

LA AIF EN ACCIÓN

Caminos rurales: Conectar a las personas con los mercados y los servicios

Son muchos los estudios que apuntan hacia el enorme impacto económico y social de los caminos que vinculan a comunidades rurales con escuelas, servicios de salud y mercados. Es más, se calcula que cerca de mil millones de personas, o alrededor de 40% de la población rural de las regiones beneficiadas por la Asociación Internacional de Fomento (AIF), el fondo del Banco Mundial para los países más pobres del mundo, carecen de un camino transitable todo el año. La dimensión de esta demanda tan poco satisfecha se ve reflejada en el importante volumen de financiamiento que la AIF destina a caminos rurales, alrededor de US\$1.000 millones cada año, elemento que ha generado resultados positivos. A través de proyectos que se llevaron a cabo en los últimos cinco años, se construyeron, rehabilitaron o mantuvieron unos 60.000 kilómetros de caminos rurales, obras que beneficiaron a más de 60 millones de personas.

Los países que cuentan con una estrategia definida y apoyo bien focalizado de la AIF para mejorar la vida de la población rural mediante el acceso a caminos han visto como este aspecto mejora considerablemente. Los análisis econométricos apuntan al gran impacto económico que han tenido los caminos rurales en India, Viet Nam, Uganda, Etiopía y Bangladesh, y un estudio realizado en Marruecos mostró los beneficios sociales. En los últimos 10 años, el 90% de los proyectos viales en sectores rurales financiados por la AIF generaron resultados considerados como satisfactorios por el Grupo de Evaluación Independiente (GEI) del Banco Mundial.

Datos básicos

- Cerca de 1.000 millones de los habitantes más pobres del mundo siguen sin acceso a caminos.
- Cada año, alrededor de US\$1.000 millones de financiamiento de la AIF se destinan a caminos rurales (cerca de US\$540 millones en proyectos del sector de transporte y otros US\$475 millones a través de proyectos multisectoriales).
- De 329 proyectos viales rurales (1991–2006) financiados por los AIF, 45% se llevaron a cabo en África al sur del Sahara, Asia meridional (16%) y Asia oriental y el Pacífico (15%).
- A través del financiamiento de la AIF, se construyeron o rehabilitaron unos 46.700 kilómetros de caminos rurales y se hizo mantenimiento en otros 12.700 kilómetros en los últimos cinco años, con lo que resultaron beneficiadas 60 millones de personas.

En 2003, el Banco Mundial creó el índice de acceso rural como una de varias mediciones clave para realizar el diagnóstico del sector. Los datos permitieron hacer evaluaciones previas de las necesidades de acceso y seguimientos de los avances. En su asesoría y publicaciones, la AIF ha fomentado un mayor sentido de pertenencia de la comunidad en relación con los caminos rurales, más uso de mano de obra local y más recursos para mantenimiento vial. Con objeto de aumentar el sentido de pertenencia local y reducir los costos de las transacciones, ahora se da mayor énfasis a enfoques programáticos y que involucren al sector en su conjunto en los que la AIF colabora con los gobiernos y otros organismos donantes para apoyar el desarrollo de programas nacionales. Ejemplo de lo anterior son los grandes proyectos ejecutados en India y Viet Nam.



CONTEXTO SECTORIAL

El trabajo del Banco en el sector transporte

El apoyo de la AIF al sector transporte ha contribuido en la lucha contra la pobreza y en el avance hacia el logro de los objetivos de desarrollo del milenio. Todo ello ha sido posible abordando obstáculos importantes en materia de infraestructura a fin de propiciar el crecimiento económico y mejorar el comercio. Por ejemplo, la construcción de un puente de 4,8 kilómetros de longitud sobre el Río Jamuna en Bangladesh en 1999, proyecto financiado en forma conjunta por la AIF, el Banco Asiático de Desarrollo y Japón, ha impulsado el tráfico vehicular, el empleo y el comercio, pues vincula la parte noroeste de Bangladesh con el resto del país. Es evidente que facilitar el transporte de pasajeros y el traslado de carga y de fuentes energéticas a través del Río Jamuna fue un aporte fundamental para el crecimiento económico.

El apoyo de la AIF en materia de transporte también mejora las formas de sustento de las poblaciones rurales pues permite mejorar el acceso a los mercados y a servicios vitales, como salud y educación.

En los últimos 10 años, las principales prioridades de la AIF en cuanto a transporte han sido la construcción, rehabilitación y

mantenimiento de caminos y carreteras, lo que representa aproximadamente 77% de los compromisos para el sector. En esta categoría, los caminos rurales representan tres cuartas partes de los compromisos.

Los objetivos en materia de políticas públicas para el subsector vial se han centrado en mejorar la gestión de los activos, contar con financiamiento sostenido para mantenimiento vial, mejorar la participación del sector privado en dichas labores y realizar contrataciones en base al desempeño. El financiamiento de la AIF también ha servido para abordar el desarrollo normativo e institucional además del transporte urbano, lo que, en conjunto, representa cerca de 13% del total del sector transporte.

El 10% restante incluye intervenciones en puertos, transporte marítimo, ferrocarriles y transporte aéreo.

Si bien este documento se centra en los caminos rurales, no es posible separarlos del conjunto de operaciones de administración de la principal red vial de un país ni del resto del sector transporte. Además, también se deben abordar problemáticas relativas al transporte nacional como la seguridad vial, el mantenimiento vial y la disponibilidad y el costo de los servicios de transporte. En forma similar, las políticas de desarrollo regional y social ejercen gran influencia en los programas de gobierno destinados a los caminos rurales.

Interés en iniciativas de mantenimiento y otras dirigidas por la comunidad

El mantenimiento sostenible de los caminos es una preocupación importante que la AIF intenta abordar a través de financiamiento adecuado y confiable, promoción de fondos de 'segunda generación' (los que se refieren principalmente a cobros al usuario en función del combustible), apoyo a los esfuerzos por comercializar las operaciones de mantenimiento vial y ayuda para formar capacidades institucionales. Como resultado, en los últimos 10 años el mantenimiento vial en la mayoría de los países de la AIF se ha visto beneficiado gracias a aumentos en términos de financiamiento y eficiencia. La rentabilidad del buen mantenimiento de los caminos es enorme, mucho mayor que la rentabilidad que genera su mejoramiento o rehabilitación.

Los caminos rurales son un componente importante de los proyectos multisectoriales, los cuales suelen ser proyectos de desarrollo manejados por la propia comunidad. Estos caminos son de uso masivo en las comunidades locales y se ajustan en forma natural a proyectos que respaldan objetivos sociales, el desarrollo agrícola o territorial. Hay estudios que demuestran las sinergias entre sectores y las fortalezas que se obtienen al aplicar un enfoque integrado a nivel local.

Un enfoque sistemático para medir los resultados

La introducción de la AIF del índice de acceso rural (que se incluyó en 2005 en el Sistema de medición de resultados de la AIF) generó un fuerte interés por estudiar los recursos y el tiempo necesarios para mejorar la accesibilidad rural y reducir los costos de transporte, con el fin de luchar contra la pobreza y estimular el crecimiento.

El índice de acceso rural para caminos mide el porcentaje de la población rural que vive a menos de 2 kilómetros (equivalente a caminar entre 20 a 25 minutos) de un camino transitable todo el año. En 2006, de 48 países para los cuales se calcularon datos y que representan 89% de la población rural en países beneficiarios de la AIF, sólo 56% de la población rural tuvo acceso a un camino de este tipo. En países de ingreso medio que solicitan préstamos a la otra rama crediticia del Banco Mundial, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), la cifra comparable es 87% (en base a 31 países del BIRF).

Por ende, se calcula que cerca de mil millones de los habitantes más pobres del mundo siguen marginados sin acceso directo a un camino que puedan usar durante cualquier estación del año.

Índice de acceso rural. Valores regionales: 2006 (sólo países de la AIF)

Región	África	Asia oriental/Pacífico	Europa/Asia central	América Latina/Caribe	Oriente Medio/Norte de África	Asia meridional	Total
Índice de acceso rural (%)	36	88	62	32	21	57	56
Países cubiertos (número de)	25	7	6	4	1	5	48
Población rural cubierta (%) ¹	77	85	75	73	99	96	89

Fuente: encuesta en hogares; cálculos de personal del Banco.

Nota: los valores del índice de acceso rural siguen actualizándose.

1. Esto muestra el porcentaje de toda la población rural de la AIF para cada región que se encuentra dentro de los países cubiertos.

Aunque los datos de series cronológicas son limitados, se ha demostrado que el Índice de Acceso Rural mejora en forma sustancial en aquellos países que cuentan con una estrategia clara de mejoramiento del acceso rural y que confían en el apoyo bien focalizado de la AIF y otros organismos.

En Ghana, por ejemplo, el acceso rural aumentó de 44% en 1997 a 61% en 2003, gracias a lo cual resultaron beneficiados cerca de 1,5 millones de habitantes de zonas rurales (13% de la población rural). En Viet Nam, el acceso rural creció de 73% en 1998 a 84% en 2004 con la conexión de otros 6 millones de personas a mercados y servicios.

Además, se están creando medidas comparables a fin de determinar el nivel de “movilidad urbana” y usar los costos de transporte como una medición de la accesibilidad financiera. Lo anterior será cada vez más importante a medida que crecen los habitantes pobres de las zonas urbanas en los países beneficiarios de la AIF.

Un camino eficaz en función de los costos para luchar contra la pobreza

Estudios econométricos realizados en India, Viet Nam y Bangladesh¹, donde la AIF ha ejecutado programas de vialidad rural de gran envergadura, muestran el impacto significativo sobre el desarrollo a partir del mejoramiento de los caminos.

En India, se concluyó que el gasto en caminos era lejos el factor que más influía en la pobreza rural en comparación con otros tipos de gastos públicos. Por cada millón de rupias (US\$22.000) que se invierten en caminos rurales, 163 personas pudieron salir de la pobreza.

1. Los estudios fueron realizados por Fan, Hazell y Thorat (2000) para India; Fan, Huong y Long (2004) para Viet Nam; y Khandker, Bakht y Koolwal (2006) para Bangladesh.

En Viet Nam, se encontró una relación estrecha entre el nivel de actividad económica y la extensión de la red de caminos rurales. Después de la investigación agrícola, la inversión vial era el elemento que mayor rentabilidad generaba en diversos sectores. Por cada dong que se invertía en caminos, el valor de la producción agrícola aumentaba en tres dong.

En Bangladesh, las investigaciones arrojaron que algunos proyectos de mejoramiento vial generaron un aumento de 27% en los sueldos agrícolas y de 11% en el consumo per capita. La incidencia de la pobreza moderada y extrema cayó entre 5% y 7% y por otro lado, se apreció un aumento en la escolaridad de niños y niñas.

Una línea vital para la comunicación en Etiopía

The New York Times, 8 de noviembre de 2004, informe sobre proyecto vial de AIF en Etiopía:

“Meses atrás, la esposa de Desalegn Godebo cayó en un delirio febril. “Parecía demente”, dijo el agricultor, estremecido por los recuerdos. “Me arañaba como una loca”. Antes de que existiera el nuevo camino que cruza el poblado, el señor Godebo habría tenido que cargar a su esposa en su espalda y caminar seis horas por estrechos senderos hacia Awasa, una pequeña ciudad. Afortunadamente, pudo subirla a su camión y conducir una hora hasta la ciudad. El diagnóstico fue paludismo y fiebre tifoidea. Hoy, la mujer ya está recuperada y volvió a casa a cuidar a su bebé.

El camino de tierra puede parecer parte del paisaje del Valle del Gran Cañón, pero de hecho, forma parte de un enorme proyecto de construcción de caminos públicos que lentamente lleva la modernidad a una de las naciones más pobres y hambrientas de la Tierra”.

CONTRIBUCIONES DE LA AIF

El conocimiento global de la AIF y su permanente compromiso con beneficiarios nacionales y locales le han permitido abordar problemáticas tales como el mantenimiento

vial, los costos del servicio de transporte, el sentido de pertenencia de la comunidad y la planificación integrada de accesibilidad rural, aspectos fundamentales para que el efecto de sus préstamos se mantenga en el tiempo.

A través de su trabajo en múltiples programas viales, la AIF desarrolla una sólida capacidad de diagnosticar congestiones, sugerir soluciones y fomentar la innovación institucional (como fondos de segunda generación para caminos) con el fin de implementar con éxito nuevos proyectos y programas.

Proyectos de inversión

Uno de los elementos clave de la labor que realiza la AIF es brindar apoyo a la construcción de caminos rurales. Es así como en los últimos 10 años, el financiamiento destinado por la institución para este propósito alcanza a los US\$1.000 millones al año en promedio, o 14% de su financiamiento total.

De los 329 proyectos de la AIF aprobados entre 1991 y 2006 con un componente relacionado con caminos rurales, 45% se implementaron en África al sur del Sahara, seguidos por Asia meridional y Asia oriental y el Pacífico. De ellos, 18% corresponden a proyectos de caminos rurales, 14% fueron proyectos de caminos/sector transporte que incluían, entre otras cosas, caminos rurales, y el 68% restante (224 proyectos) fueron proyectos multisectoriales que incluían el componente antes mencionado.

Resultados en terreno

Algunos de los resultados de las operaciones de la AIF corresponden al ámbito institucional. Cerca de dos terceras partes de los proyectos de la AIF vinculados a caminos en una muestra de 37 proyectos implementados entre los ejercicios económicos 2002 y 2006 tuvieron un componente importante de desarrollo institucional. Por ejemplo, en el estado de Andhra Pradesh en India, un programa de caminos rurales junto con un proyecto de

reestructuración económica financiado en forma conjunta por la AIF y el BIRF (las dos ramas crediticias del Banco Mundial) estimularon al gobierno estatal para que adoptara un marco normativo para los caminos rurales y actualizara las prácticas de planificación, las normas de construcción y los sistemas de administración del mantenimiento.

Otros resultados son claramente tangibles, como el de Andhra Pradesh nuevamente, donde se encontró una relación entre un proyecto de caminos de la AIF y el crecimiento sustancial de las cosechas, la tierra cultivada, las oportunidades de trabajo temporal y las tasas de alfabetismo. El proyecto redujo también el desperdicio de productos agrícolas perecibles y mejoró los precios para los agricultores, además de aumentar la asistencia a la escuela y los consultorios.

En cinco de los 20 distritos de Bhután, un proyecto de caminos rurales de la AIF disminuyó en 75% el tiempo de viaje promedio y los costos de traslado hacia hospitales y mercados. La disminución en el tiempo de viaje significa que los aldeanos ahora pueden enviar a sus niños a estudiar fuera de la comunidad a escuelas que estaban demasiado lejos como para ir caminando pero a las que ahora pueden llegar en bus. Después que el camino cambió la caminata de seis horas a un traslado de una hora, las familias de Kikhar comenzaron a enviar a 32 niños a la escuela, en comparación con los sólo cuatro que asistían en el pasado. En este mismo sentido, la nueva proximidad de los mercados y productos transformó y mejoró aspectos como el comercio local, los métodos de construcción y las prácticas agrícolas. Los techos de hojas de banana fueron reemplazados por techos de metal corrugado y el ingreso por la venta de productos agrícolas ha aumentado un promedio de 64%.

La creación de un fondo de vialidad en Etiopía en 1997 aumentó en gran medida el financiamiento para labores de mantenimiento, con lo que las obras viales mejoraron significativamente. La proporción general de caminos en

Fondos para vialidad

Los fondos para vialidad nacieron como una de las formas más populares de financiar los vacíos de financiamiento en el sector vial a través de un fondo común de impuestos sobre el combustible, peajes y otros recursos en virtud de diversas disposiciones institucionales y reglas de supervisión. Estos fondos, administrados con criterios comerciales, disciplina financiera y un mínimo impacto adverso en el presupuesto estatal, son considerados una buena práctica y se denominan fondos de 'segunda generación'.

La Iniciativa de Mantenimiento Vial, uno de los componentes centrales del Programa de Transporte de África al sur del Sahara (SSATP, por sus siglas en inglés), una empresa conjunta de la Comisión Económica de Naciones Unidas para África y varios organismos de desarrollo coordinados por el Banco Mundial, y la creación de fondos de vialidad han ayudado a aumentar el financiamiento para mantenimiento y su estabilidad en toda África. Desde 1964, se han creado veintiséis nuevos fondos viales en los países africanos de la AIF y aunque la mayor parte de los recursos va a parar a los caminos principales, queda una pequeña fracción que se destina a caminos rurales.

malas condiciones disminuyó de 53% en 1995 a 40% en 2002, mientras que para caminos regionales la reducción fue de 60% a 37%.

Los nuevos fondos viales también han estimulado el desarrollo de pequeños contratistas. Un buen ejemplo se registra en Tanzania, donde el nuevo fondo ayudó a crear más de 2.000 nuevos contratistas a pequeña escala. Los fondos viales también sirvieron para mejorar la gestión contractual y en África, por ejemplo, estos fondos tardan en promedio 32 días en pagar cuentas no sujetas a conflicto con los contratistas, mientras que en Burundi, donde no existe este tipo de fondos, el mismo trámite demora un año.

La construcción de caminos también puede servir para mejorar la gobernabilidad. El programa de perfeccionamiento de caminos rurales de la AIF en Viet Nam tuvo un efecto drástico en materia de transparencia, responsabilidad y equidad (Leisher, 2003), lo que en apariencia se debe a una combinación de capacitación y mejores medios de transporte, que aumentaron la facilidad y las oportunidades de retroinformación y otorgaron a las mujeres más acceso a capacitación.

En general, los proyectos de caminos rurales de la AIF han tenido sólidos resultados: 90% de los 156 proyectos para estos fines que se cerraron entre 1994 y 2006 se consideraron

satisfactorios (por sobre el promedio de 70% para la totalidad de los proyectos de la AIF), incluido 8% que se consideró altamente satisfactorio. Las tasas de rentabilidad económica de los componentes de caminos rurales en ocho proyectos variaron entre 11% y 66%, con un promedio de 29%.

No obstante, la naturaleza multisectorial de muchos proyectos que incluyen componentes de este tipo no permite atribuir los resultados sólo a los caminos. Los avances suelen ser producto de una combinación de factores que incluyen infraestructura rural, desarrollo comunitario y gobernabilidad local.

Un buen ejemplo de esto es el proyecto de infraestructura rural ejecutado en Senegal, que cuenta con el respaldo de la AIF y que incluyó mejoras importantes en los caminos, el fortalecimiento del proceso de descentralización y el financiamiento de microproyectos que cubrían agua, escuelas, ganado y otros adelantos. Los hogares beneficiarios en las 110 comunidades rurales participantes mencionaron un aumento del 25% en sus ingresos y las ganancias fiscales de las comunidades rurales de la zona del proyecto prácticamente se triplicaron. Hoy, hay más acceso a mercados, escuelas e instalaciones de salud (ahora los niños tardan 10 minutos en llegar a la escuela y no 30) y el índice de peso-estatura de los niños menores de tres años mejoró.

Herramientas de planificación y análisis

Además del financiamiento, el Banco ayudó a desarrollar y respaldar el Sistema de desarrollo y administración de carreteras (HDM, por sus siglas en inglés), la herramienta de planificación computarizada más utilizada para la evaluación de la inversión vial en los países en desarrollo.

Personal del Banco acaba de crear el Modelo de decisión económica sobre caminos (RED, por sus siglas en inglés), una sencilla herramienta para caminos rurales de menor volumen que se basa en el HDM, de uso masivo en la evaluación de caminos rurales en países de la AIF. En la actualidad y a través de un fondo fiduciario manejado por el Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido (DfID, por sus siglas en inglés), se encomendó al Banco la creación de un modelo que incorpore beneficios sociales en la planificación vial, un aspecto de particular importancia para las comunidades rurales pobres.

También se han creado otras herramientas de planificación para calcular el cobro a los usuarios de los caminos (apropiada también para los fondos viales) y se han armado importantes bases de datos de costos de la construcción de caminos y la operación vehicular, aspecto que ha facilitado y mejorado la evaluación de este tipo de proyectos. Además, se ha elaborado una gran cantidad de documentación sobre fondos viales, asociaciones público-privadas, diseño de caminos rurales, planificación de transporte rural y administración de caminos rurales. Por su parte, un informe sobre el diseño y la evaluación de la infraestructura rural ha tenido un efecto importante en el diseño de caminos con poco volumen de tráfico vehicular y la adopción de soluciones adecuadas y de bajo costo (lo que incluye un "enfoque de reparación de baches").

En general en los últimos 10 años, el Banco ha entregado más de 600 productos de análisis y asesoría pertinentes al sector del transporte

y prácticamente la tercera parte de ese trabajo se relaciona específicamente con países de la AIF. Un programa de conocimientos que llama la atención por su dimensión y que cubre el transporte rural en países de la AIF es el Programa de Transporte en África al sur del Sahara (SSATP) instalado en el Banco. Entre su lista de publicaciones se encuentran 320 informes sobre transporte (preparados a través de programas propios y de la AIF/BIRF) que tienen relación especial con África.

Los países de la AIF reciben además cursos de capacitación en temas como competencia y reglamentos pertinentes al transporte y la AIF colaboró con proveedores de capacitación externos como la Unión Internacional de Transporte por Carreteras (capacitación para conductores) y la Universidad de Birmingham (para la gestión vial).

Recurrir a las fortalezas del Banco

Las fortalezas de la AIF en cuanto al respaldo para proyectos de caminos rurales son similares a las que se ven en otros sectores y provienen de la experiencia y el alcance global del organismo, las sinergias con otras partes del Grupo del Banco Mundial y la capacidad de trabajar en varias disciplinas y con varias modalidades de transporte.

A través de su poder de convocatoria, su sólida gestión financiera (en particular de fondos fiduciarios complejos) y su vinculación con programas de inversión, la AIF es capaz de cumplir una función formativa y de liderazgo en asociaciones globales como la Asociación Global para la Facilitación del Transporte y el Comercio, la Asociación Global de Seguridad Vial y el Programa de Transporte en África al sur del Sahara, antes mencionado.

El Banco cuenta con la mayor concentración de profesionales del transporte provenientes de organizaciones donantes. Su amplia capacidad de investigación, trayectoria institucional, conocimiento y experiencia ponen a la

AIF en una buena posición para comprender los desafíos del transporte en la mayoría de los países. Además, sus capacidades multidisciplinarias posibilitan la aplicación de iniciativas multisectoriales manejadas por la comunidad.

Podemos reconocer las ventajas comparativas de la AIF en varias áreas:

- asistir en la formulación de políticas, estrategias y programas de transporte nacional y rural a través del diálogo con los gobiernos,
- preparar términos de referencia y usar sus conocimientos técnicos especializados para emprender análisis de políticas y formulación de proyectos,
- preparar, financiar y gestionar la implementación de proyectos de inversión exigentes, ya sea por su tamaño como por su complejidad,
- sensibilizar respecto de la necesidad de un adoptar un enfoque integral para mejorar los servicios de transporte, la seguridad vial, el mantenimiento vial y de un enfoque de Planificación Integrada para la Accesibilidad Rural en lugar de 'sólo' rehabilitar caminos rurales,
- entregar marcos de resultados y métrica (como el Índice de Acceso Rural) para inversiones en transporte rural y vincularlos con problemáticas de desarrollo social y humano, por ejemplo, para cumplir con los ODM,
- fomentar la capacidad de la comunidad y la participación del sector privado en proyectos de caminos rurales,
- intercambiar conocimiento mundial y entregar las lecciones aprendidas sobre disposiciones institucionales y financieras en transporte rural,

- desarrollar enfoques que abarquen todo el sector y estimular la cooperación de múltiples donantes para realizar inversiones en transporte rural que combinen coordinación de ayuda, asesoría sobre políticas y apoyo financiero selectivo.

Caminos rurales que funcionan en Viet Nam

El apoyo de AIF para el programa de transporte rural en Viet Nam se basa en una excelente combinación de conocimientos y capacidades:

1. La AIF otorgó apoyo financiero y coordinación con otros donantes durante un período sostenido: US\$264 millones para tres proyectos que cubrían 15 años (1996–2011). La combinación de conocimientos técnicos especializados y apoyo a gran escala permitió que el Gobierno de Viet Nam reconociera los impactos que podrían tener los caminos rurales en la lucha contra la pobreza.
2. La AIF ayudó a desarrollar el incipiente sector privado garantizando acceso al mercado de la construcción de caminos rurales, donde hasta entonces la norma era la prestación del Estado.
3. La asistencia técnica ayudó a aumentar la eficacia del gasto público en el sector transporte y asistió al gobierno para que utilizara de la mejor manera posible los US\$3.000 millones de inversión que se esperaba en el sector durante los próximos cinco años.

Más allá del apoyo que recibe el programa, la tercera fase (2006–2011) se focalizará en el programa nacional y provincial usando la mayor cantidad posible de sistemas públicos. Este enfoque incluye incentivos por desempeño y mayor cantidad de revisiones posteriores a la implementación a fin de asegurar la transparencia del proceso de adquisiciones.

DESAFÍOS FUTUROS

Al intentar responder las necesidades de los países de la AIF a mediados de los noventa, el sector transporte tendió a focalizarse en

temas relacionados con las carreteras, los caminos rurales y el mantenimiento vial. Desde esa época, muchos países de la AIF han logrado un avance estable con mejoras en el mantenimiento de la red vial, aspecto fundamental para la sostenibilidad.

Además del apoyo técnico, la AIF reconoce la enorme importancia de la

reforma institucional y la formación de capacidades y por ende continuará brindando ayuda a los países prestatarios en relación con problemáticas de gobernabilidad y fortalecimiento institucional que impulsan el sentido de pertenencia y la responsabilidad.

La experiencia en el ámbito de los caminos rurales en particular ha puesto sobre el tapete

la importancia de que el personal dedicado al transporte se comprometa en forma eficaz con otras disciplinas a fin de cumplir con los ODM y asegurar beneficios equitativos y sostenidos para los pobres.

Si pensamos en el futuro, las principales áreas de constante atención de la AIF serán asegurar la sostenibilidad financiera de la infraestructura vial rural e interurbana e incentivar el transporte rural asequible para mejorar la accesibilidad y reducir la pobreza.

Marzo de 2007

<http://www.bancomundial.org/aif>