

Précis



DEPARTAMENTO DE EVALUACIÓN DE OPERACIONES DEL BANCO MUNDIAL PRIMAVERA DE 2000

NÚMERO 199

La creación de un mejor sistema de transporte en Ghana

SEGÚN CONCLUSIONES RECIENTES DEL DEPARTAMENTO de Evaluación de Operaciones (DEO) del Banco Mundial, tres proyectos de transporte sucesivos realizados en Ghana han contribuido al éxito del programa de recuperación económica de este país. Los proyectos se ejecutaron entre 1987 y 1998 y consistieron en la rehabilitación de caminos importantes desde el punto de vista económico y la institución de programas de mantenimiento para detener su deterioro. Al eliminar las limitaciones físicas del transporte, estos proyectos lograron reducir los costos del transporte, fomentar las exportaciones y mejorar la movilidad tanto de pasajeros como de mercadería. La población rural obtuvo un mejor acceso a los mercados y a actividades socioeconómicas y gracias a ello, aumentaron y se diversificaron más la producción agrícola y la comercialización. El aumento del transporte comercial, sumado a las mejoras en los caminos de acceso, permitió además una mayor movilidad de la población rural.

Los proyectos tuvieron como consecuencia directa el fortalecimiento de las instituciones y reformas de las políticas. La Dirección Nacional de Autopistas y el Departamento de Caminos de Acceso pueden realizar ahora la mayor parte de las obras de mantenimiento y rehabilitación por intermedio de consultores y contratistas privados y las dos entidades han mejorado sus programas de gastos y de trabajo. Actualmente existe un próspero sector local dedicado a la consultoría y a la construcción que emplea métodos

con uso intensivo de mano de obra. Estos métodos han permitido aliviar la pobreza rural al ofrecer nuevas oportunidades para la generación de ingresos. El Fondo Vial fue reformado y dispone ahora de un consejo y una secretaría autónomos; además, ha mejorado notablemente la recuperación de costos y la asignación de recursos para obras de mantenimiento. No obstante, los componentes ferroviarios del proyecto no lograron sus objetivos, pero la gestión del proyecto por parte del Banco y el diálogo sobre políti-





Un puente en Ghana. La fotografía es cortesía de la fototeca del Banco Mundial.

cas con el cliente en el curso de los tres proyectos fueron ejemplares y representan una clásica demostración de "prácticas óptimas" en el subsector vial.

Los proyectos

Las malas condiciones macroeconómicas y la inestabilidad política durante las décadas de 1970 y 1980 motivaron la emigración de muchos ghaneses con alto nivel de educación. Los salarios de aquellos que optaron por permanecer en el país no cubrían el costo de vida y la fuerte politización del sistema administrativo provocó una desmoralización general, altos índices de absentismo y una disminución de la productividad. Cuando el gobierno inició su programa de recuperación económica en 1983, el volumen de importaciones se había reducido en un tercio, las ganancias reales provenientes de exportaciones habían caído un 52% y el ahorro interno era prácticamente insignificante. El sector de transporte estaba muy deteriorado. La organización y los sistemas de incentivos de las instituciones del sector eran deficientes. Varios años de falta de mantenimiento y de mala administración habían dejado la red vial en condiciones tan deplorables que ésta constituía un pasivo para la economía nacional y obstaculizaba la eficacia del programa de recuperación. El 46% de los 14.134 kilómetros de caminos principales habían fallado en forma grave o moderada y la mayor parte de los 21.000 kilómetros de caminos de acceso quedaba totalmente inutilizada durante la estación de lluvias.

En 1985, el gobierno y el Banco acordaron medidas para desarrollar un proceso que permitiera reparar a corto y mediano plazo la infraestructura de transporte de Ghana y generar soluciones en materia de gestión y financiamiento a largo plazo. El primero de los tres proyectos fue aprobado a fines de 1987. Los objetivos eran muy importantes para las necesidades del país y los conceptos incorporados a los proyectos representaban una concepción muy innovadora en ese momento.

Los proyectos fueron diseñados para promover los principios de la gestión comercial de los caminos, aumentar la capacidad del sector de contratistas privados nacionales, poner en práctica métodos de construcción que emplearan mano de obra y promover medios intermedios de transporte rural.

Primer proyecto de rehabilitación del transporte

El primer proyecto de rehabilitación del transporte (TRP I, por su denominación en inglés) tuvo como finalidad facilitar el aumento de las exportaciones, la producción agrícola y la movilidad laboral mediante la rehabilitación física y el mantenimiento de la

infraestructura de transporte. Los creadores del proyecto planificaron también aumentar la eficiencia del sector, promover el uso de tecnologías de bajo costo que facilitaran el transporte rural y reducir los costos del transporte tanto de mercancías como de pasajeros.

Los componentes fueron un programa de rehabilitación vial y ferroviaria y de mantenimiento vial, programas piloto para el transporte vial y rural, y respaldo para la planificación de la infraestructura y las instituciones del sector de transporte. Este proyecto fue ejecutado en mayo de 1988 y se cerró a fines de diciembre de 1993.

Segundo proyecto de rehabilitación del transporte

El segundo proyecto de rehabilitación del transporte (TRP II) fue ejecutado en junio de 1991 y se cerró a fines de diciembre de 1997. Su finalidad era lograr la eliminación de los impedimentos físicos para el aumento de las exportaciones, la producción agrícola y la movilidad laboral, y reducir los costos del transporte, pero su objetivo era más amplio que el del primer proyecto. La rehabilitación y el mantenimiento de la infraestructura vial y ferroviaria tenían el objetivo adicional de promover el desarrollo del sector privado. Los creadores del proyecto planificaron fomentar la aplicación de nuevos métodos de rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura mediante el empleo de tecnologías adecuadas, recursos locales y el transporte comunitario. En sus planes para mejorar la eficiencia de la gestión del transporte del sector tanto público como privado, los diseñadores del proyecto tenían el propósito de promover la capacitación de la mano de obra, la adopción de políticas orientadas al mercado y el desarrollo institucional. Los planificadores incluyeron además un elemento orientado a aliviar la pobreza rural y a mejorar el desarrollo autónomo entre la población rural femenina.

Cuadro 1: Mejora del estado de los caminos (porcentajes)

Estado de los caminos	Caminos principales		Caminos de acceso		
	1989	1997	1989	Sólo los mantenibles, 1997	Todos los caminos de acceso 1997
Buen estado	13	18	16	51	21
Estado aceptable	20	24	24	36	15
Mal estado	67	58	61	13	64

Nota: Las cifras de 1997 correspondientes a los caminos de acceso se dividen en redes que pueden mantenerse (9.805 kilómetros) y toda la red de caminos de acceso (23.605 Km.) que incluyen la red que no puede ser mantenida (13.800 Km.).

Fuente: Datos del Banco Mundial. Las cifras pueden no ser comparables a lo largo de los distintos años debido a que las encuestas se realizaron empleando distintas normas.

Los componentes del proyecto TRP II consistieron en el suministro de equipo, la realización de obras civiles y el fortalecimiento de las instituciones de vialidad; el desarrollo institucional de los sectores de transporte público y privado, y la promoción de sistemas de mantenimiento rural de bajo costo y el desarrollo de infraestructura, con énfasis en el empleo de mujeres, mediante obras civiles y respaldo institucional para organizaciones no gubernamentales (ONG). Al igual que el primer proyecto, el TRP II incluía un componente ferroviario cuya finalidad era fortalecer las instituciones y mejorar la capacidad mediante el suministro de locomotoras y vagones, equipos y herramientas y la realización de obras civiles.

Proyecto Nacional de Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos de Acceso

Este proyecto se ejecutó en julio de 1992 y se cerró en junio de 1997. Sus objetivos eran los siguientes: 1) aumentar la producción de alimentos y de cultivos comerciales mediante mejoras en el acceso a los caminos secundarios que se utilizan para transportar los insumos y productos agrícolas hacia y desde las granjas, los poblados y los mercados circundantes; 2) mejorar la movilidad y las oportunidades económicas para la población pobre de las zonas rurales, y 3) aumentar la capacidad institucional del Departamento de Caminos de Acceso para asegurar el mantenimiento de la red de caminos rehabilitados y de la red de caminos secundarios a lo largo del tiempo.

Este proyecto tuvo varios componentes físicos y estructurales. Se construyeron 5.000 pasos de agua y se realizaron mejoras puntuales en 720 kilómetros de caminos para permitir un mínimo acceso, se volvió a colocar

ripió en 2.850 kilómetros de caminos rehabilitados y mantenidos, y se rehabilitaron totalmente 2.500 kilómetros de caminos en 16 zonas con un potencial agrícola alto o intermedio. El proyecto incluyó la compra de equipo para mantenimiento vial y para talleres, herramientas y piezas de repuesto. Asimismo, como parte del proyecto se proporcionaron servicios de consultoría en diseño técnico, supervisión de contratos y se realizó un estudio de organización y gestión, y un estudio de los efectos socioeconómicos; además se elaboró un sistema de presupuestación para mantenimiento y rendimiento. El proyecto se ocupó también de la capacitación del personal del Departamento de Caminos de Acceso y de los contratistas y respaldó a una escuela de capacitación para obreros; ofreció asistencia en materia de gestión, mantenimiento y operaciones al Departamento de Caminos de Acceso y ayudó a realizar la descentralización de este Departamento para promover la participación de las comunidades locales en el desarrollo y puesta a prueba de un sistema de mantenimiento de rutina de los caminos de acceso al nivel de los distritos. El proyecto prestó respaldo al sector de contratistas locales en materia de evaluación de equipo y evaluación del desempeño, y brindó asistencia a las ONG y a las mujeres a fin de mejorar la movilidad rural y el medio ambiente.

Resultados de los proyectos

Para cuando se terminaron los proyectos, el peligro de que fallaran los caminos principales se había evitado en medida apreciable, a pesar de que en 1997, el 58% de la red vial estaba todavía en malas condiciones. El Banco está prestando respaldo al gobierno para lograr que en el año 2005 el 70% de la red vial se encuentre en buen estado y el 20% en condiciones

Cuadro 2: Repercusiones de las mejoras en los caminos de acceso en los costos del transporte

Costos del transporte (en cedis)	Características de los caminos de acceso			
	A*	B*	C*	D*
Carga, 100 kg de maíz	2.000	2.000	3.000	3.000
Taxi compartido	1.200	1.200	1.500	1.500
Miniómnibus	1.000	1.000	1.00	1.200
Taxi de emergencia	15.000-20.000	20.000-25.000	25.000-30.000	25.000-30.000

Fuente: Entrevistas con los pobladores.

*Referencia: A, rehabilitados en el marco del proyecto sobre caminos de acceso; B, rehabilitados con métodos de uso de mano de obra y financiados por otro donante; C, recibieron algunas mejoras puntuales con fondos propios del Departamento de Caminos de Acceso; D, no han sido mejorados y sólo son transitables con gran dificultad.

aceptables. En 1997, sólo el 13% de la red de caminos de acceso que podían ser mantenidos se encontraba en mal estado, a pesar de que el 64% de los caminos continuaban estando todavía en malas condiciones debido a que no eran mantenibles (Cuadro 1).

Los tres proyectos fueron calificados como muy satisfactorios con respecto al respaldo prestado al programa de recuperación económica de Ghana: permitieron eliminar los atascamientos en el transporte, promovieron reformas orientadas al mercado y mejoraron la gestión del sector público y la asignación de recursos.

Cuando se les preguntó a los habitantes de los poblados de qué forma los proyectos habían cambiado sus vidas, ellos afirmaron que la llegada de más vehículos a sus poblados les había permitido desplazar mejor sus productos agrícolas y pagar menos por los servicios para pasajeros. Observaron también que ahora podían obtener mejores precios para sus productos porque podían venderlos en forma directa, sin intermediarios. Los tenderos afirmaron también que el costo de traer mercancías era menor y que las ventas habían aumentado. Asimismo, ahora era más fácil y económico usar vehículos de emergencia cuando alguien se enfermaba (véase el Cuadro 2).

Mediante asistencia técnica y capacitación, el aumento de la mano de obra calificada y la contratación del sector privado para llevar a cabo obras civiles, se mejoró considerablemente la capacidad institucional. Ghana posee ahora un sector de servicios de consultoría y construcción dinámico y bien organizado. La Dirección Nacional de Autopistas y el Departamento de Caminos de Acceso pueden ahora administrar mejor los proyectos, planificar y establecer prioridades en los programas de mantenimiento vial y racionalizar sus gastos y programas de trabajo. Más aún, el DEO calificó el desempeño del Banco como satisfactorio en los primeros dos proyectos y muy satisfactorio en el tercero con respecto a la forma en que respondió al programa de recuperación económica de Ghana y a las necesidades a largo plazo del país. Las entidades de vialidad del prestatario sobresalieron en la ejecución del proyecto, se identificaron en gran medida con él y, en general, se desempeñaron satisfactoriamente, a pesar de que el gobierno se demoró en cumplir su compromiso de financiamiento de contrapartida (en el Cuadro 3 se presenta la información resumida del proyecto).

Los desafíos futuros

El Banco ha hecho importantes contribuciones para mejorar el sector de transporte de Ghana, pero quedan todavía pendientes cuatro desafíos: la gestión de contratos, la descentralización, el Fondo Vial y la incapacidad de los dos primeros proyectos de alcanzar los objetivos en el subsector ferroviario.

Transporte ferroviario

En una mirada retrospectiva, es evidente que un proyecto ferroviario separado hubiera centrado más eficaz-

Directora: Elizabeth Campbell-Pagé

Editora: Caroline McEuen

Adjunta: Juicy Qureishi-Huq

FORMULARIO DE PEDIDO

► *Précis* se distribuye en forma gratuita. Comuníquese con el Centro de Consultas del DEO por teléfono (1-202/458-4497) o envíe este formulario por fax (1-202/522-3125). También puede enviar su pedido por correo electrónico a: eline@worldbank.org

► Envíe este formulario por correo a:
Précis-OEDPK, World Bank
 1818 H St. N.W.
 Washington, D.C. 20433, EE.UU.

Cantidad	Título	Précis No

► Sírvanse incluirme en la lista de correo de *Précis*.

Nombre _____

Dirección _____

Ciudad _____ Estado _____

Código postal _____ País _____

Teléfono _____

► Para pedidos de gran envergadura, sírvase comunicarse con el InfoShop del Banco Mundial al teléfono: 1-202/458-5454, fax: 1-202/522-1500, ó por correo electrónico a: books@worldbank.org

► Ésta y otras publicaciones del DEO se pueden encontrar en la Internet en:
<http://www.worldbank.org/html/oed>

► Para ordenar nuestros libros, sírvase comunicarse con:
 The World Bank Fulfillment Center
 PO Box 960
 Herndon, VA 20172-0960, EE.UU.
 Tel: 1-703/661-1580
 Fax: 1-703/661-1501

Internet: <http://www.worldbank.org>

Seleccione las publicaciones en la página de presentación del Banco Mundial.

Correo electrónico: books@worldbank.org

DECLINACIÓN DE RESPONSABILIDAD: OED *Précis* es obra de la Unidad de Extensión y Divulgación, Grupo de Asociaciones y Conocimientos, Departamento de Evaluación de Operaciones del Banco Mundial. Las opiniones expresadas en este Boletín son las del personal y editores de dicho Departamento y no deben atribuirse al Banco Mundial, sus instituciones afiliadas o sus Directores Ejecutivos.

Précis recientes del DEO

- 203 En busca del equilibrio: Estrategia forestal del Banco Mundial
- 202 Reducción de la pobreza en el decenio de 1990: La estrategia del Banco Mundial
- 201 Ofensiva en favor de la asociación: La coordinación de la ayuda y el Banco Mundial
- 200 La evaluación de los aspectos relativos al género y el desarrollo en el Banco Mundial
- 199 La creación de un mejor sistema de transporte en Ghana
- 198 Extensión agrícola: La experiencia de Kenya
- 197 hacia una estrategia de desarrollo integral
- 196 La evaluación y el desafío del desarrollo
- 195 Evaluaciones de la pobreza: Cómo conseguir una mayor repercusión
- 194 Involuntary Resettlement: The Large Dam Experience
- 193 Alianza para la educación en Jordania
- 192 La reforma del sector eléctrico de Bolivia
- 191 Bangladesh: La formación de alianzas ha contribuido al progreso
- 190 El transporte en Indonesia
- 189 La atención de la salud en Brasil: el tratamiento de situaciones complejas
- 188 Atención de la salud en Malí: Aprovechamiento de la participación de la comunidad
- 187 Atención de salud en la India: El aprendizaje basado en la experiencia
- 186 La salud en el mundo: la respuesta al desafío
- 185 Coordinación de la ayuda y reconstrucción después de los conflictos bélicos: La experiencia de Cisjordania y Gaza

Précis aussi disponible en français

@ <http://www.worldbank.org/html/oed>

Précis en español también disponible

@ <http://www.worldbank.org/html/oed>

OED Serie de estudios

- 1999 Annual Review of Development Effectiveness
- Evaluation and Development: The Institutional Dimension (Transaction Publishers)
- Financial Sector Reform: A Review of World Bank Assistance
- India: The Dairy Revolution
- Investing in Health: Development Effectiveness in the Health, Nutrition, and Population Sector
- Investing in Health: Development Effectiveness in the Health, Nutrition, and Population Sector
- Nongovernmental Organizations in World Bank-Supported Projects
- Poverty Reduction in the 1990s: An Evaluation of Strategy and Performance
- The World Bank Forest Strategy: Striking the Right Balance
- The World Bank's Experience with Post-Conflict Reconstruction

OED Serie en varios idiomas

Assessing Development Effectiveness: Evaluation in the World Bank and the International Finance Corporation

Appréciation de l'efficacité du développement:

L'évaluation à la Banque mondiale et à la Société financière internationale

Determinar la eficacia de las actividades de desarrollo:

La evaluación en el Banco Mundial y la Corporación Financiera Internacional

Côte d'Ivoire Revue de laide de la Banque mondiale au pays

Philippines: From Crisis to Opportunity

Filipinas: Crisis y oportunidades

Rebuilding the Mozambique Economy: Assessment of a Development Partnership

Reconstruir a Economia de Moçambique

mente la atención en los problemas del transporte ferroviario en Ghana, subsector que todavía se encuentra en mal estado físico y adolece de una organización deficiente. A pesar de que los dos proyectos financiaron la rehabilitación de algunas vías férreas, material rodante y equipo, sus efectos en las condiciones y en la eficiencia del sistema ferroviario fueron insignificantes.

A diferencia de los programas viales, el componente ferroviario no contó con un programa integral y estratégico para lograr cambios fundamentales en la condición física y en la configuración institucional del sistema de ferrocarriles. La experiencia en este subsector indica que el respaldo para el fortalecimiento y las mejoras institucionales es más eficaz cuando el sistema ferroviario funciona en un entorno institucional propicio, dotado de estructuras de incentivos adecuadas. Además, es necesario destacar para cualquier proyecto futuro que las mejoras en la organización y el sistema deben ser acompañadas o precedidas por reformas en la estructura de incentivos y en el entorno institucional que rige las operaciones ferroviarias.

Gestión de contratos

Actualmente, la mayor parte de las obras viales en Ghana es realizada por contratistas privados, lo cual ha permitido el desarrollo de una floreciente actividad en los sectores de consultoría y construcción del país. Sin embargo, las ventajas de que las entidades de vialidad del sector público subcontraten con el sector privado no han sido todavía completamente aprovechadas; las deficiencias institucionales de los organismos de vialidad han interferido con la gestión de los contratos y con la reducción de los costos de transacciones propios de la obtención y supervisión de contratos. Entre dichas deficiencias se cuentan las estructuras salariales y de incentivos y los paquetes de remuneraciones y prestaciones, que no son suficientemente competitivos para atraer y mantener la fuerza laboral calificada necesaria para mejorar la capacidad institucional de gestión de contratos. Muchos ingenieros capacitados y otro personal calificado abandonan el sector público y buscan trabajo en el sector privado, creando de esta forma un desequilibrio de aptitudes entre las entidades contratantes y los contratistas privados. Además, los organismos de vialidad necesitan establecer un mecanismo institucional que les permita adaptarse sucesivamente al cambio de circunstancias y resolver conflictos.

Para resolver estas deficiencias, el marco institucional dentro del cual se organizan las entidades contratantes requiere una profunda reorganización. Las entidades de vialidad deben constituirse en empresas para que puedan crear estructuras de incentivos semejantes a las del sector privado que les permitan atraer y retener personal calificado. Las leyes parlamentarias que les otorgan autonomía no son suficientes. El procedimiento de adquisiciones debe ser fortalecido; se debe establecer un mecanismo institucional para asegurar la transparencia y eficiencia, e institucionalizar un mecanismo de arbitraje para resolver las controversias entre el gobierno y el sector privado.

Descentralización

El programa de descentralización política y económica de Ghana es orquestado por un poderoso ministerio del

Cuadro 3: Datos resumidos de los proyectos de transporte, 1987-98

Proyecto	Duración	Calificación del desempeño	
		Resultado	Sostenibilidad
TRP I	12/10/87 a 12/31/95	Satisfactorio	Incierta
TRP II	12/13/90 a 12/31/97	Satisfactorio	Incierta
Caminos de acceso	2/7/ 92 a 6/30/98	Muy satisfactorio	Probable

gobierno central, tiene escasa capacidad de organización a nivel de los distritos y no delega la rendición de cuentas en las jurisdicciones locales. La gestión y el financiamiento viales están mucho más politizados a nivel de los distritos que al nivel central. Se le exige al Departamento de Caminos de Acceso que transfiera sus responsabilidades técnicas a las autoridades de distrito, pero el Ministerio de Administración Local controla la gestión y financiación de los gobiernos de distrito, logrando de este modo volver a centralizarlos. Los 110 distritos que deben, en teoría, asumir la responsabilidad de sus propios caminos de acceso, tienen una gran escasez de trabajadores calificados, no poseen capacidad de organización para mejorar y mantener los caminos de acceso en forma eficiente y económica, son demasiado pequeños para lograr economías de escala y no cuentan con suficientes ingenieros calificados para planificar y administrar adecuadamente las mejoras y el mantenimiento viales.

De las soluciones propuestas, la más factible agruparía zonas de caminos distritales en departamentos autónomos, gobernados por un consejo compuesto por representantes del sector privado y usuarios de los distritos. De esa manera se reducirían al mínimo las interferencias políticas y burocráticas en la gestión cotidiana de los caminos de acceso. Además, los distritos podrían aprovechar las economías de escala y se favorecería la transparencia y la rendición de cuentas.

Fondo Vial

El Fondo Vial de Ghana fue reformado en 1997, con lo cual mejoró enormemente la recuperación de costos y la asignación de recursos para el mantenimiento vial. Dotado de 62 millones de cedis en 1996, se espera que los ingresos del Fondo vial aumenten a 219.000 millones de cedis en 1999. La legislación de 1997 que reformó el Fondo limitó el poder de las ramas ejecutivas al establecer un mecanismo institucional independiente, pero ello no garantiza la sostenibilidad del Fondo debido a que el gobierno tiene la facultad de anular dicha legislación. La sostenibilidad depende del respaldo de la opinión pública, la existencia de condiciones macroeconómicas propicias y la adopción de medidas especiales para asegurar el mantenimiento de los caminos durante períodos de crisis macroeconómicas. Además, para que Ghana pueda tener verdaderos caminos

comerciales en una economía de mercado descentralizada, la generación de recursos debe estar en consonancia con la asignación de fondos.

Conclusiones y enseñanzas recogidas

Al evaluar la experiencia adquirida con los proyectos de transporte en Ghana surgen cinco aspectos principales:

- Cuando se adopte un mecanismo institucional dominado por el sector privado para el diseño y la ejecución de obras civiles deben evaluarse adecuadamente los costos de transacción de la gestión de los contratos. Las ventajas de la contratación con el sector privado serán menores si las entidades de vialidad del sector público no pueden desarrollar la capacidad necesaria para gestionar los contratos y minimizar los costos de transacción propios del diseño y la ejecución del proyecto.
- La constitución de las entidades de vialidad en empresas y el establecimiento de un mecanismo para la resolución de controversias deben preceder al cambio institucional orientado a la contratación de obras con el sector privado, o efectuarse en forma conjunta con dicho cambio.
- Antes de descentralizar la gestión de los caminos de acceso y delegarla en los distritos, hace falta una clara definición de las responsabilidades y su clasificación; además, para traspasar las facultades y las responsabilidades respecto de la generación y asignación de recursos a los distritos se requiere una estrategia coherente.
- Los fondos de vialidad pueden ser un paso importante para la gestión vial en las economías de mercado. Para completar la administración comercial de los caminos, el fondo debe generalmente asignar recursos en forma proporcional a las aportaciones de la región al fondo, pero además debe contar con un mecanismo capaz de resolver en forma explícita las disparidades y desigualdades entre regiones a fin de corregir los desequilibrios del pasado.
- La mejora del sistema ferroviario está supeditada a la introducción de reformas que permitan mejorar la estructura de incentivos y el entorno institucional. La privatización se debe promover en forma oportuna.