

## **C2.5 CARRETERAS RURALES Y ACCESIBILIDAD**

Las reuniones del CT2.5 examinaron dos tópicos de los cuales las siguientes lecciones fueron aprendidas;

### **Las carreteras rurales son un factor en el desarrollo de la economía local en la lucha contra la pobreza.**

La construcción de carreteras rurales constituye un método para reducir la pobreza rural, principalmente dado al empleo que es generado. El experimento que está casi terminado en Nepal demostró el impacto de la movilización y la implicación de las poblaciones locales en llevar a cabo este trabajo. El problema continua siendo el de sobrellevar los temas sobre la calidad y la dificultad de asegurar el mantenimiento futuro, que también fue ilustrado en el debate para diferentes experimentos en África.

Una nueva aproximación para la identificación de carreteras rurales en Marruecos basado en la posibilidad de accesibilidad considera los criterios de acceso a una posible carretera en cualquier momento, estando a menos de un kilómetro de una población de una localidad de más de 50 propietarios. Esta nueva aproximación levantó gran interés entre los que toman las decisiones en los países en vías de desarrollo y satisface una necesidad importante de encontrar una alternativa a las justificaciones económicas por medio de un criterio de rentabilidad financiera para los proyectos de carreteras internos (TRI, VAN) en países en los cuales el tráfico es débil.

Se recomienda que los organismos de socorro se asocien a la aplicación de tal aproximación en los países pobres para mejorar la comprensión de las especificaciones de las carreteras rurales, considerando su interés y aceptando su financiamiento.

El análisis de criterios múltiples es una alternativa a la justificación financiera tradicional de los proyectos en los que el ejemplo de aplicación citado fue el de Bangladesh. Este criterio, de cualquier manera, posee un problema de subjetividad en la determinación de los coeficientes relevantes de diversos criterios.

## **Envolvimiento de la Población local**

Este involucrimiento puede intervenir en diversas etapas incluyendo la del planeamiento de las carreteras, su construcción o su mantenimiento. Las llaves para el éxito que surgen de los experimentos de varios países son:

- La participación financiera o en servicios de la población que incrementa el sentimiento de apropiación de la infraestructura. El 10% fue mencionado como el nivel mínimo de participación.
- La adhesión de la población es un factor de la permanencia de la infraestructura.
- El involucrimiento de la población al momento de la planificación, pero también al momento de la aplicación, muestra una facilitación de la adquisición de la tierra, los suministros, la instalación de los sitios de construcción, etc.
- La diáspora de la región puede constituir una fuente importante para el financiamiento de los proyectos de carreteras (Ej. Haití. Tiznit)
- Una analogía fue propuesta para asimilar el servicio de la accesibilidad de las carreteras a un acceso a un servicio de agua potable o de electricidad, el cual permite la consideración de una facturación por el costo de la infraestructura a los usuarios.
- Para involucrar la población local, es esencial desarrollar comunicación adaptada a los proyectos de carreteras rurales.
- La contractualización de las sociedades es también un factor de éxito.