



¿Caminos sin rumbo? TSCo busca mejorar la transparencia en el sector de construcción

El sector de construcción, del cual los caminos es el subsector más grande, juega un papel importante para apoyar el desarrollo social y económico, aunque continuamente es calificado como una de las áreas más corruptas de la actividad económica. Para el rural pobre la corrupción puede resultar en proyectos innecesarios, inadecuados, de mala calidad o peligrosos, que a menudo están sujetos a tardanzas serias. Típicamente, esto puede resultar en la "construcción de caminos sin rumbo".

Los efectos de la corrupción son especialmente severos entre las personas vulnerables de la sociedad, quiénes son los que más confían en la provisión oportuna y económica de los servicios públicos, son los menos capaces de pagar los gastos demás asociados con el soborno, la extorsión, el fraude y otras formas de corrupción, y a menudo son los más severamente afectados por la construcción defectuosa y de mala calidad.

En general, el rural pobre carece de voz para expresar su descontento por la mala elección, el diseño inadecuado o la mala calidad de los proyectos de construcción. Ellos disponen de muy pocos medios a través de los cuales puedan quejarse. Lo que es más importante, los ciudadanos a menudo no tienen la información adecuada sobre el alcance y la naturaleza de los trabajos deseados para poder evaluar si el resultado ha sido satisfactorio y alcanzado la relación calidad-precio. Esta falta de información y de oportunidad para expresar sus reclamos deja a la gente sin poder hacer nada para cambiar el status quo.

Una nueva iniciativa financiada por el Departamento para el Desarrollo Internacional (DFID) del Reino Unido busca cambiar esta situación mejorando la transparencia y la responsabilidad en el sector de construcción mediante un mayor escrutinio en el gasto público. La Iniciativa para la Transparencia en el Sector de Construcción (TSCo) tiene como objetivo hacer que la información esté a disposición de los grupos de interés para permitirles hacerse juicios informados sobre el costo y calidad de la infraestructura construida. El concepto central es "a usted le dan por lo

que ha pagado". TSCo sigue el ejemplo de una iniciativa similar de las Industrias de Extracción (IIE), la cual ha logrado un cierto éxito y promovido el escrutinio por parte de la sociedad civil de los pagos de la compañía y los recibos del gobierno.

Aunque el punto de partida es que los países reconozcan el valor de la transparencia en todas las etapas del ciclo de construcción, el enfoque principal de TSCo está desde la adjudicación del contrato hasta la construcción final. La complejidad de las causas y los tipos de la corrupción en el sector de construcción son tal que éstos no pueden ser tratados por una sola iniciativa. Por lo tanto, TSCo desarrollará, y no duplicará, en base a iniciativas nacionales e internacionales que ya existen para incrementar la transparencia y reducir la corrupción. En el corazón de TSCo está el Multi Grupos de Interés (MGI), un organismo representativo que comprende a grupos de interés claves de gobierno, el sector privado, la sociedad civil y socios donantes. El MGI desempeña un papel de importancia fundamental en la supervisión de TSCo. La experiencia de IIE indica que este enfoque puede aumentar la confianza entre las diferentes partes, mejorar la credibilidad y conducir a formas innovadoras de trabajar. TSCo incluye pro activamente a grupos de la sociedad civil en el proceso, mejorando su capacidad para sostener gobiernos y compañías responsables.

TSCo se encuentra actualmente en la etapa piloto en varios países, incluyendo a Tanzania, Zambia, Las Filipinas, Vietnam, y Reino Unido, trabajando para lograr la implementación con el apoyo de varios donantes. Un consorcio que comprende a la Oxford Policy Management (OPM), IT Transport (ITT) y Transparencia Internacional (TI) han estado involucrados en el diseño de TSCo.

Para mayor información sírvase contactar a:

Rachel Flanary - IT Transport
CE: Rachel.flanary@ittransport.co.uk

La comunidad se une para protestar contra el mal trabajo de construcción

"Fort Portal protesta por los malos trabajos en el camino" se leía en la primera plana del periódico de la región de Rwenzori de Uganda en junio del 2007. Para algunas personas era increíble ver a líderes religiosos, al alcalde de la municipalidad de Fort Portal, a Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) y a estudiantes, lado a lado en una protesta pacífica, a pesar de sus diferentes formaciones políticas e ideologías.

Sin embargo, para el Centro de Recursos e Investigación de Kabarole (CRIK), está visión de los residentes de Fort Portal tomando juntos las calles, con carteles en los que se leía "No a la corrupción y al trabajo mal hecho, dónde está la relación calidad/precio", era el testimonio de su exitosa labor en educar a las comunidades locales sobre sus derechos.

Por varios años el CRIK ha trabajado estimulando el sentido de responsabilidad de los individuos, los líderes locales y las OSC para contribuir al desarrollo y la buena gobernanza. Los foros de lluvias de ideas, como los diálogos, retiros, y programas de radio, son utilizados para facilitar un proceso en el cual los grupos de interés local pueden entender el conflicto, el desarrollo, la corrupción, la armonía política y el potencial para la reconciliación en la región de Rwenzori y Uganda en conjunto. Los retiros realizados en el Centro de Capacitación y Conferencias de Kasunga han identificado retos como la corrupción en las instituciones públicas y privadas, y la necesidad de un empoderamiento económico en la región. La discusión abierta y la reflexión en estos temas han esclarecido a los grupos de interés local sobre sus derechos y a lo que tienen derecho, en particular en el área de entrega de servicios.

Los socios del desarrollo están tomando conciencia de que el conocimiento es poder; y que para el análisis crítico de los programas

de desarrollo la comunidad debe estar empoderada con información. El CRIK ha encabezado el proceso con su "Modelo de Monitoreo y Seguimiento de los Recursos de la Pobreza" (MSRP) y el "Programa de Radio de la Sociedad Civil" (PRSC), el cual tiene como único objetivo empoderar a las comunidades locales para una defensa activa de su derecho para mejorar la implementación de servicios e iniciativas de desarrollo sostenibles. Como resultado de estas actividades de sensibilización y el espacio brindado por los retiros y los programas de entrevistas por la radio para comprometer a sus líderes, las comunidades están exigiendo energicamente responsabilidad a sus proveedores de servicio.

Las protestas de Fort Portal reflejaron la preocupación de los grupos de interés local acerca del trabajo realizado por la Corporación de Construcción Internacional Chongqing de la China (CCIC) en el camino de Fort Portal a Hima. Partes del camino terminado ya mostraban baches. Una petición le fue entregada al Sr. Ndiwa Chepkongin Chemasuet, Inspector Residente del Distrito (IRD) del Distrito de Kabarole. Debido a esta manifestación, el Inspector de Caminos del Ministerio de Trabajo, la embajada de China, el Ministerio de Servicios Generales y líderes locales, se vieron obligados a inspeccionar el camino y se realizaron varias reuniones para tomar acciones. Se acordó que no se le haría ningún pago a la CCIC hasta que la construcción fuera mejorada de acuerdo al estándar establecido.

Para mayor información sírvase contactar a:

Christopher Busiinge - Centro de Recursos e Investigación de Kabarole
CE: cbusiinge@krcug.org
Web: www.krcg.orug

Noticias y Eventos

Noticias de la Red directo a su buzón de entrada

Noticias de la Red, el boletín de noticias electrónico mensual del IFRTD, trae las últimas noticias, eventos y recursos de la red del IFRTD directamente a su buzón de entrada.

Cada mes seleccionamos artículos acerca del transporte rural actual, próximos eventos, nuevos e interesantes recursos y recopilamos un correo electrónico fácil de asimilar. Noticias de la Red también contiene Enfoque de la Red, donde en forma corta se destaca a una organización, sitio web o proyecto que pensamos pueda interesarle.

Para suscribirse a Noticias de la Red sírvase enviar un correo electrónico a: news@ifrtd.org con su nombre y dirección de correo electrónico. Este es un servicio sin costo alguno y los datos de su correo electrónico no serán compartidos con ningún tercero.

Agradeceremos sus contribuciones a los sitios web del IFRTD, Noticias de Foro y Noticias de la Red. Sírvase enviar un correo electrónico a: info@ifrtd.org con noticias, información sobre eventos, recursos, sugerencias y retroalimentación.

Los sitios web del IFRTD se actualizan regularmente con noticias y recursos. Sírvase visitar:

www.ifrtd.org - www.mobilityandhealth.org - www.ruralwaterways.org

Reunión del Sector Salud en Beijing

En octubre los Investigadores del Programa Internacional de Investigación en Red en Movilidad y Salud se reunieron en Pekín, RPC para compartir sus primeras conclusiones de investigación. Un taller de tres días dio a todos los investigadores la oportunidad de reflexionar sobre sus primeras conclusiones antes de que sus informes finales sean presentados a principios del 2008. Ellos pudieron identificar temas comunes y trabajaron juntos a través de ejercicios de participación para traducir sus pruebas de investigación en recomendaciones políticas.



Promoviendo el programa de Movilidad y Salud en el Foro 11

El Taller se llevó a cabo en conjunto con el 11 Foro del Foro Global para Investigación de la Salud, un evento internacional que atrae a un amplio espectro de participantes del sector salud. El tema del 11 Foro fue "Acceso Equitativo: Desafíos de la investigación en salud en los países en desarrollo". El equipo de Salud y Movilidad hizo una reseña del papel fundamental de la movilidad en el acceso y entrega de los servicios de salud por medio de la exhibición de un stand (en la foto), dos sesiones públicas: un panel de discusión internacional y un taller de participación para desarrollar una estrategia para el cambio.

Los resúmenes de las primeras conclusiones de la investigación ya están en línea: http://www.mobilityandhealth.org/etc/first_findings.php

Para ver el Stand de Exhibición del IFRTD en línea visite:

www.mobilityandhealth.org/etc/threedelays.php

11 Foro: <http://www.globalforumhealth.org>

2007 Reunión del Comité Ejecutivo del IFRTD

El Comité Ejecutivo del IFRTD se reúne anualmente para revisar actividades y establecer el mandato para el siguiente año. La reunión del 2007 fue albergada en Berna, Suiza por COSUDE, un donante de mucho años del IFRTD, del 5 al 7 de diciembre. La Reunión del Comité Ejecutivo (RCE) comprendió un día de gobernanza, un taller de estrategia y un día de trabajo en red. Este fue organizado en colaboración con Transnet, la red Suiza de profesionales en transporte, y tuvo un enfoque especial en Movilidad y Salud.

Junto con el Presidente del IFRTD y la Secretaría, los participantes en la RCE incluyeron a representantes de los Foros Nacionales (FN) afiliados al IFRTD, la Comunidad en Género y Transporte Gatnet, la Organización Internacional de Trabajo, Soluciones Prácticas ITDG, ASDI, COSUDE y otros miembros de la red invitados.

El Día de Estrategia fue una oportunidad para compartir las primeras conclusiones de la etapa de la Evaluación de la Capacidad que actualmente está siendo llevada a cabo para el IFRTD por el IISD. La Evaluación de la Capacidad analiza las capacidades que se necesitan para implementar la nueva estrategia del IFRTD y en particular para preparar al IFRTD para su próxima independencia. Entre otros puntos de decisión claves, el CE optó por una pequeña junta para proporcionar supervisión en asuntos operacionales, legales y financieros, el actual CE continuará proporcionando la dirección estratégica para la red.

Para las minutas de la RCE sírvase visitar:

www.ifrtd.org/new/about/gov.php

Si desea recibir un CD Rom con todas las presentaciones que se realizaron durante la reunión sírvase ponerse en contacto con la Secretaría del IFRTD (véase el recuadro "Acercas del IFRTD").

Acercas del IFRTD:

El IFRTD es una red global de individuos y organizaciones que trabajan para lograr mejorar el acceso y la movilidad de la gente pobre rural. Este proporciona un marco para la cooperación, compartir información, el debate y defensa que une las fronteras tradicionales, geográficas, académicas e institucionales.

Ser miembro del IFRTD es libre. Todos los miembros reciben Noticias del Foro y otras publicaciones que están disponibles en la red. En más de 20 países en desarrollo redes autónomas que comparten la visión de la red internacional se han afiliado al IFRTD como Foros Nacionales.

El IFRTD cuenta con una pequeña secretaría descentralizada en Inglaterra, Perú, Camerún, Kenya, y Sri Lanka.

Por favor contacte a la Secretaría del IFRTD como sigue:

Africa
Guy Augustin Kemtsop (Africa Occidental y Central), PO Box 5769, Douala, Cameroun
Tel: 237 994 48 30 o 237 994 78 30
CE: guy.kemtsop@ifrtd.org

Asia
Peter Njenga (Africa del Este y del Sur), PO Box 314, 00502 Karen, Nairobi, Kenya
Tel/fax: 254 2 883323
CE: peter.njenga@ifrtd.org

Asia
Ranjith de Silva (Asia), 319/10, Ramanayaka Mawatha, Erarawala, Pannipitiya, Sri Lanka
Tel: 94 11 284 2972
Fax: 94 11 285 6188
CE: ranjith@ifrtd.org

El sitio web del IFRTD está en inglés, francés y español
www.ifrtd.org

Editado por Kate Czuczman
Traducción y Comp.: Alicia Bravo

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

Gobernanza en el Transporte Rural y el Desarrollo

Volumen 14, Número 1, Diciembre 2007

Buen Gobierno y Transparencia

Muchos de los factores asociados con la reducción de la pobreza en las áreas rurales, incluyendo la educación, el servicio de salud y el acceso a los mercados para vender y comprar bienes, están vinculados a la capacidad de viajar lo que a su vez depende de los senderos y caminos, que a menudo involucra vehículos o servicios de transporte. Nunca hay suficiente dinero para proveer todos los caminos y servicios de transporte que a todos nos gustaría tener, pero con el dinero disponible ¿se están logrando los mejores resultados posibles? Desafortunadamente en la mayoría de los casos la respuesta es no, por lo general como resultado del fracaso en la gobernanza.

En este número de Noticias del Foro exploramos lo que significa gobernanza en lo que a transporte rural se refiere, y hablamos de varias organizaciones e iniciativas que están abordando este tema en el mismo terreno. Desde Uganda vemos cómo las actividades de las ONG para tomar conciencia están empoderando a la sociedad civil para hacer un frente unido en contra del mal trabajo del sector de construcción. Examinamos cómo el trabajo en red está ayudando a los miembros del IFRTD en Colombia y Sri Lanka a comprometerse en un diálogo importante con sus gobiernos. La Unidad de Apoyo para Puentes Peatonales en Nepal trata el impacto positivo de la descentralización en la buena gobernanza, y Transparencia Internacional y la nueva iniciativa de TSCo comparten con nosotros su enfoque para manejar la corrupción y la transparencia dentro del sector transporte.

Cuando la gente habla sobre gobernanza, por lo general se refiere a la buena gobernanza —seguir las cosas en forma correcta, ver una actuación justa en cómo se toman las decisiones, y lograr una buena relación calidad-precio en cualquier artículo comprado o trabajo realizado. La buena gobernanza es un concepto antiguo, arraigado profundamente en cada cultura e idioma alrededor del mundo. Desde una edad temprana todos desarrollamos un sentido de lo que es correcto y de lo que no lo es, y que el gobierno y la administración supuestamente hacen lo que es correcto.

Entonces el concepto de gobernanza es entendido por todos, ricos y pobres. Lo cual es diferente del entender los detalles técnicos para usar el computador o entender los detalles de cómo un camino debería ser construido y mantenido, los cuales sólo lo entiende una parte bastante limitada de la población mundial.

En décadas recientes se han hecho amplios esfuerzos para organizar y sistematizar para alcanzar una buena gobernanza. Hay muchos análisis diferentes que desagregan la gobernanza en componentes como: transparencia, responsabilidad, participación, imparcialidad o responsabilidad social. Estos análisis pueden ser herramientas útiles para ayudar a alcanzar una buena gobernanza, pero nunca olvide el "panorama más amplio" de lograr una actuación justa y una buena relación calidad-precio. El sentido común, la noción práctica y el conocimiento de la naturaleza humana son importantes como cualquier análisis científico! La buena gobernanza no es solamente una lista de chequeo, es una forma de hacer las cosas que deberá evolucionar a medida que la situación cambie.

En este número:

1. Buen Gobierno y Transparencia
2. Comprometiendo al Gobierno en temas de transporte
3. Implementando medidas anticorrupción
4. Descentralización y Buena Gobernanza en la construcción de los puentes peatonales
5. ¿Caminos a ninguna parte? TSCo busca mejorar la transparencia en el sector de construcción; La comunidad se une para protestar contra el mal trabajo de construcción
6. Noticias y Eventos



Protestas en Fort Portal, Uganda, por el mal trabajo de construcción del camino. (Véase el artículo en la pág. 5)

Transparencia

Uno de los factores más importantes para lograr una buena gobernanza es que hayan bastantes personas que conozcan los detalles de lo que está sucediendo realmente. ¿Qué decisiones han sido tomadas? ¿Cómo fueron tomadas estas decisiones? ¿Qué información está disponible para confirmar que se tomaron las decisiones correctas? ¿Cuánto dinero se gastó y que se recibió a cambio?

La "transparencia" en poner toda esta información para que sea del dominio público es una de las exigencias centrales de la buena gobernanza, permitiendo que cualquiera revise lo que está sucediendo. El internet se ha convertido en una herramienta poderosa para publicar información y proporcionar la transparencia de lo que sucede. Si algo está mal, el público, las ONG, o los medios de información pueden expresar preocupación, y esperar que se tome alguna acción.

¿Qué es lo que no está bien?

Este artículo corto solo puede darnos unos pocos ejemplos seleccionados. Desafortunadamente no es muy difícil hallar una mala gobernanza en tantas situaciones diferentes involucrando al transporte rural.

Malas decisiones: El acceso para todo el año, incluyendo la estación de lluvias, es por lo general más importante para las comunidades rurales que los grandes y deslumbrantes proyectos para nuevos caminos que los políticos puedan preferir. Cada camino debería ser apropiado para el nivel de tráfico más que para devolver los favores durante el tiempo de elección o vincular pueblos y ciudades favorecidos por las familias de los políticos o los socios.

Continúa en la página 2



Viene de la página 1

El mantenimiento del camino casi siempre es desatendido. Los ineficaces drenajes a los lados del camino y el agua que remoja la superficie del camino a través de los baches ablandan la tierra debajo del camino, haciendo que los camiones sobrecargados se hundan en el lodo cuando llueve y la inversión se pierda ya que, relativamente, los nuevos caminos se vuelven intransitables.

También es importante considerar quien se beneficiará de cualquier mejora en el transporte. La construcción de caminos para las comunidades rurales puede hacer más fácil llevar los productos al mercado, pero algunas veces dichos caminos pueden beneficiar principalmente a los intermediarios, quienes compran la mercadería directamente de las chacras, más que a los mismos agricultores.

Un trabajo de mala calidad: Aún cuando se toman las decisiones correctas la mala calidad del trabajo puede llevar a un rápido deterioro del camino, y no obtener un verdadera relación calidad-precio. Se pueden utilizar materiales de pobre calidad o la tierra puede no ser compactada debidamente durante la construcción del camino. La superficie de un camino de grava no se le da la curvatura adecuada para drenar en forma correcta, o los drenajes a los lados y las alcantarillas no son debidamente limpiadas durante el mantenimiento.

Corrupción: Lamentablemente la corrupción de uno u otro tipo frecuentemente hace una situación de por sí ya mala aún peor. Si el "buen gobierno y la transparencia" para asegurar que las cosas se den correctamente no están en su lugar, si las acciones y los gastos no son transparentes y todos no podemos ver que está sucediendo, lamentablemente el componente humano del sistema frecuentemente fracasa.

Cuando lo individuos ven en ésta una forma de hacer dinero para ellos o de mantener sus ambiciones políticas sin ser detectados muchos no pueden resistir esta tentación. Transparencia Internacional ha

identificado más de 40 formas diferentes en las que la corrupción puede ocurrir en los proyectos de caminos (véase el artículo de la página 3).

La corrupción no sólo se limita a la construcción y mantenimiento de los caminos rurales. También puede haber prácticas de corrupción en la provisión de los servicios de transporte, por ejemplo la colusión entre los operadores de transporte para mantener los tarifas de los ómnibus y servicios de carga artificialmente altos.

¿Cómo podemos mejorar la gobernanza?

No hay una solución mágica para mejorar la gobernanza. Cualquiera sean los sistemas sofisticados implementados para mejorar la situación mentes hábiles trabajan en formas de manipular las decisiones, evadiendo las revisiones de calidad, y obteniendo dinero a través de la corrupción. Por ejemplo, si se necesitan tres cotizaciones para comprar mercadería algunos minoristas tienen tres tipos diferentes de papel membretado y proporcionan las tres cotizaciones.

Para mejorar la gobernanza se necesita una combinación de conocimiento, transparencia y aportes constructivos de los medios de comunicación. El conocimiento de los grupos de interés en transporte sobre lo que deberían alcanzar, el conocimiento de los políticos y los que toman las decisiones de que sus acciones son observadas y analizadas, la transparencia de la información para que todos puedan ver que está sucediendo y una prensa y medios televisivos considerados para que conozcan qué es lo que realmente importa y empezar una conversación sobre esto.

Para mayor información sírvase contactar a: Stephen Vincent *global Transport Knowledge Partnership (gTKP) Tema campeón para Gobernanza y Transporte*

CE: stephen.vincent@scottwilson.com **Sitio web:** www.gTKP.com

Comprometiendo al Gobierno en temas de transporte
Compartiendo las experiencias de dos redes de la sociedad civil

Trabajando con el Gobierno en Colombia

El Foro de Colombia (FC) afiliado al IFRTD se esfuerza para influenciar a las personas clave dentro del gobierno colombiano, quienes tienen el poder para contribuir a reducir los problemas de acceso y movilidad de las comunidades rurales pobres en Colombia. El Foro ha implementado estrategias exitosas a través de un proceso de:

- i) Identificación de las personas clave dentro del gobierno con quienes se pueden formar relaciones, tanto sobre la base de la ubicación geográfica como a través de la afinidad social.
ii) Presentación de una propuesta estructurada resumiendo los objetivos tanto del IFRTD y el FC, y como estos objetivos se pueden alcanzar.
iii) Disciplina para cumplir con los compromisos que se hacen.

Estas condiciones mínimas han permitido al FC ser reconocido e involucrado en el desarrollo de una Política Social Nacional en Transporte Rural. Indirectamente el compromiso del FC ha facilitado la asignación de recursos del presupuesto a temas de transporte rural lo que permitirá llevar a cabo un piloto utilizando soluciones alternativas más bien que tradicionales promoviendo los objetivos de la política.

Este ejercicio de planificación se ha basado en el conocimiento diverso y la pericia de cada miembro del FC ubicado en todas las regiones de Colombia. Este ha necesitado de redes de comunicación buenas, teléfono, virtual, así como cara a cara, a fin de fortalecer la red del FC. El apoyo de la coordinadora regional del IFRTD ha sido vital a este respecto.

Hoy, como resultado del trabajo del FC en el mencionado documento de gobierno, el intercambio de ideas con el Departamento Nacional de Planificación (DNP), y el cabildeo con contactos claves, el Proyecto de Transporte Rural para Colombia se ha vuelto una realidad, es parte del Plan Nacional de Desarrollo. ¿Y qué significa esto? Significa que el Proyecto de Transporte Rural está incluido en la política pública nacional y lo más importante esto ahora le garantiza recursos.

Continúa en la página 3



Viene de la página 2

uso de los MIT. Un resultado significativo de las actividades del FLTRD, el cual reunió a los hacedores de política en transporte y organizaciones interesadas en temas de transporte, fue la asignación de 10 millones de Rs por el Ministerio de Finanzas a la Comisión Nacional de Transporte (CNT), el organismo regulador del gobierno para el transporte terrestre de pasajeros, para el desarrollo de MIT en áreas rurales.

La CNT, en colaboración con el FLDTR, utilizó los fondos para popularizar los MIT. Esto se logró a través de desfiles en diez distritos, cada desfile acababa con una fiesta del pueblo donde la gente rural tenía la oportunidad de interactuar con los fabricantes y usuarios de los MIT e inspeccionar y discutir éstos. También fue una oportunidad para capacitar a los torneos rurales en el manejo de técnicas y comercio en la fabricación y mantenimiento de los MIT.

Otra área de interés particular para el FLDTR ha sido la práctica empresarial emergente de operar un vehículo con un doble propósito como transporte público intermedio (TPI) en las áreas rurales. Estos son camiones que han sido acondicionados con asientos y una cubierta temporal para las cabezas que lleva pasajeros y mercadería por tarifas diferentes. El FLDTR investigó la demanda por el TPI, exploró la situación legal, el seguro de los pasajeros y aspectos de seguridad, y proporcionó sugerencias para su desarrollo. La investigación reveló la popularidad del TPI en muchas áreas rurales donde compete con éxito con los servicios de ómnibus rurales. El FLDTR está trabajando en red

con el Inspector de Tránsito Motorizado, la CNT y Soluciones Prácticas (ONG) para la legalización del TPI y para mejorar sus niveles de seguridad y comodidad.

A través de su participación en el Programa de Vigilar la Agenda de Pobreza del IFRTD el FLDTR albergó un taller de participación sobre "El papel de la sociedad civil en la promoción de las políticas de transporte rural para la reducción de la pobreza". Una de las recomendaciones del taller fue reclasificar la red de caminos rurales sobre la base de su funcionalidad, el FLTRD está en el proceso de implementar esto. El FLTRD ha dedicado desde entonces atención al diseño, construcción y práctica de mantenimiento aplicable a Sri Lanka. Una serie de seminarios públicos se realizaron para compartir y divulgar la experiencia regional sobre tecnología apropiada para el diseño y mantenimiento de los caminos rurales. Uno de los resultados ha sido la invitación del Ministerio de Gobierno Local y Concejos Provinciales al FLTRD para capacitar al personal de proyectos del Banco Mundial con fondos del Proyecto de Desarrollo de Caminos Rurales.

Para mayor información sírvase contactar a la:

Sra. Mandhri Sahabandu

Foro de Lanka para el Desarrollo del Transporte Rural

CE: ifrtd@eol.lk

Sitio web del FLDTR: www.ifrtd.org/new/nfgs/srila01.php

Vigilar la Agenda de Pobreza: www.ifrtd.org/new/proj/pov_watch.php

Implementando Medidas Anticorrupción

En los países en vías de desarrollo la corrupción es una de las causas principales del fracaso para proporcionar un transporte rural adecuado. Tal corrupción ocurre en la forma de soborno y fraude, entre los ejemplos tenemos:

- El fracaso para seleccionar proyectos que beneficiarían a las poblaciones rurales.
• La malversación de fondos designados para los proyectos rurales.
• La realización de trabajos defectuosos debido a la corrupción en la selección de contratistas incompetentes.
• Los trabajos defectuosos realizados por contratistas fraudulentos.
• La sobrevaloración del trabajo debido a la corrupción durante el curso, o a consecuencia de reclamaciones de contrato fraudulentas.

Las medidas tomadas hasta ahora para tratar la corrupción, varían de país a país, pero generalmente son inadecuadas. Existe un permanente fracaso para frenar la corrupción sistemáticamente y asegurar que medidas anticorrupción sean implementadas en todo el proceso de provisión y mantenimiento de la infraestructura, y para comprometer a todos los participantes principales. La mayor parte del apoyo del donante es al presupuesto con poca o ninguna imposición de medidas anticorrupción al proyecto. Cuando se exigen tales medidas el enfoque tiende a estar en el proceso de concurso o imponer penas retroactivas.

Durante la ejecución del proyecto los donantes pueden tener un enfoque de no intervención, en la opinión que la vigilancia del proyecto (en términos de prevención y monitoreo de la corrupción) no es su responsabilidad. Muchos gobiernos de países en vías de desarrollo están en el proceso de mejorar la adquisición de procedimientos para tratar la corrupción, pero tales procedimientos todavía no están suficientemente desarrollados o no pueden implementarse adecuadamente. Muchos contratistas fracasan en adoptar procedimientos internos para limitar la corrupción. La sociedad civil puede pensar que la solución está en el monitoreo de la sociedad civil. El resultado es un enfoque poco sistemático a la corrupción que en muchos casos es ineficaz.

Todos los grupos de interés tienen un papel que jugar: Los gobiernos deberían asegurar la implementación apropiada de medidas de anticorrupción. Los donantes deberían tomar mayor responsabilidad de los proyectos desde su concepción hasta su finalización. Los contratistas deberían ser proactivos en la prevención de la corrupción dentro de sus organizaciones. Las organizaciones profesionales deberían promover la adopción de códigos anticorrupción. La sociedad civil debería aceptar que no tiene la suficiente pericia para prevenir o identificar la corrupción, y debería conseguir ayuda profesional.

Ahora se acepta introducir sistemas de proyecto y regulaciones para mejorar la salud y la seguridad. Un enfoque similar debería darse a la corrupción. Severas medidas anticorrupción que hagan impacto en todos los principales participantes del proyecto deberían aplicarse sistemáticamente sobre la base de proyecto por proyecto por cualquier grupo que proporciona el financiamiento — ya sea el donante, el prestamista, el gobierno local o nacional. Tales medidas deberían incluir un monitoreo anticorrupción por un profesional independiente, una diligencia adecuada para el proyecto y sus participantes, compromisos anticorrupción por todos los participantes, tomar conciencia de los riesgos de la responsabilidad criminal por corrupción, mayor transparencia, y medios apropiados para denunciar la corrupción e imponer las penas adecuadas. Tales medidas deberían ser adecuadas al tamaño del proyecto relevante. Estas añadirán un costo a los proyectos individuales, pero dado el daño causado por la corrupción este es un dinero bien gastado. Estas medidas no excluirán la participación de la sociedad civil en el monitoreo de los proyectos.

A menos que se haga un enfoque exhaustivo y sistemático no habrá ninguna reducción significativa de la corrupción, los fondos seguirán siendo malgastados, y los pobres seguirán siendo las víctimas principales. La imposición de tales medidas es tanto un deber moral como legal para los donantes y gobiernos que están en la posición de solicitar la implementación de dichas medidas en los proyectos que ellos financian.

Para mayor información sírvase contactar a:

Catherine Stansbury - Director de Proyecto, Sistemas Anticorrupción

Transparencia Internacional CE catherine.stansbury@transparency.org.uk

Sitio web: www.transparency.org

Los 45 rostros de la Corrupción

Transparencia Internacional ha identificado 45 formas en las que puede darse la corrupción en los proyectos de caminos. Estas están disponibles en el sitio web de la Asociación Global para el Conocimiento del Transporte (gTKP sus siglas en inglés): www.gtkp.com > gTKP Area enfocada: La gobernanza en el Transporte > Controlando la corrupción > Tema relacionado: ¿Cómo ocurre la corrupción en los proyectos de caminos?



Descentralización y Buena Gobernanza en la construcción de los puentes peatonales

¿Cómo definimos la buena gobernanza en la Unidad de Apoyo para Puentes Peatonales? No es fácil dar una respuesta sucinta a esta pregunta. La buena gobernanza no es una noción estática, es algo que cambia conforme el tiempo avanza. Lo que hace 30 años era considerado "bueno" podría ser considerado malo hoy.

El contexto en Nepal ha cambiado bastante incluso durante este milenio. Una democracia de sólo una década en el 2000, una masacre real que desaparece al rey y su familia en el 2001, una insurrección maoísta persistente hasta hace poco, los líderes localmente elegidos sustituidos por funcionarios designados por el gobierno central en el 2003, un rey que se hace del poder en el 2005, un nuevo presupuesto en el 2007 que no asignó nada al palacio. Esta breve historia es compleja y confusa y sus problemas en curso, dejando la implementación de una "buena gobernanza" en una tarea casi imposible.

Una descentralización genuina parece ser siempre uno de los requisitos previos más importantes para realizar la democratización. Una política de descentralización que tuvo lugar en el 2000, conocida como el Acta Local de Autogobernanza (ALA), tuvo y conserva muchos defectos y como tal ha estado sujeta a mucha crítica. Sin embargo, la Unidad de Apoyo para Puentes Peatonales (UAPP) decidió hacer eco al espíritu de la acta y descentralizar su apoyo a los puentes peatonales a los Gobiernos Locales (GL) con la esperanza de dar un buen ejemplo. Los GL en donde el conflicto era tolerable (eg. Ilam, Panchtar, Dolakha, Ramechhap y Kavre) fueron inevitablemente elegidos para el apoyo y no así los GL en los cuales el conflicto hacía imposible el trabajar (eg. Rukum, Rolpa, Salyan y Karnali).

La descentralización y su compañero inevitable, "la construcción de la capacidad" han probado dar más beneficios que penas. La descentralización ha permitido a la UAPP delegar la construcción del puente a los GL, lo que ha resultado en la construcción de un número sin precedentes de puentes. La norma se hizo en 200 puentes por año.

La descentralización puso a las comunidades al frente del volante y les dio el poder para determinar donde serían construidos los puentes. Este es un enfoque poco ortodoxo, ya que la infraestructura por lo general es planificada por el gobierno municipal o central. Sin embargo, en gran medida, las comunidades pudieron asumir la responsabilidad de negociar la necesidad del puente y traer todas las partes al lugar aún con las facciones en guerra, permitiendo trabajar a la UAPP en áreas dónde el conflicto era tolerable (ie ¡no ausente!).

Otro aspecto importante del enfoque de descentralización de la UAPP es la "concesión". Dado que una concesión de dos años en un GL es considerado mucho tiempo para los servidores públicos, el concesionar los mecanismos de apoyo para las comunidades a las ONG locales o al sector privado permite la continuidad del trabajo, a pesar del alto movimiento de personal dentro de los GL.

El enfoque entero ha sido formalmente adoptado por el gobierno y está expresado en la política nacional "La Estrategia del Puente Peatonal" que forma un componente integral de la "Política de Desarrollo de la Infraestructura Local" (EPP/PDIL). Los estándares, normas, tecnologías, procedimientos de gestión, procedimientos de organización de la comunidad, todos expresados en varios manuales, están en el centro del EPP/PDIL. Es obligatorio para cualquier constructor de puente, ya sea privado, el gobierno local o central, seguir la política (y manuales inherentes) que la UAPP ha desarrollado. La política comprende cinco años de trabajo, y los Manuales aproximadamente 40 años de experiencia de los Helvetas en Nepal.

Para asegurar que la amplitud de actores implicados, incluyendo a los GL, el sector privado, y las ONG locales, estén totalmente familiarizados con la política y los Manuales, la UAPP ha desarrollado una currícula asociada. La currícula está diseñada para diferentes niveles de personal: ingenieros, tecnólogos, técnicos, y los así llamados "maestros constructores de puentes". Ha sido desarrollada en colaboración con institutos educativos; universidades, colegios y escuelas profesionales. Hoy, no es la UAPP sino las instituciones educativas quienes construyen la capacidad del futuro personal del puente peatonal.



La descentralización puso a las comunidades al frente del volante

El papel de la UAPP está cambiando de la facilitación al monitoreo. El monitoreo abarca aspectos técnicos, financieros y sociales, y los procedimientos han sido desarrollados para llevar a cabo el monitoreo así como auditorías públicas. Estos procedimientos son muy engorrosos y exigentes, y se vuelven más complejos cuando el conflicto continúa y las expectativas aumentan.

Para mayor información sírvase contactar a:

Jan S Roukema - Coordinador del Programa, Helvetas-Nepal

CE: jan.roukema@helvetas.org.np

Para conocer la EPP/PDIL y los Manuales asociados visite:

Sitio web de la UAPP: www.NepalTrailBridges.org

Nepal Trail Bridge Forum (NTBF): www.NepalTrailBridgeForum.org

Presentando a Pahunch

Pahunch es el nuevo boletín trimestral del Foro de Nepal en Puentes Peatonales (FNPP), una red independiente de individuos y organizaciones involucradas en la construcción de puentes peatonales. Pahunch (Acceso) se publica en inglés y nepalí y está dirigida al trabajo, progreso y actividades en el sector del puente peatonal con la visión de alentar la transparencia.

Para descargar gratuitamente Pahunch visite: www.nepaltrailbridgeforum.org/pahunch.htm

O puede contactar al:

Foro de Nepal en Puentes Peatonales, PO Box 81, District Post Office, Patandhoka, Lalitpur, Nepal - CE: pahunch@nepaltrailbridgeforum.org

