

## **LA PROVISION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE RURAL: UNA AGENDA PARA LA REFORMA**

**M. Witkiss, J. L. Hine y S. D. Ellis, TRL Limited**

### **Objetivos del documento**

#### **Sumario**

En muchos países se padece comúnmente de una provisión muy pobre de servicios de transporte, y al mismo tiempo, tarifas elevadas. Aunque la mayoría de los servicios son proporcionados por el sector privado, la utilización de vehículos es baja, los carteles son comunes y la regulación gubernamental es débil. En este trabajo se identifican los problemas más importantes, los cuales podrían ser resueltos a través de varias formas de intervención.

Los siguientes aspectos centrales han sido identificados como las principales restricciones para el desarrollo satisfactorio de los servicios de transporte rural:

- La baja densidad de demanda de transporte
- La baja calidad de la infraestructura
- La escasa diversidad en los tipos de vehículos
- La falta de competencia en los mercados de transporte
- La incomprensión de las dependencias gubernamentales y otras agencias internacionales sobre los beneficios potenciales de mejorar la eficiencia de los servicios de transporte.

#### **Temas claves**

- Controlar los carteles del transporte, reducir las tarifas e incrementar la frecuencia de los servicios
- Reducir los precios de importación de vehículos y refacciones
- Diseñar programas de capacitación para reconocer las ventajas de conducir despacio y con precaución, así como la importancia de las rutinas de mantenimiento del vehículo
- Considerar formas para que se pudiera eliminar del mercado el exceso de capacidad de los vehículos antiguos
- Promover el uso de Medios Intermedios de Transporte (MIT)
- Diseñar métodos para apoyar financieramente un nivel mínimo de frecuencias en los servicios de transporte que no sea posible apoyar por otros medios
- Establecer sociedades con participación del Sector Público y del Sector Privado

## 1. INTRODUCCION

Existe cada vez más evidencia de que los servicios de transporte rural que actualmente se proporcionan en muchas áreas rurales en países en desarrollo – particularmente en Africa – no son satisfactorios. Generalmente la frecuencia del servicio es muy baja y a menudo prácticamente inexistente para las comunidades locales, aún para áreas que tienen vías de acceso relativamente buenas. Aunque los reducidos ingresos y la baja densidad de la demanda son los principales factores que inhiben la provisión de mejores servicios, hay bastante evidencia de que los precios del transporte son altos, la gestión ineficiente y existen carteles operando. Un proyecto de Participación Pública y Privada (PPP) podría representar una solución al problema, dados los bajos presupuestos estatales, la relativa eficiencia que pueden lograr los operadores privados, y la necesidad de mantener la frecuencia del servicio e inhibir las peores características de los carteles.

La principal ventaja de un acuerdo de PPP es que se obtiene simultáneamente los beneficios centrales de dos entidades que previamente se encontraban separadas. Los acuerdos de PPP combinan de manera única el dinamismo del sector privado con la responsabilidad social, la conciencia ambiental, el conocimiento local y el compromiso de la creación de empleos que tiene el sector público.

Resulta muy difícil ver cómo pueden eliminarse el aislamiento y la pobreza sin un nivel mínimo de servicios de transporte. En virtud de las ineficiencias y de los elevados costos que implica mover cargas por medio de la estiba, el desarrollo se verá restringido si la gente tiene que depender de este medio (o de otras formas de transporte de baja productividad) para transportar productos en cualquier distancia importante hacia el mercado. La agricultura tradicional sólo aporta una parte de la fuente de ingresos y del sustento. Otras fuentes incluyen:

- a) el suministro de servicios informales (esto es, el mercadeo de alimentos, los servicios personales) tanto para la comunidad local como para otros incluyendo al tráfico de paso
- b) el empleo formal rural y urbano en el transporte, la distribución, el procesamiento de alimentos, la manufactura a pequeña escala y la amplia gama de agencias de gobierno
- c) las remesas monetarias provenientes de parientes.

Muchas de estas otras fuentes de ingreso dependen mucho del transporte.

A fin de lograr la máxima cooperación de los operadores de transporte se propone que se discuta y negocie en detalle un paquete de medidas con los operadores y que las medidas se pongan en vigor al mismo tiempo. De este modo los operadores pueden llegar a una situación donde “todos ganan” al cambiar su comportamiento.

### 1.1. Las Fallas del Mercado

Es importante reconocer que la provisión de servicios de transporte en muchos países en desarrollo ha sido pobre debido a defectos en el funcionamiento de los mercados. Los elevados precios del transporte surgen porque un ambiente no competitivo mantiene una combinación de altos precios de los vehículos y refacciones, baja

utilización de los vehículos y altos costos de mantenimiento. La reducida utilización de los vehículos es el resultado de tener muchos operadores con altos costos dentro del negocio por la forma en que los carteles controlan los patios de camiones, en ocasiones manteniendo vehículos haciendo cola durante días o semanas para captar una carga que llevar.

Con la operación de los carteles que racionan la demanda en los patios de camiones, el exceso de oferta conduce a un incremento en las tarifas de transporte. En un mercado de libre competencia, un exceso de oferta bajaría las tarifas. Un claro ejemplo de cómo un exceso de oferta puede subir los precios del transporte se ve en Nepal, donde la oferta se raciona a través de las colas de espera. Cuando se introdujeron nuevos caminos en las áreas montañosas la demanda de porteadores comerciales se redujo, ya que fué transferida a los vehículos motorizados. Como resultado de esto las demás rutas de transporte, que no competían con los nuevos caminos, ahora tenían más porteadores que antes en la busca de clientes. La consecuencia fue que las tarifas de los porteadores se elevaron sustancialmente para ayudar a asegurar que el resto de los transportistas siguieran teniendo un ingreso para vivir ya que ahora tenían menos trabajo. Los porteadores rechazaban trabajar por menos paga y no había competición debido a la forma en que se organizaban las colas de espera para conseguir los clientes.

La mayor parte de los países en desarrollo no tienen políticas activas combatiendo el monopolio y los carteles. En esta área, el control de precios directo es tal vez la principal arma y con frecuencia la única.

## **1.2. La Utilización de los Vehículos y el Exceso de Capacidad**

La combinación de políticas podría incrementar la utilización de vehículos. El exceso de capacidad en los vehículos fomenta la ineficiencia debido al manejo compartido de la demanda a través del sistema de líneas de espera. El exceso de capacidad podría reducirse con una política de traspasos y chatarrización de los vehículos más viejos. Un mayor rigor en las inspecciones vehiculares obligatorias también podría ayudar a eliminar los vehículos más inseguros así como los más contaminantes. También podría aumentarse el número de patios para camiones y autobuses. Esto aumentaría automáticamente el número de vehículos “disponibles para fletar” y reduciría la colusión en los precios.

La reducción del exceso de capacidad por el traspaso de los vehículos más viejos es indudablemente una medida controversial. Hay el problema obvio de que los vehículos comprados regresarían a la operación de los carteles si no son sacados de servicio. No hay una forma directa de saber, a priori, si la política sería efectiva. Se ha puesto a consideración como una posible manera de inducir al resto de los operadores a cooperar con el proyecto a corto plazo y para ayudarlos a incrementar su utilización. La demanda actual podría entonces repartirse entre un número menor de operadores, reduciendo los costos totales.

Se ha reconocido por algún tiempo que el exceso de personal y de capacidad pueden obstaculizar la eficiencia. En años recientes el Banco Mundial ha dado cierto apoyo para reducir el exceso de personal en el sector público de muchos países en desarrollo.

### **1.3. Disponibilidad del Servicio y Concesión de Rutas**

Para aumentar la frecuencia del servicio y prestar servicios de transporte a las localidades más remotas con base en un criterio social, las rutas podrían ser dadas en concesión. Adicionalmente, a los operadores podría exigírseles que dieran el servicio conforme a un itinerario. Esto a menudo significaría partir de la terminal de autobuses antes de que el vehículo estuviera completamente lleno. Con esto los pasajeros tendrían más oportunidad de abordar el bus en algunos puntos a lo largo de la ruta. Como ya se ha mencionado antes, muchas de las rutas rurales más alejadas tendrían necesidad de subsidios directos o cruzados en la operación, a fin de proporcionar un servicio mínimo con criterios sociales. Esto es muy común en los países con altos ingresos.

El control o la autorización gubernamental de las cuotas y niveles tarifarios puede jugar un papel importante para mantener los precios bajos. Sin embargo esto debe de manejarse con cuidado; puesto que la publicación de tarifas también se ha usado colectivamente para prevenir que los operadores las bajen incluso aún más.

Las cuotas y tarifas más reducidas y un aumento en las frecuencias de los viajes ayudarían a estimular una expansión del mercado. Si las comunidades rurales tuvieran mayor certeza sobre los servicios regulares entonces planearían a tiempo sus asuntos (en términos del mercadeo de las cosechas, búsqueda de empleo, etc.) a fin de sacar provecho de la nueva situación.

Una solución para los mercados restringidos de transporte de pasajeros es ofrecer en concesión un cierto número de rutas en conjunto y exigir a los operadores a que ofrezcan propuestas para servir todo el mercado. Las frecuencias de las rutas, los niveles tarifarios y la cantidad de cualquier subsidio requerido se harían explícitos en los procesos de licitación y de negociación. Los grupos de operadores existentes podrían ser alentados a formar compañías para entrar a competir por las licitaciones. Las licitaciones para rutas se usan en economías con altos ingresos y podrían ser apropiadas para ciertas operaciones en países en desarrollo.

Cuando las licitaciones se ganan y el servicio es establecido, hay el inconveniente de que cualquier competencia ulterior podría desvanecerse. Todavía más, la puja “por el mercado” conlleva un elemento de subsidio cruzado entre las rutas. A fin de garantizar que el operador trabaje sobre las rutas con baja demanda es necesario a veces ofrecer alguna protección contra la competencia en las rutas rentables de alta demanda. Hacer cumplir esta protección podría ser difícil en las localidades rurales.

### **1.4. El Aumento en el Uso de Medios Intermedios de Transporte**

Una forma de aumentar la disponibilidad de transporte e incrementar la competencia en sitios donde hay mercados sería estimular y establecer el uso de nuevos tipos de vehículos. Las estaciones para bicicletas, rickshaws y motocicletas son comunes para los movimientos a cortas distancias en áreas urbanas y rurales en muchos países asiáticos. Los tractores agrícolas, remolques, microtractores adaptados para el movimiento de pasajeros o motocicletas con sidecar podrían todos ellos ser empleados para llevar cargas más pesadas en rutas relativamente largas con menor densidad de demanda. Podrían ser útiles nuevas formas de operación del transporte

desde diferentes terminales para establecer una nueva dimensión en la competición. Los distintos tipos de vehículos tienen diferentes características y podrían requerir distintas estructuras tarifarias.

Al desarrollar un proyecto de PPP sería importante reconocer la contribución de los MIT<sup>1</sup> particularmente para las rutas más cortas y de menor demanda. Estos vehículos son esenciales para las comunidades rurales a fin de tener acceso a los servicios sociales y económicos. También son un elemento esencial para un sistema eficiente de transporte rural ya que estos medios permiten acumular los productos del campo y que los vehículos más grandes operen eficientemente. Sin embargo, algunos planeadores de políticas juzgan a menudo desfavorablemente a los MIT de modo que la legislación actúa oponiéndose al uso exitoso de este tipo de vehículos. Un proyecto de PPP tendría que reconocer la contribución hecha por este sector más informal y procurar asegurarse de que la legislación gubernamental o la práctica comercial no inhiban el uso de los MIT.

### **1.5. Posibles Métodos para Subsidiar los Servicios de Transporte Rurales**

En los países en desarrollo la mayor parte de los subsidios del transporte no han sido explícitamente dirigidos a los grupos rurales pobres. En algunos países se han mantenido bajos tanto los precios de los combustibles como las tarifas de los autobuses. Estas medidas se han diseñado en gran parte para proteger a la población urbana (de mayores ingresos) de la inflación de precios. Debido a que el transporte rural es más informal, y lo suministra en su mayor parte el sector privado, los transportadores rurales no han recibido subsidios directos para sus operaciones en el mismo grado que sus homólogos urbanos.

En países con altos ingresos se han utilizado varios tipos de subsidios de transporte. En el pasado el gobierno del Reino Unido empleó subsidios tanto para el combustible de los autobuses como para sus recorridos (otorgados basándose en las distancias de los trayectos) en las rutas rurales. Los subsidios específicos a las rutas han sido otorgados por las autoridades locales.

Se ha argumentado que los subsidios de los servicios no siempre llega a aquellas personas que más ayuda requieren con los costos del transporte. Los principales beneficiarios son usualmente los sectores más ricos de la población, quienes tienden a viajar más. Los pases de viaje y los esquemas de abonos de transporte están entre los métodos empleados para que los subsidios sean entregados a grupos específicos, y pueden adaptarse a las condiciones locales. Por ejemplo los pases de viaje pueden emitirse para exención de pagos, pagos de media tarifa, etc. y al igual que los abonos de transporte pueden distribuirse conforme a criterios específicos. Como todos los esquemas subsidiados, se puede abusar de los abonos y los pases. Por ejemplo, el exceso más probable es la venta del abono a otros, sin ser utilizado por aquellos para los que estaba destinado. Incluso si esto ocurre, los mayores beneficiarios de estos programas siguen siendo los receptores originales.

En el Reino Unido, los abonos de transporte y los pases de viaje se han usado por mucho tiempo para apoyar la movilidad de las personas de edad avanzada con

---

<sup>1</sup> M.I.T. = Medios Intermedios de Transporte (Nota del Traductor).

esquemas que varían de condado a condado. Los resultados de estos esquemas están reportados por Balcombe, Astrop y Hill (1998).

En el entorno actual es improbable que los subsidios jueguen un amplio papel universal en un nuevo acuerdo de PPP. Sin embargo, los subsidios deberían ser examinados meticulosamente como una solución para suministrar transporte, en especial para las localidades más remotas donde podría no existir un servicio de transporte continuo, o en casos donde la frecuencia del servicio sea tan baja que se mide en semanas ó meses.

### **1.6. Los Precios de los Vehículos**

Desde hace mucho se ha reconocido que diferencias importantes en los precios del mismo producto pueden mantenerse por largos periodos de tiempo en diferentes mercados nacionales. Sin embargo los tipos de cambio y las diferencias en los impuestos pueden disimular las disparidades hasta cierto punto. Las diferencias en los precios de los vehículos en distintos mercados no solamente ocurren en Africa y Asia. Por ejemplo los precios de los automóviles en el Reino Unido han sido mayores que en el resto de Europa por dos décadas aproximadamente. Anuncios de publicidad recientes han señalado que para ciertos modelos de vehículos los precios podrían ser un 60 por ciento mayores en el Reino Unido que en el mercado europeo más barato. Aunque ha habido cierta renuencia para abordar este problema (quizá por las implicaciones sobre el empleo en el sector manufacturero) hay indicios recientes de que deberían tomarse medidas ahora para introducir mayor competencia y restringir el poder monopólico de las agencias distribuidoras exclusivas.

Varios estudios han encontrado evidencia de que los precios de nuevas unidades (sin impuestos) para los camiones importados en Africa son en general el doble o triple que en Asia. Con el empleo de políticas de compra masiva concertadas (por el gobierno, las agencias internacionales de ayuda, o grandes firmas comerciales) los precios de los vehículos nuevos podrían reducirse en gran medida. Las agencias distribuidoras con derechos de exclusividad (que negocian cantidades relativamente pequeñas) también hacen que los precios de las refacciones resulten demasiado elevados (Rizet y Hine 1993).

### **1.7. Los Costos de Mantenimiento de los Vehículos**

Se han encontrado diferencias grandes en los costos de mantenimiento de vehículos entre Africa y Asia. Aunque algunas de las diferencias podrían relacionarse a las disparidades en la rugosidad de las capas de rodadura viales, parece ser que el cuidado de los conductores, la conducción a bajas velocidades y la atención a las rutinas de mantenimiento (en particular el cambio frecuente de aceite de los motores) son de importancia crítica. Los programas de capacitación serían bastante rentables si unos cuantos mensajes sencillos sobre estos temas lograran convencer a los propietarios y conductores.

### **1.8. Un Ambiente Permisivo para un Transporte Rural Eficiente**

Se ha identificado una gama de medidas que podrían proporcionar servicios de transporte rural más baratos y de mayor frecuencia. En la práctica cada localidad

podría necesitar una combinación distinta de estas medidas. Para cada país o región se necesitará llevar a cabo estudios y analizar los resultados para identificar dónde residen las restricciones centrales. También se requerirán discusiones locales a fin de tener alguna retroalimentación sobre cuáles medidas pueden implantarse con éxito y cuáles podrían provocar los principales problemas.

La naturaleza del transporte rural en los países en desarrollo no es concreta y debido a esto el gobierno tendría que poner más énfasis en tomar medidas para ayudar a conformar un medio ambiente en el cual un servicio de transporte rural competitivo y eficiente pudiera prosperar.

La capacitación de los operadores, conductores y mecánicos podría resultar muy valiosa para ayudar a reducir los costos de mantenimiento y el riesgo de accidentes. La sobreoferta de vehículos convencionales se ha identificado ya en varias localidades y por tanto no sería tan importante la necesidad de nuevas fuentes de crédito para adquirir más vehículos. No obstante, es más probable que se requiera el crédito si se van a introducir servicios con nuevos tipos de vehículos. Los nuevos servicios con MIT podrían necesitar nuevas facilidades de crédito. Del mismo modo, si puede demostrarse que hay sólidas razones económicas para reemplazar los viejos vehículos –con altos costos de operación– por vehículos nuevos entonces otra vez habría un buen argumento para la provisión de nuevas facilidades de crédito.

El éxito de estas iniciativas dependerá de una fuerte cultura empresarial la cual buscará dinámicamente nuevas oportunidades para maximizar el uso de sus activos. El fomento de esta cultura podría requerir de capacitación para enseñar las habilidades contables básicas y destacar los tipos de oportunidades que pudieran estar disponibles. Esta capacitación no debería darse sólo a los operadores vehiculares sino también al personal que repara e importa vehículos y refacciones, y a los integrantes de las industrias rurales atendidas por los proveedores de servicios vehiculares. Varios cambios en la reglamentación del transporte que permitan el uso de servicios con vehículos menos convencionales (basados en MIT), tales como tractores de eje sencillo, podrían ayudar a introducir nuevos servicios así como una nueva dimensión de la competencia.

### **1.9. Otras Restricciones**

La introducción de las medidas indicadas anteriormente necesitaría ser apoyada por otras actividades para enfrentar varias restricciones a los servicios de transporte rural mejorados. Por ejemplo un programa de gestión de la demanda que aborde el acceso a los mercados y a la información sobre ellos; el establecimiento de empresas con agentes de forma que encuentren cargas para los vehículos vacíos; el uso de comunicaciones modernas para organizar los servicios de transporte y transferir información; y medidas de planeación de redes para maximizar la interconectividad de las rutas, y asegurar la maximización de rendimientos de los limitados presupuestos con el uso de mejoras puntuales para mantener transitable la mayor proporción posible de la red vial. Muchas de estas actividades requerirán una cooperación cercana con organizaciones que no son del transporte.

## 2. UN POSIBLE PROGRAMA

A fin de asegurar al máximo el éxito en la introducción de este cambio mayor en el suministro de servicios de transporte rural es esencial lograr la mayor cooperación de los operadores de transporte y de las otras partes interesadas. Para lograr esto se sugiere seguir los siguientes pasos:

1. Los líderes políticos y los funcionarios de gobierno en las altas esferas deben darse cuenta de estas cuestiones y de los enormes beneficios potenciales. Es importante recordar que una mejoría significativa en los servicios de transporte rural tendría un efecto multiplicativo en la economía que correspondería a varias veces la mejora lograda en los estándares de mantenimiento vial.
2. A los líderes políticos debería pedírseles entonces que se comprometieran a lograr los cambios “adhiriéndose” al proceso. Esto podría ser parte de una reforma al Programa de Transporte y Viajes Rurales (RTTP)<sup>2</sup> que es un componente del Programa de Transporte para el Africa Subsahariana (SSATP)<sup>3</sup>.
3. Deberían identificarse las agencias internacionales de ayuda y solicitarles que comprometan fondos y que también participen en el proceso. El dinero de las agencias internacionales debería estar disponible para ayudar a implantar la nueva política y cubrir los costos siguientes: administración, estudios y planeación del proyecto piloto, la capacitación de los operadores y de los conductores, la compra del exceso de capacidad, los costos financieros iniciales de los acuerdos para la importación de vehículos y refacciones más baratos, los subsidios para los servicios de transporte en áreas remotas durante el periodo inicial del proyecto piloto.
4. Se deben identificar y preparar a los “campeones” o líderes locales del proceso de cambio. Estos podran ser políticos que representen a áreas rurales, representantes de grupos de usuarios, funcionarios, etc.
5. Deberían lograrse acuerdos presupuestales para cubrir los costos de la administración y otros gastos del programa. Una nueva célula gubernamental debería de establecerse eligiendo servidores públicos para planear y supervisar los cambios.
6. Deberían identificarse las áreas piloto en las cuales la nueva política de transporte rural pueda ser ensayada.
7. Deberían organizarse encuestas para coleccionar datos sobre los patrones actuales del transporte rural, las tarifas, los precios de los vehículos etc. en las regiones inicialmente identificadas como áreas piloto para los cambios.
8. Los datos obtenidos en las encuestas deberían analizarse para identificar la frecuencia de movimientos de pasajeros, vehículos y cargas en las distintas rutas. Deberían prepararse perfiles típicos de ingresos y costos para los diferentes tipos de vehículos.
9. Deberían prepararse planes para una solución alternativa en cada área piloto. Las posibles soluciones podrían implicar la introducción de competición reciente a través de nuevos operadores y nuevos modos de transporte (esto es, NMT o MIT) o la introducción de concesiones para rutas que impliquen contratos para emprender nuevas formas de operación. Los planes podrían incluir la capacitación de conductores y de operadores, subsidios operativos para las rutas

---

<sup>2</sup> Rural Travel and Transport Program (RTTP), por sus siglas en inglés (Nota del Traductor).

<sup>3</sup> Sub-Saharan African Transport Program (SSATP), por sus siglas en inglés (Nota del Traductor).

- hacia las comunidades más alejadas y la compra del exceso de capacidad donde resulte obvio que los carteles están apoyados en la sobreoferta global de los vehículos.
10. La publicidad en la prensa y en los medios debe organizarse para informar al público de los cambios que podrían ocurrir.
  11. Los cambios necesarios en la legislación del transporte deben ser organizados y aprobados.
  12. Deben mantenerse discusiones exhaustivas con los operadores, políticos, autoridades locales, grupos de usuarios y operadores de transporte.
  13. Debería facilitarse la asistencia y un posible financiamiento a un importador de vehículos ya existente o a uno nuevo para establecer contacto e importar vehículos y refacciones más baratos, lo cual probablemente se haga a través de proveedores asiáticos. Cualquier reglamentación sobre los vehículos y su uso que obstaculice el abastecimiento de vehículos más baratos debe ser identificada, investigada y enfrentada.
  14. Los planes del área piloto deberían ser modificados para tomar en cuenta los puntos de vista de las partes interesadas.
  15. Se debería convencer a los operadores de transporte de que obtendrían mayores beneficios si abandonan sus costumbres restrictivas actuales, aceptan tarifas más bajas y aumentan sus frecuencias de viajes bajo los términos de las nuevas concesiones de rutas. Los beneficios podrían incluir:
    - a) precios más bajos en los vehículos nuevos y en las refacciones
    - b) capacitación sobre cómo manejar y mantener sus vehículos de modo más económico.
    - c) la compra y la chatarrización de una parte de su capacidad (de los vehículos más viejos y obsoletos).
    - d) subsidios para operar en las rutas de tráfico mínimo y en las más remotas.
  16. Las actividades descritas anteriormente deberían ponerse en el contexto de los estilos de vida rurales sostenibles a través del examen de las restricciones familiares existentes, los vínculos campo-ciudad y las interrelaciones entre los sectores.

### 3. CONCLUSION

Este trabajo ha mostrado que la dependencia habitual del sector privado para la prestación de servicios de transporte en particular a las comunidades rurales más alejadas claramente no está funcionando. Las secciones más pobres de las comunidades rurales continúan aisladas con poco o ningún acceso a los modos de transporte motorizados o no motorizados. Para las comunidades más alejadas donde la viabilidad de los servicios puramente comerciales está limitada se requiere de alguna forma de participación pública para asegurar el suministro de una frecuencia mínima de servicios. También hay necesidad de un mayor grado de compromiso político para influenciar las políticas, fomentar el uso de los MIT y desalentar algunas prácticas anticompetitivas utilizadas por las asociaciones y sindicatos de transporte.

Una participación conjunta del sector público con el sector privado que proporcione una gama de servicios de transporte a las comunidades rurales tendrá impacto en la pobreza rural de varias maneras. Un incremento en la frecuencia de los servicios de transporte reducirá el aislamiento rural e incrementará el alcance efectivo de las

oportunidades para captar ingresos por parte de los habitantes rurales. Una disminución en los precios de transporte derivada de las mejoras en la eficiencia permitirá a los campesinos hacer más viajes y reducirá el impacto de los costos del transporte sobre los precios a la salida de los cultivos. Por lo general el costo de los servicios convencionales de transporte motorizado representa una proporción importante del ingreso de los hogares pobres. Un incremento en la disponibilidad de MIT también dará mayor seguridad a las familias pobres de poder emprender tareas de transporte al nivel de pueblos y viajar distancias mayores, por ejemplo, hacia los mercados locales.

La clave del éxito del tipo de programa de acción descrito en la Sección 2 será el apoyo político, un enfoque multisectorial y la participación de todas las partes interesadas relevantes. Una asociación pública-privada tendrá la ventaja de poder formalizar estas relaciones y por tanto de alcanzar cabalmente a los grupos marginados a la vez que se incrementa la viabilidad de los operadores comerciales del transporte rural.

#### **REFERENCIAS PRINCIPALES**

Astrop A (1993). The trend in rural bus services since deregulation. Project Report 21. Crowthorne: Transport Research Laboratory

Carbajo, J (1993). Regulatory Reform in Transport – Some Recent Experiences. World Bank Symposium. Washington DC: World Bank

Edmonds, G (1998). Wasted Time: the Price of Poor Access. RATP3 Ch.8, ILO Policies Development Unit, London

Ellis S and J Hine (1998). The provision of rural transport services. World Bank Discussion Paper. Washington D. C: World Bank

Lockwood, S (1997). Public Private Partnerships are the Answer: What is the Question? Transportation Finance for the 21st Century - Proceedings of a Conference - Dallas, Texas April 23-25 1997 Transportation Research Board, USA

Rizet, C and J Hine (1993). A Comparison of the Costs and Productivity of Road Freight Transport in Africa and Pakistan. Transport Reviews, Vol. 13, No. 2, 151-165