

EL SUMINISTRO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE RURAL CONVENCIONALES

ESTUDIO DE CASO: SERVICIOS DE TRANSPORTE RURAL EN MALI

S. D. Ellis, TRL Limited

Objetivos del estudio de caso

Aunque Malí tiene costos de transporte muy altos, además existen limitaciones a la viabilidad de los servicios de transporte debido a las bajas densidades de población en gran parte del país. No obstante, hay varias tareas que pueden emprenderse para mejorar la eficiencia de los servicios de transporte rural, reducir los costos e incrementar la disponibilidad del servicio.

1. LOS ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE EN MALI

La longitud de los caminos clasificados en Malí es de 14,776 Km (Estadísticas Anuales de Transporte, 1995), aunque probablemente hay otros 30,000 Km de caminos agrestes sin mantenimiento alguno. La red catalogada está muy mal conservada, ya que el 57% se clasifica como en malas condiciones. La densidad de caminos en Malí es una de las más bajas en el Africa Occidental, con 1.18 Km de camino por cada 100 Km², comparada con el valor global de 3.1 Km/100 Km² para la Comunidad Económica de los Estados de Africa Occidental (CEAO)

El país recién introdujo un nuevo sistema de registro de vehículos y aunque es difícil determinar el número preciso de vehículos, la mejor estimación disponible viene del distrito de Bamako con una flota total de 46,600 vehículos tanto nuevos como usados, donde el 80% son de registro reciente. Una estimación coloca al número de vehículos usados para operaciones rurales en 840. La flota vehicular está sumamente concentrada en Bamako y como resultado de ello generalmente parece que hay un exceso de demanda.

La Tabla 1 muestra las distancias a ciertos servicios socioeconómicos básicos. Aproximadamente el 70% de las comunidades se encuentran a un máximo de 5 Km de una escuela básica primaria pero la distancia aumenta para el acceso a las escuelas secundarias, con el 88% de las comunidades alejadas en más de 15 Km. Alrededor del 50% de las comunidades están a menos de 5 Km de los servicios semanales de transporte pero sólo el 21% de las comunidades distan menos de 5 Km de servicios diarios de transporte. Este es un problema particular para el transporte de emergencias, ya que el 37% de las comunidades están situadas a distancias mayores de 15 Km de los servicios de salud. Como ya se ha discutido, el sistema de mercadeo en Malí está muy desarrollado, y como resultado de ello cerca de un 50% de las comunidades están a menos de 5 Km de un mercado local, mientras que un 84% se encuentran a distancias de menores a 15 Km.

Tabla 1: Distancia de las comunidades rurales a los servicios socioeconómicos

Servicio	Porcentaje de comunidades dentro de cierta distancia al servicio			
	< 5 Km	5 - 14 Km	> 15 Km	No se sabe
Escuela primaria (1)	69.2	9.8	13.5	7.4
Escuela primaria (2)	47.1	37.8	14.5	0.7
Escuela primaria (3)	11.0	26.0	60.3	2.6
Escuela secundaria (4)	2.1	2.2	88.1	7.6
Oficina Postal	15.4	20.7	60.2	3.8
Mercado local	48.1	36.2	15.7	0.0
Transporte diario	21.4	19.5	44.1	15.0
Transporte semanal	46.9	26.1	19.8	7.2
Servicio de salud con planeación familiar	16.8	32.3	37.2	13.7

2. EL COSTO Y LA ASEQUIBILIDAD DEL TRANSPORTE RURAL EN MALI

Para determinar la asequibilidad del transporte rural resulta conveniente tratarlo en el contexto de los ingresos y de los gastos rurales. La Tabla 2 muestra el gasto promedio per cápita en Malí. Debería notarse que la pobreza es un fenómeno rural relevante en Malí, ya que el 86% y el 92% de los pobres y de los muy pobres respectivamente están en el campo.

Tabla 2: Gasto promedio per cápita (precios de 1997)

	No pobres	Pobres	Muy pobres
Gastos anuales (FCFA)¹	355,520	178,344	107,562
Porcentaje del gasto total en:			
Alimentos	55.8	64.6	64.6
Vestido	13.7	10.1	10.1
Vivienda, energía y agua	12.2	12.1	12.1
Transporte y comunicaciones	4.0	2.1	2.1
Salud	2.6	1.7	1.7
Educación	1.4	0.7	0.7
Otros	10.3	8.7	8.7
Gasto anual disponible para transporte (FCFA)	14,220	3,745	2,260

Si el gasto anual se compara con los costos típicos de transporte que fueron encontrados durante las visitas de campo, resulta obvio que la capacidad de la gente del campo para pagar por los servicios de transporte es muy limitada. Para una persona muy pobre que vive en un área remota con problemas estacionales de acceso, tal como Kolokani (en el campo), esto significa hacer tan sólo de dos a tres viajes por año. Aún suponiendo que esta cifra pueda multiplicarse por el número de personas en cada familia, es claro que las posibilidades para los viajes de los hogares son todavía muy limitadas.

¹ La unidad monetaria de Malí es el Franco CFA, abreviado FCFA (Nota del Traductor).

La Tabla 3 muestra también que los costos de transporte dependen de la calidad de la infraestructura y (donde los caminos están en malas condiciones) de la época del año, esto es, los costos de transporte aumentan a medida que la calidad del camino se deteriora o donde el acceso está en riesgo por los efectos de las lluvias torrenciales. En 1978 un estudio encontró que los costos de transporte se incrementaban 1.5 veces al cambiar de una superficie pavimentada a una revestida de grava en buenas condiciones, y que el costo se duplicaba al cambiar de una superficie pavimentada a un camino no pavimentado de baja calidad. A grandes rasgos, estas diferencias se han mantenido hasta la actualidad.

Tabla 3: Costos típicos de transporte encontrados durante las visitas de campo

Ruta	Distancia (Km)	Tipo de camino	Tipo de movimiento	Costo (FCFA) ²
Bamako (urbana)	6	Pavimentado	Pasajeros	155
Bamako-Fana	125	Pavimentado	Pasajeros r	1000
Dioila (rural)	15	Sin pavimentar	Pasajeros	250
Segou-Katiéna	87	1/2 Pavimentado, 1/2 Sin pavimentar	Pasajeros Mercancías	1000 (tiempo seco) 1500 (lluvias) 6.0/kg (tiempo seco) 12.5/kg (lluvias)
Kolokani (rural)	25	Sin pavimentar	Pasajeros	400
Kolokani (rural)	45	Sin pavimentar	Pasajeros Mercancías	500 (tiempo seco) 1000 (lluvias) 15/kg (tiempo seco)
Kolokani (rural)	11	Sin acceso a los vehículos	Mercancías en carro de tracción animal	5/kg

El problema de la pobreza es particularmente agudo en las áreas rurales, ya que allí viven la mayoría de los pobres, y hay muy poca infraestructura lo que provoca altos costos de transporte.

3. LOS FACTORES QUE DETERMINAN LA EFICIENCIA EN LA PROVISION DEL SERVICIO

3.1 Las Uniones de Transporte

Desde 1992 ha habido un mercado libre del transporte en Malí y por tanto sin regulación gubernamental sobre las rutas o sobre las tarifas. Sin embargo, luego de la liberalización hubo una significativa reducción de los costos de transporte en el país. Se pensaba que había prácticas de “dumping” en los servicios de transporte, es decir, las tarifas de transporte de carga se encontraban por debajo de los costos de operación, y esto condujo a la desaparición de un buen número de operadores vehiculares en el país. Un ejemplo de la industria del petróleo fue que el precio por

² La tasa de cambio es aproximadamente FCFA 770 por dólar

tonelada-kilómetro bajó de un nivel de entre 32 y 35 Francos CFA a 16 Francos CFA después de la liberalización.

Para detener la desaparición percibida de la industria del transporte en Malí, las uniones de transporte intervinieron al publicar precios mínimos y máximos voluntarios para todo el sector de transporte vial. Estos precios se basaban en los cálculos que previamente había usado el gobierno. Esta práctica aún se mantiene vigente en la actualidad.

Actualmente existen cuatro uniones (o sindicatos) principales. Aunque no ha sido posible determinar el número exacto de operadores que pertenecen a cada unión, la experiencia de la visita de campo sugeriría que los operadores afiliados se encuentran virtualmente en un 100% dentro del ambiente rural y que la mayoría de ellos están en las rutas interurbanas.

El sistema de sindicatos requiere que los operadores utilicen los parqueaderos de camiones donde deben esperar para captar cargas sobre una base de que el primero que llega es el primero al que se sirve. Esto puede significar para los operadores una espera de varios días a fin de asegurar una carga. El problema se vuelve particularmente agudo en Bamako pero también puede ser observado en muchos mercados rurales en todo el país. Para poder ser miembro de un sindicato se debe pagar una cuota de admisión (FCFA 10,000 cada 3 años), una cuota anual de socio (FCFA 2,000 por año) una pequeña cuota diaria para utilizar el patio de camiones (cerca de FCFA 500 al día) y una cuota por cada viaje realizado (aproximadamente entre 500 y 1000 Francos FCA según el viaje y la capacidad del vehículo).

La práctica de hacer cola para esperar las cargas y aplicar precios fijos para rutas particulares hace que la flota vehicular sea muy ineficiente. No existen incentivos para los operadores a fin de que tengan conocimiento de sus propios costos de operación, o para renovar sus vehículos para maximizar su utilización. El resultado de esto es una flota vehicular muy vieja que sólo sobrevive porque se lo permite el sistema.

3.2 El Ambiente de las Políticas

En la actualidad hay una gran confusión acerca de la política del transporte en Malí. Existen muchas organizaciones distintas que tienen intereses en el sistema de transporte, pero ninguna de ellas sabe lo que las demás están haciendo. Por ejemplo, las uniones de transporte tienen contacto con el Ministerio de Transporte pero el Ministerio de Finanzas colecta todos los gravámenes de importación, los impuestos sobre combustibles y los impuestos de viajes. Ni el Ministerio de Transporte ni las uniones de transporte tienen certeza sobre cómo están siendo usados los impuestos. No hay coordinación entre las distintas organizaciones. A nivel rural, la situación se complica todavía más porque el Ministerio para el Desarrollo Rural y Agricultura está interesado en la eficiencia del sistema de transporte, al lado de organizaciones como la Junta de Mercadeo Algodonera.

El resultado es que se están desarrollando relaciones individuales entre las uniones de transporte y cada una de las organizaciones interesadas llegando así a un equilibrio ineficiente. En la actualidad hay una presión en Malí para desarrollar un Consejo de

Caminos donde todas las partes interesadas puedan reunirse y desarrollar una política de transporte coordinada en el país. Se requiere una mayor transparencia con relación a qué ingresos se están obteniendo, de dónde provienen y para qué propósito se usarán. La confusión hace al proceso de transporte sumamente agotador e incierto. Intrínsecamente no existen incentivos para que operadores más eficientes se incorporen al mercado.

Actualmente esta situación está a punto de convertirse en crisis debido a que una compañía norteamericana desea invertir en el país y comprar una flota de vehículos modernos. Sin embargo, los inversionistas necesitan garantías de que podrán operar sus vehículos sin ningún obstáculo de los puntos de inspección, etc. Si la compañía no recibe estas garantías podría no invertir en el país.

3.3 El Financiamiento

Frecuentemente el financiamiento es considerado un obstáculo mayor para la renovación de la vieja flota vehicular en Malí. Sin embargo, en el momento no hay escasez de vehículos para la demanda y la gente encuentra formas de comprar vehículos aún cuando esto sea difícil. Esto es particularmente evidente en Bamako donde hay un activo flujo de vehículos siendo amortizados con fuentes de financiamiento privado. En esta etapa la falta de financiamiento no es una restricción para incrementar la eficiencia en los servicios de transporte rural. Si la flota vehicular puede ser operada en una forma más eficiente entonces sí tendría caso de apoyar al financiamiento de una moderna flota de vehículos.

3.4 La Infraestructura

Se ha señalado a la infraestructura como la mayor restricción tanto para aumentar la disponibilidad de los servicios de transporte rural como para mejorar el mercadeo de los productos agrícolas. La red de caminos rurales se encuentra en malas condiciones de mantenimiento debido a una programación inadecuada de conservación en algunos casos y a la total ausencia de previsión de mantenimiento en la mayoría de los casos. En consecuencia los caminos presentan zanjas profundas y baches así como problemas estacionales de acceso. Pareciera que la prioridad a establecer es el planteamiento de los problemas estacionales de acceso. En la época de sequías los vehículos pueden llegar a los poblados y llevar pasajeros y mercancías a los mercados pero en la estación de lluvias algunos caminos se vuelven intransitables lo cual aísla a las comunidades rurales. La mayoría de los caminos podrían ser transitables durante todo el año realizando unas cuantas mejoras a una pequeña fracción de la red total.

Es improbable que las inversiones para rehabilitar la red en su totalidad incrementaran sustancialmente el número de vehículos que usan los caminos. La prioridad es mantener el acceso estacional e incrementar la facilidad de tránsito, lo que beneficiaría tanto a los operadores como a las comunidades rurales.