguir mejores actividades y proyectos. Mayor eficiencia en la asignación de recursos al conocer mejor las preferencias de los usuarios y consumidores.
- ◆ Desde la filosofía y las ciencias políticas, en el movimiento internacional llamado Comunitarismo. Frente al anonimato del mundo globalizado moderno un regreso a la comunidad, para volver a ser parte de la historia vía la participación en la vida de la comunidad.
- ◆ Desde la vida cotidiana, frente al agotamiento de los partidos políticos tradicionales, que ya no representan bien las necesidades ni aspiraciones de las poblaciones, especialmente las del interior del país.

Infraestructura y Desarrollo

- ◆ Contexto peruano: Mundo andino y amazónico, con las dificultades geográficas y climáticas que lo definen.
- ◆ Las infraestructuras definen el espacio para la producción y los servicios que las poblaciones requieren.
- ◆ Las carreteras permiten el acceso a mercados y servicios públicos. Las poblaciones sin conectividad permanente tienen costos enormes para la satisfacción de sus necesidades. Caso de Masisea.
- ◆ La inversión en transportes habilita otras inversiones, públicas y privadas.
- ◆ Los planes en los tres niveles de gobierno deben ser pues los instrumentos de coordinación de las inversiones en infraestructura. Bienes Públicos conforman mercados incompletos, y al tener largos periodos de maduración, necesitan un organizador externo a estos mercados.

Transporte Carretero

- ◆ Las carreteras forman redes. Adquieren todo su potencial cuando obtienen una dimensión apropiada a las necesidades de la producción y población de zonas o regiones. Lo que acontece en una carretera afecta a todas. Crucial la coordinación entre niveles de gobierno, a pesar que las competencias están claramente diferenciadas por clase de red.
- ◆ Tres grandes componentes: Infraestructura, Servicios de Transporte y Servicios de Circulación y Tránsito. Se decidió, conversando con las delegaciones de las mancomunidades, concentrarse en el componente de Infraestructura, con tres procesos: **Construcción y Mejoramiento, Conservación y Atención de Emergencias.**
- ◆ Cada proceso fue analizado respecto de las cinco fases identificadas en la metodología: Políticas, Protocolos y Normas Técnicas, Planificación y Financiamiento, Ejecución y Monitoreo y Evaluación para cada Nivel de Gobierno: Nacional, Regional y Municipal o Local.
- ◆ Este resumen tiene como objetivo invitarlos a la lectura de los informes completos.

Políticas y Planificación

- ◆ Se tienen claras las ideas clave pero no se utilizan en el trabajo cotidiano.
- ◆ Las ideas: Redes, Multimodalidad, Corredores Logísticos involucran a los tres niveles de gobierno.
- ◆ Plan Nacional de Transportes, coherente con un Plan Nacional de Infraestructura, y la Política General de Desarrollo.
- ◆ Planes Regionales, con enfoque territorial y complementarios con otros gobiernos regionales,
- ◆ Planes Provinciales, Caminos Rurales. Unidad de intervención: la red provincial como parte de la red regional y su articulación con la red nacional.
- ◆ Desarrollo de la consultoría e ingeniería nacionales. Involucramiento de las universidades provinciales. Involucramiento de los usuarios, especialmente organizaciones de transportistas.
- ◆ Espacio de coordinación donde la participación de las Mancomunidades Regionales y Municipales es muy necesaria.

Protocolos y Normas Técnicas

- ◆ Normas Técnicas buenas pero que no recogen toda la diversidad de los territorios de los proyectos. Deben desarrollarse.
- ◆ Las existentes se nutren de la información del pasado que ya no servirá para el futuro, con el advenimiento del cambio climático y el acelerado cambio técnico existente, que en la década traerá vehículos no tripulados, por ejemplo.
- ◆ Su desarrollo requiere de proyectos compartidos entre empresa privada, estado y universidad.
- ◆ Conviene proyectos para la región andina, especialmente con Colombia y Chile, que vienen trabajando sobre las consecuencias del cambio climático y normas técnicas de pavimentos básicos.
- ◆ Se necesita dotar de capacidades adecuadas a los laboratorios de las universidades provinciales, para la investigación y la venta de servicios para los proyectos que se ejecutan en sus territorios.
- ◆ Urge una campaña de difusión a escala nacional de las normas técnicas vigentes.

Financiamiento

- ◆ Los presupuestos que se asignan no se gastan bien, urge mejorar los procesos actuales.
- ◆ Lo que se asigna no es suficiente para desarrollar las redes viales, conservarlas y atender las emergencias, que son recurrentes, para las tres clases de redes existentes. Asignar mayores recursos.
- ◆ Lo que se entrega se hace con frecuencia con tardanza. Conviene establecer cronogramas obligatorios para la transferencia de recursos. Pedido generalizado de regiones y municipalidades.
- ◆ Los problemas en el gasto se deben principalmente a dificultades en las contrataciones y en la administración de contratos.
- ◆ Capacitación general en lo dicho, así como en arbitrajes y cierre de proyectos.
- ◆ Desarrollo de sistemas de apoyo para las contrataciones y administración de contratos.

Desarrollo Vial

- ◆ Todas las carreteras nacionales deben cumplir las normas técnicas.
- ◆ Hacia carreteras inteligentes, mejor manera de mejorar la seguridad vial. Sensores y procesamiento de la información en tiempo real.
- ◆ Todos los corredores logísticos deben cumplir las normas técnicas de las carreteras de mayor jerarquía. En el caso de los 22 corredores logísticos generales las de las carreteras nacionales.
- ◆ El desarrollo vial regional y local debe estar guiado por las necesidades de la red nacional, los corredores generales y las redes y corredores regionales.
- ◆ Los caminos vecinales deben combinar el uso de pavimentos básicos y afirmados, según el tránsito.
- ◆ Los caminos de herradura deben ser considerados en los planes locales.

Conservación

- ◆ Desarrollar las normas que permitan generalizar el uso de los Contratos de Gestión y Conservación por Niveles de Servicio, CGCXNS.
- ◆ Contratadas todas las carreteras nacionales con CGCXNS a cinco años al fin de la presente administración.
- ◆ Usar los CGCXNS a cinco años en los caminos departamentales. Contratar alrededor de cuatro mil km cada año.
- ◆ Los contratos de conservación de los caminos vecinales deben ser de longitudes de alrededor de 150 km, contar con un ingeniero civil permanente y ser de por lo menos tres años. Probar un contrato para toda la provincia. Al menos cinco pilotos.
- ◆ Los caminos afirmados deben tener mantenimiento periódico con maquinaria cuando lo requieran.
- ◆ Al superar los problemas debe ser posible acercarse al cumplimiento de las Normas Técnicas vigentes.
- ◆ Generalizar uso de Microempresas de Mantenimiento formadas con los campesinos que viven a lo largo de los caminos en toda clase de carreteras. Puede usarse en otras infraestructuras.

Atención de Emergencias

- ◆ Son continuas en el mundo andino y amazónico. No son fenómenos extraordinarios sino que ocurren cada año durante lluvias y otros eventos de la naturaleza.
- ◆ El punto central es abrir la posibilidad de que los diferentes gobiernos puedan compartir recursos y capacidades para la superación de situaciones de emergencia.
- ◆ Al superar los problemas debe ser posible acercarse al cumplimiento de las Normas Técnicas vigentes.
- ◆ Siniestros serán crecientes con el Cambio Climático.
- ◆ Se requiere organización social y educación colectiva para afrontarlos y superarlos.
- ◆ Urgen programas de investigación científica y desarrollo tecnológico sobre este fenómeno y sus efectos en nuestro país.

Conocimiento y Tecnología

- ◆ Incrementar presencia en todo el ciclo del proyecto, en el sector privado y público, en todos los niveles de gobierno.
- ◆ Nuevos desarrollos en Teoría de Redes para la planificación.
- ◆ BIM y análisis de riesgo completos en los Estudios.
- ◆ Énfasis en puentes, puntos críticos y túneles.
- ◆ Carreteras inteligentes cuando tengan más de 500 vehículos día de tráfico. Sensores y procesamiento de la información reunida.
- ◆ En la conservación, inventarios actualizados con tecnologías TIC e imágenes satelitales.
- ◆ Sensores especiales y TIC en la prevención y atención de emergencias.
- ◆ Sistemas de Monitoreo y Evaluación con TIC y convenios con usuarios, para la inversión, conservación y atención de emergencias.
- ◆ Oficinas de estudios técnicos, económicos y administrativos en las entidades públicas.

Análisis Beneficio Costo y Ev. de Impacto

- ◆ Nuevo campo en invierte.pe, el sistema de Inversión Pública.
- ◆ ABC antes y después para evaluar la rentabilidad social de los proyectos, prevista y lograda.
- ◆ Evaluar Resultados de proyectos y sobre redes.
- ◆ En todos los proyectos grandes y en los considerados complejos.
- ◆ Usar en evaluaciones ex post nuevos conceptos de Inferencia Causal (Redes Bayesianas y Pruebas estadísticas contrafácticos)
- ◆ Para los informes de auditoría. No solo con informes técnico y legal sino también con uno económico.
- ◆ Base para el desarrollo normativo, ya que identifica fortalezas y debilidades de protocolos y normas técnicas vigentes así como del conocimiento disponible.



¡Gracias!

