



Foro Temático Regional

Caso: Caminos Rurales en Nicaragua

Presentado por:

**Jairo Molina Siles
Alcalde del Municipio de Palacagüina**

**Harold Cardoza
Asesor Regional
Past - DANIDA**



Panorama global de la red vial terciaria en Nicaragua

- Más de un 40% de la población nicaragüense es rural y depende totalmente de la agricultura.
- Casi un 70% de los habitantes de las áreas rurales son pobres y un 29% se definen como extremadamente pobres.
- De los 19.000 kilómetros de carreteras, caminos y senderos en el país, unos 11.000 kilómetros pueden considerarse de nivel terciario.
- 48% de la red es intransitable durante el invierno.



Descripción general del caso y contexto

En 1999 se aprobó la primera fase del Programa de Apoyo al Sector Transporte (PAST). Esta fase tuvo una duración de 5 años y actualmente está en formulación una nueva etapa de 5 años que contiene tres componentes principales:

1. Continuación del apoyo institucional al Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) y al Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV).
2. Continuación del apoyo a la mejora de la infraestructura terciaria de transporte en la RAAN, la RAAS y la Región I, ejecutado con mano de obra intensiva a través de trabajo comunitario.
3. Apoyo a las mejoras puntuales de la infraestructura secundaria de transporte en la RAAN, la RAAS y la Región I, ejecutado con contratistas y consultores nacionales.



Planificación de pequeños proyectos de infraestructura

- Se han establecido Consejos Regional de Transporte (CRT) en las tres regiones donde PAST-Danida está trabajando.
- Cada Consejo contiene representantes de los Alcaldías (el Alcalde o Vice-Alcalde) y un representante del Ministerio de Transporte e Infraestructura.
- El propósito del CRT es proponer, planificar y supervisar de manera global la implementación de nuevos proyectos de infraestructura en la red terciaria y secundaria y el mantenimiento de los mismos.



Ejecución de proyectos.

- Los comunitarios eligen desde un principio un Comité de Proyecto constituido por miembros de las diferentes comunidades beneficiados.
- Antes de iniciar el proyecto, los comunitarios tienen que establecer y cumplir en su totalidad del aporte comunitario del 5% de contraparte.
- El Comité también asegura la elaboración de un plan de financiamiento del mantenimiento rutinario y asegura su aprobación en las comunidades.
- El Comité recibe una serie de capacitaciones para poder manejar el proyecto y asegurar el mantenimiento posterior.
- Los proyectos son ejecutados con mano de obra intensiva (MOI) con trabajadores comunitarios de las comunidades beneficiados.
- La Alcaldía asume la responsabilidad de pagar las planillas de los trabajadores, supervisar el proyecto y asegurar la implementación de los planes de garantía de calidad



Sostenibilidad de proyectos.

- El mantenimiento está enfocado desde un principio en los dos niveles, a nivel comunitario y a nivel municipal.
- los comunitarios asumen el mantenimiento rutinario del proyecto, mientras que la Alcaldía asume el mantenimiento de emergencia y periódico.
- El mantenimiento rutinario puede ser asumido con todos las actividades pagadas y cuesta aproximadamente 400 \$ por kilómetro.
- En las comunidades indígenas u otras comunidades pobres, se aplica la modalidad de combinar el trabajo pagado con trabajo voluntario y cuesta entre 200 y 300 \$.
- El comité de proyecto recauda el dinero para el mantenimiento y lleva el control contable y administrativo.
- La Alcaldía municipal es responsable de financiar y realizar el mantenimiento periódico del proyecto.



Impacto de los proyectos.

- De los proyectos ejecutados en esta fase, 100% reciben mantenimiento rutinario de manera apropiada en RI, 86% en RAAS y 69% en RAAN.
- De las Alcaldías beneficiados por los proyectos de PAST que tenían planificado ejecutar mantenimiento, 100% en Región I, 52% en RAAN y 100% en RAAS, han asumido el mantenimiento periódico.
- Se ha mejorado los servicios de transporte y se redujo los costos de transporte y el tiempo de recorrido.
- Entre el 50 y 65 % de los fondos de los proyectos van designado al pago de mano de obra comunitaria.
- Se han establecido 38 comités de proyectos, los cuales garantizan el mantenimiento rutinario de la infraestructura mejorada.
- Se han capacitado a 30 técnicos municipales.



Lecciones aprendidas.

Lecciones positivas:

Aspectos organizativos

- Es muy importante contar con una instancia a nivel regional para asegurar una planificación integral regional y la sostenibilidad organizativa del trabajo realizado.
- Las contrapartes a todos los niveles están dispuestas y con la capacidad de asumir grandes responsabilidades técnicas y económicas.
- Se han fortalecido las capacidades de los municipios y las comunidades en términos de organización, autogestión, administración y ejecución de proyectos.
- En el proceso de implementación del proyecto se ha dado espacio y oportunidades a las mujeres y ellas han demostrado mucha capacidad en cuanto al desempeño en los cargos de capataces, trabajadores y líderes del comité de mantenimiento.
- A través de la coordinación de los proyectos se ha mejorado la interrelación entre las Alcaldías y las comunidades, lo cual ha permitido desarrollar otros proyectos en beneficio de las comunidades.



Continuación

- **Aspectos de ejecución**
- El método de mano de obra intensiva es propicio para mejorar la infraestructura de transporte ya que permita involucrar de una manera activo a las comunidades beneficiadas y las Alcaldías.
- En la construcción de caminos con MOI hay mayor cuidado de los recursos naturales durante y después de la construcción.
- Proyectos ejecutados con MOI no pueden ser muy extensos, si los comunitarios tienen que asumir el mantenimiento posterior.
- En conjunto con las contrapartes se han diseñado, validado e implementado los materiales de capacitación.
- Se han optimizado los recursos financieros debido a que es más barato construir caminos con MOI en comparación a los ejecutados con maquinaria y la calidad obtenida es similar o mejor en la mayoría de los casos.



Continuación

- **Aspectos de mantenimiento y sostenibilidad**
- La mayoría de las inversiones son sostenibles, bajo la condición que se establezca claramente los compromisos de mantenimiento y en estrecha coordinación con las contrapartes desde la formulación de las propuestas.
- Si las comunidades tienen que asumir la responsabilidad del mantenimiento rutinario, se tiene que asegurar una buena calidad de las mejoras así que los proyectos posteriormente también son mantenibles con MOI.
- Las Alcaldías en conjunto con las comunidades deben de ser responsables de definir y tomar decisiones sobre el uso de los proyectos y las diferentes alternativas para mantenerlos (pago por familia, cobro de peaje etc.).
- Las responsabilidades del mantenimiento tienen que ser compartidas entre las municipalidades y las comunidades para que sean sostenibles, ninguna de las partes tienen la base económica para sostener la inversión por sí sola.



Continuación

- **Lecciones negativas:**
- Existe una contradicción entre el objetivo general de Danida que es contribuir a la reducción de la pobreza y la demanda de asegurar la sostenibilidad de los proyectos.
- En algunos casos la falta de coordinación entre PAST, las Alcaldía y las comunidades o la falta de capacidad organizativa de los comunitarios han causado el fracaso de un proyecto.
- En líneas generales, la coordinación con otros donantes o bancos internacionales de desarrollo es bastante pobre y causa muchos conflictos por las diferentes políticas de implementación.
- Los beneficiarios que tienen más recursos (grandes productores), contribuyen menos para el mantenimiento, lo cual obviamente es considerado como "injusto" pero además pone en peligro la sostenibilidad del proyecto.