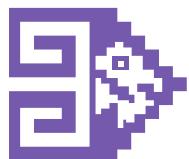


PROGRAMA ESTRATÉGICO ACCESO A SERVICIOS SOCIALES BÁSICOS Y A OPORTUNIDADES DE MERCADO



1. Antecedentes

El sector transporte es una variable fundamental para el desarrollo de cualquier actividad económica; debido a que su función principal es la de proveer, administrar y regular los medios físicos (vías de transporte) a través de los cuales se interrelacionan los mercados de factores, bienes y servicios.

En el caso del transporte terrestre¹, la intervención del sector es una variable importante dentro de las cadenas de producción y distribución; debido a que facilita y asegura la calidad de las vías, por las que se realizará el traslado e intercambio de los bienes y servicios.

A nivel de Latinoamérica, el transporte terrestre tanto de pasajeros como de carga, es una actividad primordial, debido a que concentra el 80% del transporte de pasajeros y cerca del 60% del transporte de carga².

Dadas las características particulares de la geografía peruana, así como la distribución de la población a través de ella (particularmente de la población rural), el impacto del sector transporte sobre los costos de producción es fundamental, tanto para el ingreso y salida de productos, como también en relación al transporte de pasajeros en general.

En el caso del Perú, sus resultados no son los mejores, con relación a otros países de la región. Así, el país se encuentra entre los últimos lugares al considerar la densidad de la red vial por km²; resultando aproximadamente 6 km de red vial por km² de territorio, mientras que países con menor extensión de su territorio, como Colombia, Chile o Venezuela, muestran una densidad de 12.7, 10.6 y 10.5, respectivamente.

Países	Red Vial (miles de Km.)	Extensión (miles de Km ²)	Densidad de la red vial por Km ²
EEUU	6370	9631	66.14
Brasil	1980	8515	23.25
México	349	1984	17.59
Ecuador	43	284	15.17
Colombia	145	1142	12.70
Chile	80	757	10.57
Venezuela	96	916	10.48
Argentina	233	2792	8.35
Paraguay	26	407	6.39
Perú	78	1285	6.07
Uruguay	9	176	5.11
Bolivia	53	1099	4.82

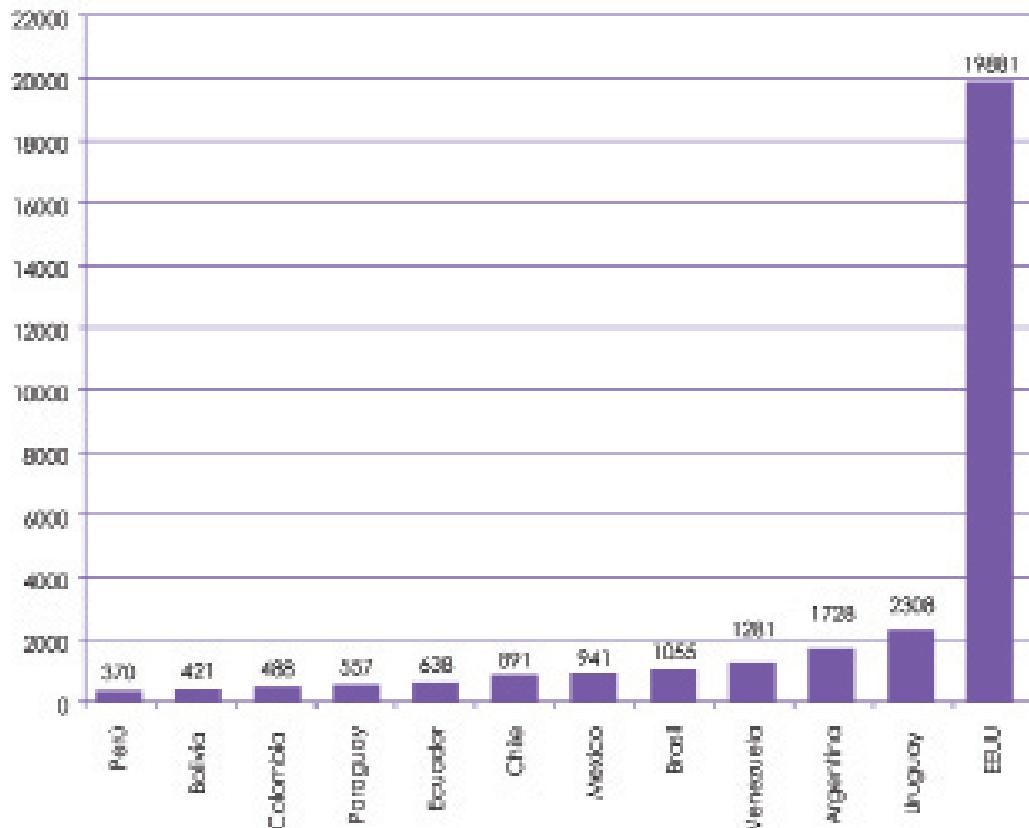
Fuente: IPE, 2004

¹ La intervención del programa estratégico del sector transporte se da a través del transporte terrestre, por ser el que concentra el mayor movimiento de pasajeros y carga, además de permitir el mayor nivel de acceso a la población en zonas rurales; con relación a otros tipos de transporte como, aéreo, marítimo y/o lacustre.

² Esteche, Romero y Strong (2000)

En relación a la calidad de las vías, medida a través de los km asfaltados; el Perú también presenta uno de los resultados más bajos de la región. Así, el país tiene aproximadamente 370 km de vías asfaltadas por cada millón de habitantes, mientras que otros países como Chile y México tienen un resultado, de 891 km y 941 km, respectivamente.

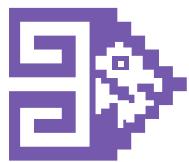
**Red vial asfaltada por millón de habitantes
(Km por millón de hab)**



Fuente: INE
Baboración : CNIPP - MEF

Dada esta situación, la intervención del Gobierno es vital en el sector para asegurar adecuados indicadores de este servicio para la población. La intervención del estado sobre el transporte terrestre se desarrolla sobre dos ejes básicos; por un lado, la construcción de nuevas vías (accesibilidad) y por otro, el mantenimiento de las vías ya existentes (transitabilidad).

En relación a este último punto, es importante señalar que existe una gran demanda insatisfecha por vías de calidad, es decir, que cuenten con adecuado mantenimiento. (Esteche, Romero y Strong, 2000). Esta visión es también compartida por los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) que participaron en el diseño del programa estratégico. Por ello, uno de los objetivos del sector es asegurar el mantenimiento y la rehabilitación de la red vial existente, como una actividad prioritaria.



Las vías que presentan un adecuado nivel de mantenimiento y conservación, aseguran su transitabilidad, contribuyendo a mejorar los niveles de competitividad del país, dado que permiten la reducción de costos (no sólo en términos monetarios) en la producción y distribución de bienes y servicios.



Un camino con un buen estado de mantenimiento, reduce el consumo de combustible, reduce el desgaste de las piezas del vehículo, y reduce el tiempo de recorrido.

Mientras mayor sea el estado de deterioro de las vías, se tendrá un mayor impacto negativo (a través del encarecimiento de los factores) sobre la actividad económica en general.

2. Diagnóstico del Problema

2.1 Situación de la red vial

Actualmente, la red vial en el Perú alcanza aproximadamente los 78,500 km., de los cuales cerca de 14,100 (18%), pertenecen a la red departamental, mientras que la mayor concentración, 46,500 (59%), se encuentra a nivel de la red vecinal. Por su parte la red nacional concentra el 23% de las vías³.

Respecto al total de la red vial, cabe señalar que cerca del 45% de la red es de tipo trocha, mientras que las vías asfaltadas totales sólo representan el 15% de la red total de caminos.



Distribución de la red vial en el Perú (km)

Red Vial A	Saltada	Afirmada	Sin afirmar	Trocha	Total	Part %
Nacional	9,601	6,893	1,025	338	17,857	23%
Departamental	1,314	4,971	4,952	2,924	14,161	18%
Vecinal	932	5,383	8,239	32,017	46,571	59%
Total	11,847	17,246	14,217	35,279	78,589	100%

Fuente: MTC - 2006

³ La clasificación de la red vial en Nacional, Departamental y Vecinal, se refiere al nivel de Gobierno responsable de la conservación y mantenimiento de la vía.

Además de la extensión de los diferentes tipos de red vial, otro aspecto importante en el sector se relaciona con la calidad de las vías existentes⁴. Sobre este aspecto en particular, se observa un gran déficit de actividades de mantenimiento y conservación, lo que se evidencia en el alto porcentaje de caminos en regular y en mal estado. En relación a la calidad de las vías, es importante detallar su clasificación.

La extensión de los diferentes tipos de red vial, así como la calidad de las vías existentes son aspectos relevantes en el sector.

El escaso mantenimiento de las vías, es más notorio en los casos de la red vial departamental y vecinal (las que concentran además la mayor extensión de la red vial, 78% aproximadamente del total nacional). Así, la red departamental, sólo presenta un 11% de sus vías en buen estado, concentrándose éstas en las redes asfaltada y afirmada (700 km. aproximadamente cada una); mientras que por otro lado el 65% de las vías totales de la red departamental se encuentra en mal estado, concentrándose esta característica en las vías afirmadas, sin afirmar y trochas.

En el caso de la red vial vecinal, cerca del 70% se encuentra en regular o en mal estado, siendo las vías sin afirmar y trocha las que concentran la mayor cantidad de vías bajo esta característica.

Estado de conservación de la red Vial Vecinal (km)

	Bueno	Regular	Malo	Total
Asfaltada	3657.8	4637.1	1305.7	9600.5
Afirmada	951.2	2329.8	3611.9	6892.9
Sin afirmar	21.5	126.1	877.7	1025.4
Trocha	0.0	49.0	289.1	338.1
Total Red Nacional	4630.5	7142.0	6084.4	17856.9

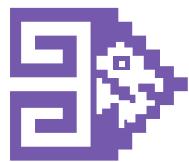
Fuente: MTC - 2006

Estado de conservación de la red Vial Vecinal (km)

	Bueno	Regular	Malo	Total
Asfaltada	717.7	341.8	255.0	1314.5
Afirmada	760.5	1849.0	2361.0	4970.5
Sin afirmar	113.9	619.0	4219.3	4952.2
Trocha	0.0	350.9	2573.2	2924.1
Total Red Departamental	1592.1	3160.7	9408.5	14161.3

Fuente: MTC - 2006

⁴ Una vía en buen estado indica que la vía es transitable, el estado regular señala dificultades en su transitabilidad producto del deterioro o desgaste de la infraestructura de la vía, mientras que el mal estado indica que una vía ha perdido sus condiciones técnicas de transitabilidad, requiriendo una inversión equivalente a la realización de una nueva vía para su rehabilitación.



Estado de conservación de la red Vial Vecinal (km)

	Bueno	Regular	Malo	Total
Asfaltada	127.7	397.2	407.4	932.3
Afirmada	4037.1	1345.7	0.0	5382.8
Sin afirmar	230.7	3477.0	4531.6	8239.3
Trocha	8548.4	8900.6	14567.5	32016.6
Total Red Vecinal	12943.9	14120.4	19506.5	46570.9

Fuente: MTC - 2006



Cabe indicar que en el caso de la red vial asfaltada cerca del 80% de la misma se concentra en la red nacional; siendo las redes departamental y vecinal, las que concentran el mayor porcentaje de vías de menor calidad en la infraestructura (afirmadas, sin afirmar y trocha) como además, la mayor concentración de vías en regular y en mal estado.

2.2 Población Objetivo

En relación a la potencial población objetivo, se tomó una muestra de las regiones más pobres⁵, considerando la variable tiempo de acceso a un establecimiento de salud con Funciones Obstétricas y Neonatales Básicas (FONB). Al evaluar a la población en estas regiones cruzando el indicador mencionado y los quintiles de ingreso, se evidencia que la población de los quintiles I y II (población pobre), es la que presenta menor porcentaje de acceso (tomando como límite temporal 2 horas, tiempo máximo para poder atender una emergencia obstétrica) a un centro de salud FONB en promedio, con respecto a los quintiles de mayor ingreso.

Población con acceso menor a 2 horas a establecimientos de salud FONB
(Funciones Obstétricas Básicas)
(Por quintiles poblacionales)

Quintil	Amaz	Apur	Ayac	Cajam	Cus	Hnvc	Hnco	Pun	Ucay
1	1.8	76.9	71.1	48.8	51.8	68.5	63.6	81.5	29.3
2	39.3	75.6	68.1	85.0	71.9	80.5	61.5	76.6	89.5
3	67.7	73.6	65.7	85.3	94.8	74.6	69.4	88.8	68.2
4	49.3	77.7	78.7	94.3	97.7	86.3	84.4	77.7	
5	94.7	93.6	100.0	98.9	100.0	72.0	99.9	100.0	97.2

Fuente: PARSALUD

⁵ La muestra se basa en las regiones del ámbito de intervención del proyecto PARSALUD. Las regiones consideradas son: Amazonas, Apurímac, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huanuco, Puno y Ucayali.



Asimismo, al considerar la variable de ámbito (urbano – rural), la evidencia es bastante clara a favor de las áreas urbanas, puesto que los menores niveles de acceso a establecimientos de salud FONB se encuentran en el ámbito rural. Los resultados de acceso de poblaciones rurales se encuentran entre 30.8% y 78.7%, mientras que el acceso de las poblaciones urbanas, se encuentra entre 79.7% y 97.8%.

Población con acceso menor a 2 horas a establecimientos de salud FONB
(Funciones Obstétricas Básicas)
(Por ámbito)

Ámbito	Amaz	Apur	Ayac	Cajam	Cus	Hnvc	Hnco	Pun	Ucay
Urbano	79.7	87.8	87.7	97.8	97.2	86.7	93.9	94.1	96.0
Rural	30.8	73.7	64.5	78.1	69.8	72.0	64.7	78.7	39.8

Fuente: PARSALUD

Sobre los datos presentados, se identifica como problema del Sector Transporte:

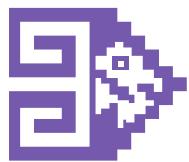
“Alto déficit de inversión en mantenimiento y conservación de las vías, en particular las de menor calidad (afirmadas, sin afirmar y trocha), que además se concentran en las redes departamental y vecinal. Asimismo, se encuentran en mayor proporción en áreas rurales, dado que su carácter es el de facilitar el acceso a las grandes vías de la red nacional.”

Son las áreas rurales las que presentan menor proporción de acceso en promedio a centros de salud, siendo además la población más pobre (medida por quintiles de ingreso) la que también presenta menores resultados de acceso.

El problema del déficit en mantenimiento de las vías contribuye a incrementar los tiempos de acceso a servicios sociales básicos, en particular a la población de menores ingresos en zonas rurales. Por ello, el programa estratégico del sector, se desarrolla y estructura en función al problema identificado.

3. El Programa Estratégico

La estructura del programa estratégico, parte del desarrollo de un modelo lógico que identifica las acciones, productos y resultados que deben generarse para resolver un problema identificado.



3.1 El modelo lógico

El problema sobre el cual se estructuró el programa estratégico del sector transporte, denominado “Acceso a servicios sociales básicos y a oportunidades de mercado”, esta referido al déficit en el mantenimiento de vías a nivel de las redes departamental y vecinal.

Este resultado final deberá ser consecuencia de resultados intermedios del programa.

La intervención del programa busca

Incrementar el acceso de la población pobre de zonas rurales, a los servicios sociales básicos de salud y educación; así como a oportunidades de acceso a mercados a través de la mejora en la transitabilidad de las vías.

La estructura del modelo lógico del programa estratégico se basa en los siguientes productos:

Las actividades de rehabilitación de caminos, contribuyen a poner operativas nuevamente las vías que presentaban un fuerte desgaste en su infraestructura, impidiendo el adecuado transito de la vía, tanto a nivel de la red departamental, como a nivel de la red vecinal⁶.

Las actividades de mantenimiento y mejoramiento de la red vial buscan asegurar y mantener las condiciones adecuadas de transitabilidad de las vías.

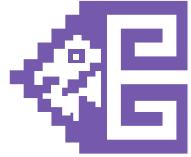
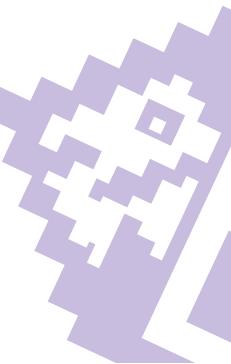
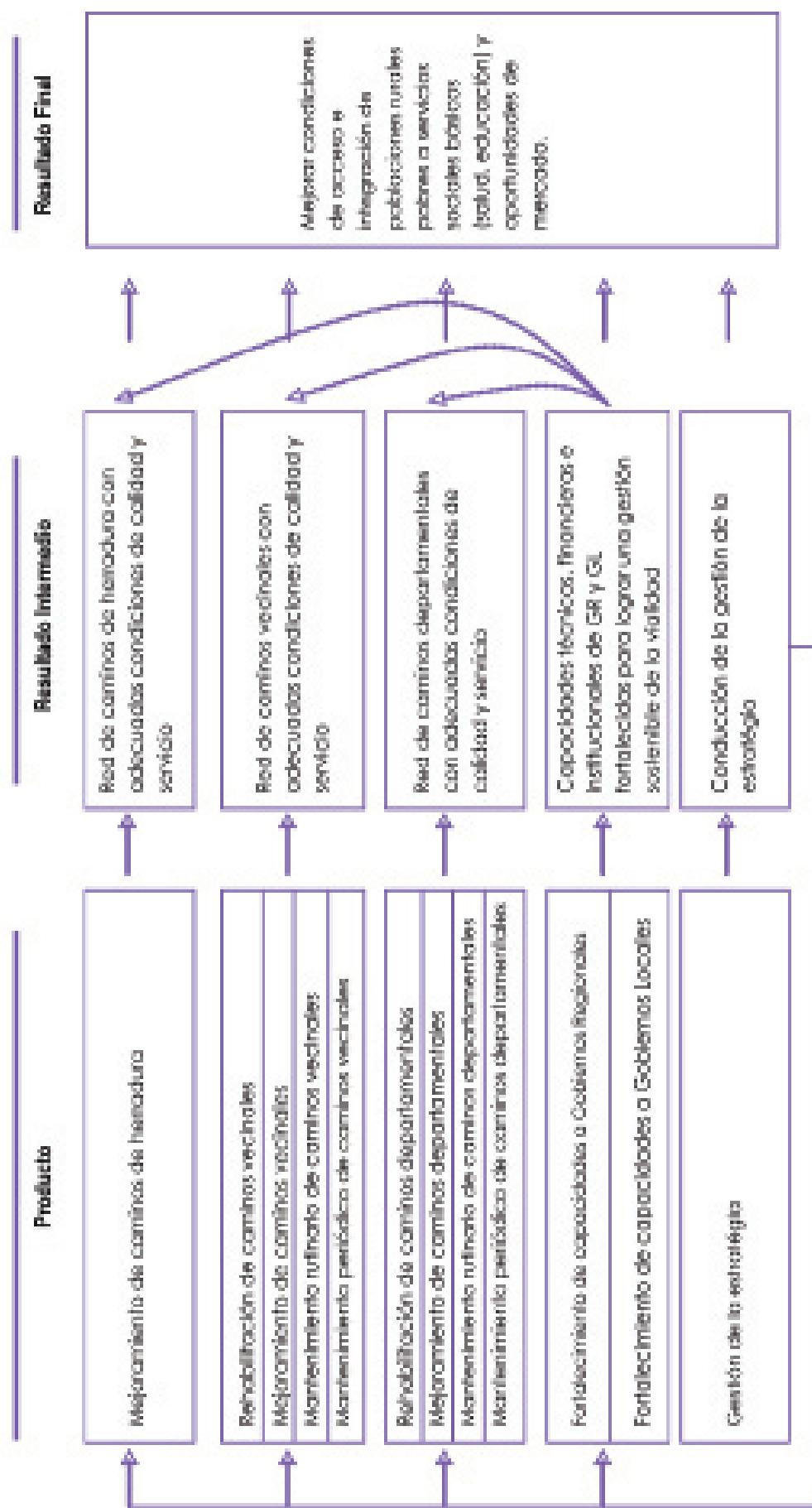
Las actividades de fortalecimiento de capacidades para la gestión vial a nivel de gobiernos regionales y gobiernos locales; buscan asegurar la sostenibilidad y continuidad de las acciones de rehabilitación y mantenimiento vial, llevadas a cabo por las mismas autoridades locales.

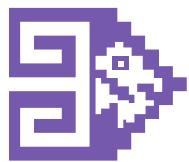
Las actividades para la gestión y administración de la estrategia de intervención del programa estratégico. Este resultado esta asociado a los grados de eficiencia y eficacia con que se desarrolle las actividades para la puesta en marcha y operación del programa estratégico.

A continuación se muestran las relaciones de los diferentes conjuntos de productos; con los resultados intermedios y de éstos con el resultado final, asociado a la resolución del problema.

⁶ En el caso de la red vecinal se consideran también los caminos de herradura (caminos no carrozables, usados por personas y animales de carga)

PROGRAMA ESTRÁTÉGICO "ACCESO A SERVICIOS SOCIALES BÁSICOS Y A OPORTUNIDADES DE MERCADO"
ESTRATEGIA NACIONAL



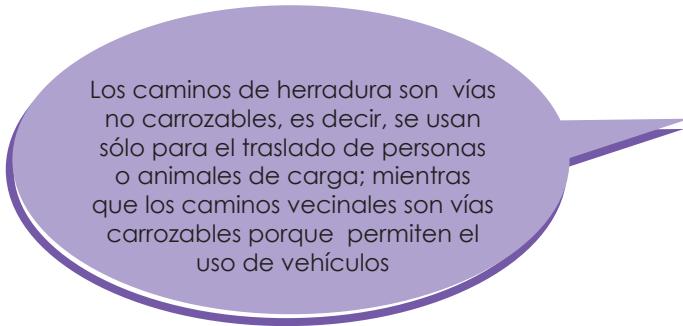


3.2 Descripción de los productos del modelo lógico

Completar el cuadro anterior con las letras y numeración que presentan a continuación

a.1. Mejoramiento de caminos de herradura

Esta intervención busca aumentar la cantidad de kilómetros de caminos de herradura habilitados, a través de acciones de mejoramiento que permitan reparar parte de las características del camino.



b.1. Rehabilitación de caminos vecinales

Este producto concentra su intervención bajo el ámbito administrativo de los gobiernos locales. La rehabilitación busca recuperar las características iniciales de un camino, y se realiza cuando por falta de mantenimiento presenta alto deterioro de sus características como: roturas y/o desniveles en varios tramos; lo que dificulta el tránsito normal por la vía.

b.2. Mantenimiento rutinario de caminos vecinales

Esta referido a las acciones de mantenimiento (limpieza del camino, señalización, etc.) de carácter permanente que se realizan en las vías para asegurar su transitabilidad; es ejecutado directamente por los gobiernos locales.

b.3. Mantenimiento periódico de caminos vecinales

Esta referido a las acciones de mantenimiento que se deben ejecutar cada tres años aproximadamente y que involucran inversiones mayores como: la aplicación de una nueva capa de asfalto, en el caso de las vías asfaltadas; o la nivelación del camino en el caso de las vías afirmadas o sin afirmar.

La inversión en acciones de rehabilitación es equivalente a una inversión para un nuevo camino, debido al alto grado de deterioro, que presentan las vías lo que dificulta su normal tránsito.

b.4. Mejoramiento de caminos vecinales

Son las intervenciones realizadas por los gobiernos locales, sobre los caminos bajo su ámbito de administración, que buscan mejorar parte de las características del camino.

c.1. Rehabilitación de caminos departamentales

Son las intervenciones realizadas por los Gobiernos Regionales sobre los caminos bajo su ámbito de administración, que buscan recuperar las condiciones de transitabilidad y características originales del camino, que se han deteriorado producto de la falta de mantenimiento.

c.2. Mantenimiento rutinario de caminos departamentales

Esta referido a las acciones de carácter permanente ejecutadas por los Gobiernos Regionales, para mantener las condiciones de transitabilidad de los caminos bajo su ámbito de administración (actividades de limpieza y señalización de la vía).



Estas acciones buscan reducir el deterioro de los caminos y se asocian a la limpieza de las vías y la señalización de tramos, entre otras.

c.3. Mantenimiento periódico de caminos departamentales

Son las intervenciones llevadas a cabo en promedio cada tres años, sobre los caminos bajo la administración de los Gobiernos Regionales, que buscan recuperar las condiciones originales del camino, como la aplicación de una nueva capa asfáltica o de una nivelación, en el caso de los caminos asfaltados o afirmados, respectivamente.

c.4. Mejoramiento de caminos departamentales

Estas intervenciones están referidas a las acciones llevadas a cabo por los Gobiernos Regionales para la mejora de parte de las características originales de los caminos bajo su administración.

d.1. Fortalecimiento de capacidades de Gobiernos Regionales

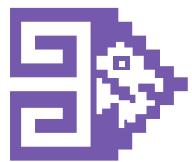
Se refiere al conjunto de acciones que apuntan al desarrollo de capacidades para asegurar la sostenibilidad y desarrollo de la red vial departamental, a través de la ejecución de planes viales departamentales y de la constitución de Institutos Viales Departamentales, encargados de implementar los planes viales y de realizar las acciones de mantenimiento y rehabilitación de la red vial bajo su administración.

d.2. Fortalecimiento de capacidades de Gobiernos Locales

Se refiere al conjunto de acciones orientadas al desarrollo de capacidades para asegurar la sostenibilidad y desarrollo de la red vial local (provincial o distrital), a través de la ejecución de planes viales provinciales y de la constitución de Institutos Viales Provinciales, encargados de implementar los planes viales y de realizar las acciones de mantenimiento y rehabilitación de la red vial bajo su administración.

e.1. Actividades para la gestión de la estrategia

Son aquellas acciones desarrolladas por los pliegos ejecutores del programa estratégico para asegurar la adecuada gestión del programa, incluyendo la elaboración de la línea de base y de los instrumentos para el seguimiento y monitoreo de los resultados planteados.



3.3 Descripción de resultados intermedios

a. Red de caminos de herradura con adecuadas condiciones de calidad y servicio

Los caminos de herradura son vías no carrozables que se encuentran bajo el ámbito de administración de los Gobiernos Locales. Este tipo de caminos contribuyen a mejorar el acceso de las poblaciones más alejadas, y que además presentan dificultades para el acceso de vehículos de transporte carrozable. Las intervenciones proyectadas involucran la mejora de las características actuales de los caminos de herradura con el objetivo de mejorar sus niveles de transitabilidad.

Las vías no carrozables son aquellas por las que no puede transitar un vehículo motorizado. Sólo pueden hacer uso de la vía animales de carga o personas.

b. Red de caminos vecinales con adecuadas condiciones de calidad y servicio

Los caminos vecinales son vías carrozables que se encuentran bajo la administración de los Gobiernos Locales. Estos caminos pueden abarcar desde trochas carrozables hasta vías asfaltadas; y las intervenciones van desde obras de rehabilitación, para recuperar las condiciones iniciales del camino, hasta actividades de mejoramiento y mantenimiento, para evitar el deterioro prematuro de las vías.. Igualar al texto de abajo

c. Red de caminos departamentales con adecuadas condiciones de calidad y servicio

Los caminos departamentales son vías carrozables que se encuentran bajo la administración de los Gobiernos Regionales. Estos caminos pueden ser desde trochas hasta vías asfaltadas; y las intervenciones van desde obras de rehabilitación, para recuperar las condiciones iniciales del camino, hasta actividades de mejoramiento y mantenimiento, para evitar el deterioro prematuro de las vías.

Con el desarrollo de capacidades se espera generar el capital humano e institucional, que de continuidad a las actividades de mantenimiento y mejoramiento de los caminos, y posteriormente a las desarrolladas por la intervención directa del programa estratégico.

d. Capacidades técnicas, financieras e institucionales de gobiernos regionales y gobiernos locales

Se refiere a las actividades relacionadas con el mejoramiento de las capacidades de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales para la gestión de operaciones dirigidas al mantenimiento de la red de caminos en su ámbito de intervención.

e. Conducción de la gestión de la estrategia

En este rubro se consideran las actividades desarrolladas para la gestión del programa estratégico, por parte de las instituciones responsables del logro de los resultados y acciones planteadas.

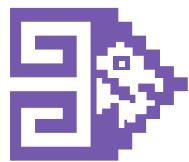


3.4 La estructura funcional programática

La estructura funcional programática del programa estratégico para el sector transporte, se basa en la estructura del modelo lógico del programa. La cadena se inicia, con el programa estratégico, bajo el cuál se articula la estructura funcional ya conocida del sector transporte, hasta el nivel de subprograma, en el cuál se indican las grandes actividades desarrolladas por el sector a nivel del transporte terrestre (mejoramiento de caminos, rehabilitación y conservación de caminos). Por debajo del nivel de subprograma se articula la estructura del modelo lógico del programa estratégico. Así, los resultados intermedios, indicados en el modelo, se encuentran a nivel de actividad en la estructura funcional, mientras que los productos del modelo lógico se presentan a nivel de componentes, y finalmente las acciones determinadas para el logro de los productos y los resultados intermedios se presentan a nivel de metas presupuestales.

PROGRAMA ESTRATEGICO "ACCESO A SERVICIOS SOCIALES BASICOS Y A OPORTUNIDADES DE MERCADO"
ESTRUCTURA FUNCIONAL PROGRAMATICA

PROGRAMA ESTRATEGICO	FUNCION	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	ACTIVIDAD	COMPONENTE	META
5. Acceso a Servicios Sociales Basicos y a Oportunidades de Mercado	16. Transporte	062. Transporte Terrestre	0201. Mejoramiento de Caminos	1. 043707. Red de caminos De horadura con Adecuadas condiciones De calidad y servicio	3. 120389. Mejoramiento De caminos de horadura	33329. Contratacion de Estudios para el Mejoramiento 33330. Contratacion de Obras para el Mejoramiento
				1. 043708. Red de caminos Vecinales con Adecuadas condiciones De calidad y servicio	3. 120656. Mejoramiento De caminos vecinales	33329. Contratacion de Estudios para el Mejoramiento 33330. Contratacion de Obras para el Mejoramiento
				1. 043709. Red de caminos Departamentales con Adecuadas condiciones De calidad y servicio	3. 120457. Mejoramiento De caminos Departamentales	33329. Contratacion de Estudios para el Mejoramiento 33330. Contratacion de Obras para el Mejoramiento
			0202. Rehabilitacion de Caminos	1. 043708. Red de caminos Vecinales con Adecuadas condiciones De calidad y servicio	3. 120390. Rehabilitacion De caminos vecinales	33331. Contratacion de Estudios para Rehabilitacion de caminos Vecinales 33332. Contratacion de Obras y supervision para La rehabilitacion de Caminos vecinales
				1. 043709. Red de caminos Departamentales con Adecuadas condiciones De calidad y servicio	3. 120393. Rehabilitacion De caminos Departamentales	33337. Contratacion de Estudios para Rehabilitacion de caminos Departamentales 33338. Contratacion de Obras y supervision para La rehabilitacion de Caminos departamentales



PROGRAMA ESTRÁTÉGICO	FUNCIÓN	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	ACTIVIDAD	COMPONENTE	META
			0003. Conservación de Caminos	1. 040486. Conducción de La gestión de la Estrategia	3. 120140. Gestión de la Estrategia	33392. Planeamiento, Organización, evaluación Y control de las acciones Comprendidas en el Programa estratégico
				1. 043708. Red de caminos Vecinales con Adecuadas condiciones De calidad y servicio	3. 120391. Mantenimiento Rutinario de caminos Vecinales	33333. Desarrollo de Microempresas para el Mantenimiento rutinario De caminos vecinales
						33334. Contratación de Microempresas para el Mantenimiento rutinario De caminos vecinales
					3. 120392. Mantenimiento Periodico de caminos Vecinales	33335. Elaboración de Expedientes para obras De mantenimiento Periodico
				1. 043709. Red de caminos Departamentales con Adecuadas condiciones De calidad y servicio	3. 120394. Mantenimiento Rutinario de caminos Departamentales	33336. Contratación de Obras para mantenimiento Periodico de la red vial Vecinal
						33339. Desarrollo de Microempresas para el Mantenimiento rutinario De caminos Departamentales
					3. 120395. Mantenimiento Periodico de caminos Departamentales	33340. Contratación de Microempresas para el Mantenimiento rutinario De caminos Departamentales
						33341. Elaboración de Expedientes para obras De mantenimiento Periodico

3.5 Marco Lógico del programa estratégico

Sobre la base de las relaciones entre acciones, productos y resultados, se desarrolló el marco lógico del programa estratégico.

Sobre esta base, el resultado final del programa estratégico, constituye el nivel de propósito del Marco lógico, por ser el problema principal a ser resuelto. Al nivel de objetivos específicos se encuentran los resultados intermedios del modelo lógico, debido a que su logro o desarrollo es un paso fundamental para la obtención del propósito (resultado final del modelo lógico). Finalmente, el nivel de producto del marco lógico, esta asociado directamente con los productos del modelo lógico.

La estructura se complementa con los demás componentes del marco lógico, los indicadores, presupuesto y responsables para el propósito, los objetivos específicos y productos.



Marco Lógico del programa estratégico

Resumen de Objetivos	Indicadores	Métodos de verificación	Supuestos	Responsable Nacional	Responsable Regional
Fin: Contribuir al desarrollo rural y a la superación de la pobreza mejorando el acceso e integración de la población rural natal en áreas de intervención					
Propósito: Mejorar las condiciones de acceso e integración de las poblaciones rurales pobres a servicios sociosanitarios (salud, educación) y a oportunidades de mercado mejorando la dotación y la calidad de la infraestructura de la administración pública	Reducción del tiempo promedio de acceso a centro de salud Reducción del tiempo promedio de acceso a centro de educación	Línea de base del programa Evaluación de Impacto	Condiciones macroeconómicas y relaciones de intercambio estable. Apoyo constante del gobierno a la política de validación de la población y al proyecto mismo.	ANIC / PROVÍAS Descentralizado ANIC / PROVÍAS Descentralizado	
Objetivos Específicos		Reducción del tiempo promedio de acceso a centro de comercio	Sistema de Información de PROVÍAS Descentralizado	No se producen desastres naturales.	ANIC / PROVÍAS Descentralizado
1 Red de caminos de hierba dura con adecuadas condiciones de tránsito y servicio.	Proporción de Km de la red de caminos de hierba dura en buen estado	Reportes PROVÍAS Descentralizado Enfrentamiento de resultados llevado a cabo semestralmente por un auditor externo.	No hay problemas de seguridad que impidan la ejecución de las obras. La población y los autoridades locales apoyan la formación de microemprendedores de mantenimiento.		ANIC / PROVÍAS Descentralizado
		Informe mensual de monitoreo del mantenimiento rutinario del Programa.	Las comunidades están informadas en participar y controlar sus recursos del Programa.		
		Inventario vial del MTC.	El gobierno mantiene la localidad de que los municipios que cumplen con ciertos parámetros manejen recursos del Programa.		
2 Red de caminos vecinales con adecuadas condiciones de calidad y servicio	Proporción de Km de la red vecinal en buen estado	Los municipios están interesados en sumarse activamente al Programa de asistencia técnica		ANIC / PROVÍAS Descentralizado	
3 Red de caminos departamentales con adecuadas condiciones de calidad y servicio.	Proporción de Km de la red departamental en buen estado	Los municipios están dispuestos a financiar el mantenimiento de los caminos señalizados		ANIC / PROVÍAS Descentralizado	Gobiernos Regionales
4 Capacidades técnicas y financieras e institucionales de CR y GL fortalecidas para lograr una gestión sostenible de la vialidad	Eficacia en ejecución del gasto programado en la gestión vial de carreteras departamentales.	SMF		ANIC / PROVÍAS Descentralizado	Gobiernos Regionales
5. Conducción de la gestión de la Estrategia	n.d.			ANIC / PROVÍAS Descentralizado	

Productos				
1.1	Mejoramiento de caminos de hieradura.	Km de caminos de hieradura mejorados	Actas de entrega de obras	Los municipios desean asumir la gestión vial dedicándose recursos técnicos y financieros
2.1	Rehabilitación de caminos vecinales	Km de caminos vecinales rehabilitados	Informes de los Institutos Viales Provinciales (IVP)	El gobierno apoya la transferencia de recursos del Programa para que sean gestionados a nivel de gobiernos locales.
2.2	Mantenimiento rutinario de caminos vecinales	Km de caminos vecinales con mantenimiento rutinario	Informes PROVINAS Descentralizado	Las comunidades y los gobiernos locales se identifican con el proyecto y conectan sus demandas con el programa individual y regional.
2.3	Mantenimiento periódico de caminos vecinales	Km de caminos vecinales con mantenimiento periódico	Sistema de información de PROVINAS RURAL hoy PROVINAS DESCENTRALIZADO.	ANIC / PROVINAS Descentralizado
2.4	Mejoramiento de caminos vecinales	Km de caminos vecinales mejorados	Evaluación de los resultados del Programa, realizada por un consultor independiente.	ANIC / PROVINAS Descentralizado
3.1	Rehabilitación de caminos departamentales	Km de caminos departamentales rehabilitadas	Convenio de ejecución Y transferencia de responsabilidad a municipalidad	ANIC / PROVINAS Descentralizado Gobiernos Regionales Intermedios
3.2	Mantenimiento rutinario de caminos de departamentos	Km de caminos departamentales con mantenimiento rutinario	Evaluación del Programa mediante la aplicación de metodologías de participación que aseguran inclusión y opinión de las comunidades	ANIC / PROVINAS Descentralizado Gobiernos Regionales
3.3	Mantenimiento periódico de caminos departamentales	Km de caminos departamentales con mantenimiento periódico	Planes viales provinciales aprobados y en ejecución	ANIC / PROVINAS Gobiernos Regionales
3.4	Mejoramiento de caminos departamentales	Km de caminos departamentales mejorados	Consultación de mecanismos de mantenimiento vial	ANIC / PROVINAS Gobiernos Regionales
4.1	Fondecimiento de capacidades a Gobiernos Regionales	Gobiernos Regionales que realizan la gestión y el mantenimiento de los caminos departamentales	Evaluación periódica de resultados a cargo de un consultor independiente	ANIC / PROVINAS Descentralizado Gobiernos Regionales
4.2	Fondecimiento de capacidades a Gobiernos Locales	Gobiernos Locales que realizan la gestión y el mantenimiento de los caminos rurales	Resúmenes ministeriales de transferencia (GR y GR)	ANIC / PROVINAS Descentralizado
5.1	Creación de la Estrategia	n.d.		ANIC / PROVINAS Descentralizado

NOTA En el caso de los indicadores que correspondan al nivel nacional, el denominador se referirá al universo nacional, mientras que en el caso que el indicador se refiera al nivel regional denominador se referirá sólo al ámbito de la región.

3.6 Indicadores sobre los resultados y productos del programa estratégico

Los indicadores de desempeño del programa estratégico se presentan en tres niveles:

El primer nivel esta referido a los indicadores de impacto o de resultado final, son resultados por su naturaleza de largo plazo y generalmente son el resultado final de una intervención o proyecto, que genera un cambio en la calidad de vida de las personas.

Los indicadores de resultado final del programa estratégico, se refieren a la reducción en los tiempos de acceso promedio (en el ámbito de intervención del programa) a servicios sociales como: centros de salud, centros educativos o centros de comercio. Como resultado de las intervenciones de mantenimiento y rehabilitación de las vías bajo los ámbitos departamental y vecinal, la población podrá acceder en menor tiempo a los servicios indicados.



Los indicadores presentan la línea de base (la situación actual) así como la meta a lograrse en los próximos 4 años.

Indicadores del Programa estratégico a nivel de resultado final

Nivel	Indicador	Fórmula	2007	2011
Resultado Final	Reducción del tiempo de acceso promedio a centro de salud [a pie]	Promedio de muestras de tiempo(minutos) en el área de intervención (antes de la intervención y luego de la intervención)	46	35
	Reducción del tiempo de acceso promedio a centro de educación primaria [a pie]	Promedio de muestras de tiempo(minutos) en el área de intervención (antes de la intervención y luego de la intervención)	24	18
	Reducción del tiempo de acceso promedio a centro de comercio	Promedio de muestras de tiempo(minutos) en el área de intervención (antes de la intervención y luego de la intervención)	61	49

El segundo nivel de indicadores se encuentra asociado a los resultados intermedios del programa estratégico. Estos indicadores, por su naturaleza son de mediano o corto plazo, dado que la ejecución de los objetivos que monitorean, contribuye al desarrollo y ejecución del resultado final.

Los indicadores de resultado intermedio del programa estratégico, monitorean la cobertura de las intervenciones de mantenimiento y rehabilitación. La meta de estos indicadores es el incremento de la red vial con adecuado mantenimiento o rehabilitación, a nivel nacional o bajo su respectivo ámbito de intervención (departamental o vecinal).



Los resultados que se presentan en el marco lógico y en el cuadro adjunto son de carácter nacional, agregan los diferentes resultados proyectados en cada departamento.



Indicadores del Programa estratégico a nivel de resultado intermedio

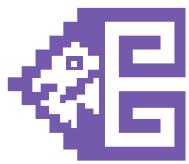
Nivel	Indicador	Formula	2007	2011
Resultado Intermedio	Incremento de Km de la red de caminos de herradura en buen estado	(Km de caminos de herradura mejorados/Km de caminos de herradura en buen estado al 2007)	1	1.49
	Proporción de Km de la red vecinal en buen estado	[Km de caminos vecinales en buen estado/Total de Km de la red de caminos vecinales]*100	26.2%	32.6%
	Proporción de Km de la red departamental en buen estado	[Km de caminos departamentales en buen estado/ Total de Km de caminos departamentales] * 100	5.3%	20.7%
	Gobiernos Regionales que asumen la responsabilidad de la gestión vial de los caminos departamentales	[Número de Gobiernos Regionales que asumen la responsabilidad de la planificación y gestión vial/ Total de Gobiernos Regionales] * 100	0.0%	100.0%
	Gobiernos Locales (municipalidades provinciales) que asumen la responsabilidad vial y gestión del mantenimiento	[Número de Municipalidades Provinciales que asumen la responsabilidad de la planificación y gestión vial/ Total de Municipalidades Provinciales] * 100	37.0%	94.8%

Finalmente, el tercer nivel de indicadores, esta referido a los productos del programa estratégico. El desarrollo de estos productos genera el logro de los objetivos monitoreados como los indicadores de resultado intermedio. Por su naturaleza son de corto plazo, pudiendo monitorearse anual o mensualmente.

Los indicadores de producto del programa, son más simples, miden básicamente incrementos en el stock de caminos rehabilitados o mantenidos de acuerdo al ámbito de intervención (departamental o vecinal).



De igual forma, el resultado que se presenta en el marco lógico, esta referido al resultado a nivel nacional.



Indicadores del Programa estratégico a nivel de producto

Nivel	Indicador	Fórmula	2007	2011
Productos	Km de caminos de hierro dura mejorados	Stock de caminos de hierro dura mejorados [Km] + nuevos caminos [Km] de hierro dura mejorados	6.228	9.278
	Km de caminos vecinales rehabilitados	Stock de caminos vecinales rehabilitados [Km] + Caminos vecinales rehabilitados adicionales [Km]	12.292	15.281
	Km de caminos vecinales con mantenimiento rutinario	Stock de caminos vecinales con mantenimiento rutinario [Km] + Caminos vecinales con mantenimiento rutinario adicionales [Km]	12.200	15.005
	Km de caminos vecinales con mantenimiento periódico	Stock de caminos vecinales con mantenimiento periódico [Km] + Caminos vecinales con mantenimiento periódico adicionales [Km]	8.883	17.204
	Km de caminos desaprovechados rehabilitados	Stock de caminos desaprovechados en buen estado [Km] + caminos desaprovechados rehabilitados adicionales [Km]	755	2.956
	Km de caminos desaprovechados con mantenimiento rutinario	Stock de caminos desaprovechados con mantenimiento rutinario [Km] + Caminos desaprovechados con mantenimiento rutinario adicionales [Km]	2.254	4.310
	Km de caminos desaprovechados con mantenimiento periódico	Stock de caminos desaprovechados con mantenimiento periódico [Km] + Caminos desaprovechados con mantenimiento periódico adicionales [Km]	708	2.792
	Gobiernos regionales que realizan la gestión vial de los caminos desaprovechados	No. de Gobiernos Regionales que realizan gestión vial / No. Total de Gobiernos Regionales	0	24
	Gobiernos locales (municipalidades provinciales) que realizan la gestión vial de los caminos rurales	No. de Gobiernos Locales (municipalidades provinciales) que realizan gestión vial / No. Total de Gobiernos Locales (municipios provinciales)	71	162

PROGRAMA ESTRATEGICO ACTIVIDAD/PROYECTO COMPONENTE	GASTO TOTAL 2008
005 . ACCESO A SERVICIOS SOCIALES BASICOS Y A OPORTUNIDADES DE MERCADO	
1.038699 TRANSFERENCIAS PARA LA EJECUCION DEL PROGRAMA, DE CAMINOS DEPARTAMENTALES	100,121,600
1.044752 TRANSFERENCIAS PARA LA EJECUCION DEL PROGRAMA, TRANSPORTE RURAL DESCENTRALIZADO	
[**] 3.120389 Mejoramiento de caminos de hacienda	13,879,911
[**] 3.120390. Rehabilitación de caminos vecinales	41,892,456
[**] 3.120391. Mantenimiento rutinario de caminos vecinales	0
[**] 3.120392. Mantenimiento periódico de caminos vecinales	20,723,220
2.043710 [*] Capacidades técnicas, financieras e institucionales de GR Y GU fortaleciendo para lograr una gestión sostenible de la viabilidad	
[**] 3.120394. Fortalecimiento de capacidades a GR	4,000,000
[**] 3.120397. Fortalecimiento de capacidades a GL	6,000,000
2.222788 [*] Programa De Caminos Departamentales	
[**] 3.77224 Gestión del Programa y Otras	5,400,000
2.81381 Programa Transporte Rural Descentralizado	
[**] 3.77224 Gestión del Programa y Otras	12,800,000
TOTAL	205,017,187

(*) Componentes por abrir en el 2008.

(**) Estos componentes son referenciales en razón a que Proviñas Descentralizado aún no define que componentes tendrían en el 2007 y que pasarían al 2008.