ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

KNOWLEDGE BRIEF

CLAVES PARA TRANSFORMAR EL SECTOR DEL TRANSPORTE INFORMAL

FEBRERO | 2021

INTRODUCCIÓN

La crisis sanitaria de la COVID-19, y la respuesta a la misma desde los distintos gobiernos, ha tenido importantes efectos en la movilidad, tanto a escala local como mundial. Según datos del Grupo de Trabajo sobre la COVID-19 de la UITP, el uso del transporte público se ha desplomado hasta un 90 % en algunas partes del mundo, y la industria se ha visto drásticamente afectada. El sector del transporte informal, que desempeña un papel fundamental en muchas ciudades de todo el planeta, se ha visto igualmente impactado.

Este documento consolida un informe detallado y una serie de tres seminarios web que se celebraron en el segundo semestre de 2020, haciendo especial hincapié en el sector del transporte informal[1]. Destaca algunas de las características, fortalezas y debilidades, y refuerza los argumentos a favor de la necesidad de transformación del transporte informal.

A partir de casos prácticos se presentan experiencias que han contribuido a mejorar la resiliencia y la sostenibilidad del transporte informal para usuarios, proveedores de servicios y autoridades. En este documento se identifican perspectivas clave y se analizan cuestiones que pueden ayudar a comprender el proceso de transformación necesario.

1. El amplio informe y las sesiones grabadas de seminarios web están disponibles para los miembros de la UITP en MyLibrary aquí.

LA APARICIÓN DEL TRANSPORTE INFORMAL

El transporte informal[2] surge en un contexto en el que:

- No hay servicio para determinada población porque las administraciones públicas no advierten esta falta de oferta, aunque sea crítica para la economía.
- No se invierte en servicios y suministros públicos.
- El ámbito público y las infraestructuras están muy orientados al automóvil.
- Se produce una rápida expansión urbana y desarrollo de las ciudades.
- Hay una oferta de vehículos que se pueden compartir para transportar personas.
- El transporte público se considera un negocio privado: El transporte público no se centra en las necesidades de los residentes urbanos ni en políticas públicas.
- Existe el potencial que ofrecen las herramientas informáticas.

FORTALEZAS Y DEBILIDADES DEL SECTOR

UNA FUNCIÓN VITAL PARA MILLONES DE PERSONAS

El transporte informal es un «fenómeno global» que desempeña un papel fundamental en la movilidad de millones de habitantes de ciudades y regiones, especialmente en el hemisferio sur.

Esta forma de transporte es vital para la vida urbana. Asegura los medios de vida de muchos millones de pasajeros que dependen de un transporte asequible.

© Tran Phu

Por ejemplo, en Kayseri, Turquía, representa el 60 % de la oferta de transporte y en muchas ciudades africanas hasta el 90 %. El sector compensa la falta de servicios de transporte oficiales o regulados en el desarrollo de zonas urbanas, en las que están aumentando las necesidades de movilidad, se está desarrollando una clase media alta y las nuevas tecnologías hacen posible la oferta de nuevos servicios.

El transporte informal ofrece una gran variedad de servicios. En Estambul, Turquía, el transporte informal incluye taxis, minibuses, autobuses escolares, autobuses de empleados, autobuses de empresa y mucho más.

Los servicios de transporte informal utilizan diferentes vehículos, desde furgonetas hasta vehículos de dos o tres ruedas. Estos vehículos forman parte de la identidad de la ciudad y son una forma de expresar la cultura local.

UN TRABAJO ARDUO EN UN SECTOR ECONÓMICO DINÁMICO

El sector se caracteriza por una estructura productiva dispersa y situaciones laborales variadas. En Freetown, Sierra Leona, los servicios son prestados por emprendedores individuales, mientras que en la India operan pequeñas y medianas empresas o cooperativas. Los conductores trabajan para diferentes propietarios de vehículos o, por el contrario, conducen y son propietarios de sus vehículos. También se están desarrollando nuevos modelos de negocio con nuevas tecnologías, incluida una industria artesanal de proveedores, como ocurre con los intermediarios de Uber en El Cairo, Egipto.

Este negocio genera ingresos sobre la base de los usuarios y las oportunidades de trabajo. El ecosistema de trabajadores engloba a los conductores y a la industria de apoyo, como la mecánica, el lavado de coches y muchas otras actividades informales asociadas con el transporte.

No obstante, prestar el servicio es un trabajo arduo debido a la dura competencia para atraer clientes. Por otra parte, podría mejorarse la eficiencia económica y la sostenibilidad del sector. La multiplicidad de pequeñas empresas individuales difícilmente permite aprovechar economías de escala por lo que respecta a los costes de explotación (mantenimiento, gasolina, etc.). Las pequeñas empresas no generan suficiente volumen de negocio que pueda dedicarse a la inversión. Las dificultades adicionales en el acceso a la financiación, entre otras razones, debido a la falta de solvencia desde el punto de vista de los bancos y las entidades financieras, contribuyen a mantener en funcionamiento flotas de vehículos antiguos o insuficientes en número

2. La UITP es consciente de que se utilizan diferentes términos para calificar y describir este sector. En este documento se utilizará la expresión «transporte informal».

NO SE CUMPLEN LAS EXPECTATIVAS

Como el transporte informal es una industria descentralizada, este sector es ágil y se caracteriza por su capacidad de adaptación. No obstante, ante la prioridad de generar ingresos diarios suficientes mediante precios bajos para atraer a los usuarios, los pasajeros no siempre se benefician de un servicio de alta calidad, normalizado y fiable.

Los tiempos de espera inciertos en Dakar, Senegal, en parte debido a la propia naturaleza de estos servicios que no se ponen en marcha hasta que el vehículo está lleno, contribuyen a una experiencia de viaje poco fiable. Los niveles de seguridad y comodidad de los pasajeros de los vehículos son bajos. Puede observarse un exceso de oferta en las principales carreteras de las ciudades turcas, por ejemplo, a expensas de otras zonas y poblaciones excluidas. Aunque se conozca cuáles son las tarifas de viaje, los sistemas de pago en efectivo no dejan claro el flujo de ingresos y el pago no es fácil ni seguro para los usuarios, especialmente en tiempos de pandemia.

Por otra parte, el transporte también puede caracterizarse como un sistema territorial: las rutas se gestionan a escala local, con personal operativo que desarrolla un sentido de apropiación de la zona a la que prestan servicio. Como consecuencia de ello, toda intrusión por parte de competidores potenciales podría dar lugar a comportamientos antisociales o violentos, como se observa en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, empeorando todavía más las condiciones operativas y la calidad del servicio.

Desde el punto de vista de las autoridades, el transporte informal desempeña un papel fundamental en las ciudades, pero también genera externalidades significativas, entre las que figuran la congestión de las principales rutas, la contaminación atmosférica y acústica, debido a la antigüedad de los vehículos, y los accidentes.

El transporte informal se desarrolla en entornos de gobernanza del transporte deficientes. En este contexto, las funciones o competencias del transporte no suelen estar claramente definidas o se encuentran dispersas entre diversas autoridades. Las competencias y responsabilidades entre los diferentes niveles de gobierno se solapan o entran en conflicto. No existen infraestructuras o instalaciones específicas que facilitarían el transporte (carriles bus exclusivos, paradas de autobús, intercambiadores, etc.). Este contexto no favorece la cooperación, la coordinación, la prestación coherente de servicios y la transición hacia una flota respetuosa con el medio ambiente.

Por último, las autoridades, por lo general, no conocen bien el sector, debido a la ausencia de datos, que podrían ayudar a gestionarlo mejor y la multiplicidad de partes interesadas implicadas, que complica la interlocución con el gobierno. Los reguladores tienden a centrarse en la gestión del tráfico o en el control de tarifas, pero rara vez consideran su naturaleza específica: un servicio público.

© Themba Hadebe, AP

COVID-19: UN GOLPE MUY DURO PARA UN SECTOR INDISPENSABLE

Aunque el transporte informal haya desempeñado un papel fundamental en la tarea de ayudar a los trabajadores esenciales a desplazarse y garantizar que los productos básicos sigan entregándose, la pandemia de COVID-19 ha afectado drásticamente al sector.

El nivel de usuarios ha caído hasta un 90 % durante el confinamiento en distintas regiones del mundo. Los niveles de servicio también se han reducido entre un 30 % y un 40 %, manteniéndose en funcionamiento. La crisis ha ampliado el impacto en la calidad del servicio y los tiempos de espera han aumentado.

Los trabajadores del transporte informal han sufrido una crisis de ingresos. Algunas ciudades estiman pérdidas de ingresos que oscilan entre el 50 % y el 70 % en las ciudades africanas[3]. Algunos proveedores de servicios de transporte informal han utilizado de manera excepcional el aumento de tarifas como respuesta a la crisis de ingresos.

Para responder a la crisis sanitaria, las autoridades nacionales o locales han esbozado directrices de seguridad e higiene. Para los pasajeros, estas medidas incluyen el uso obligatorio de mascarillas, limpieza de manos, reducción de las conversaciones, restricción de capacidad y obligación de ir sentado en los autobuses. La venta de

3. SSATP and World Bank, 2020. *Urban Mobility and COVID-19 in Africa.*

billetes se ha limitado o se ha prohibido. Las actividades de venta y las actividades no relacionadas con el transporte se han reducido en las estaciones de intercambiadores y autobuses. Las medidas sanitarias y de higiene adoptadas por los proveedores de servicios de transporte informal también incluyen la desinfección periódica de autobuses y otras infraestructuras. Para garantizar el cumplimiento de las normas, la policía ha aplicado controles estrictos.

La falta de voluntad política o la atomización y entramado del transporte informal han dificultado la creación de un mecanismo financiero específico que apoye al sector informal.

RAZONES PARA TRANSFORMAR EL SECTOR

La descripción de determinados aspectos del sector del transporte informal es útil a la hora de analizar sus fortalezas y debilidades.

Este enfoque pone de manifiesto el interés de transformar el sector informal para hacerlo más resiliente y sostenible, aprovechando sus fortalezas. En la siguiente sección se presentan valiosas experiencias de transformación del sector.

FORTALEZAS	DEBILIDADES
Desempeña un papel fundamental en la movilidad de millones de residentes urbanos.	Un modelo de negocio altamente dependiente de los ingresos y una baja protección social de los proveedores de servicios.
Ofrece una gran variedad de servicios de transporte flexible con diferentes tipos de vehículos.	Ausencia de beneficios por economías de escala.
Es dinámico, ágil y con capacidad de adaptación.	Acceso limitado a financiación que obstaculiza la renovación de la flota.
Poco subvencionado.	Baja eficiencia operativa, falta de coordinación, integración de servicios, bajos estándares de calidad, lo que afecta tanto a los usuarios como a la comunidad.
Abierto a la innovación.	Sentido de propiedad territorial.
Brinda oportunidades de empleo.	Ausencia de organizaciones sectoriales o de reconocimiento de las mismas (por ejemplo, sindicatos de trabajadores).
Durante la pandemia, ha permitido moverse a trabajadores esenciales y la entrega de productos básicos.	Escaso conocimiento del sector y pocos datos disponibles.
	Falta de sensibilización respecto a la gobernanza en el sector.
	Externalidades negativas significativas.

© Chris Arthur Collins

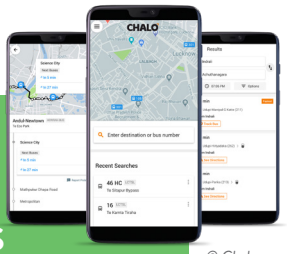
INNOVACIONES TECNOLÓGICAS DEL SECTOR PRIVADO

Las iniciativas privadas basadas en tecnologías han contribuido a mejorar las operaciones, la calidad del servicio y los beneficios sociales del transporte informal.

SISTEMAS DE VENTA DE BILLETES Y RESERVA DE ASIENTOS EN ÁFRICA

Shuttlers ofrece una plataforma electrónica multifuncional para Lagos, Nigeria, con funcionalidades útiles como reserva previa de asientos, programación, rastreo de contactos y un sistema de pago electrónico para reducir los riesgos de contacto y transmisión de virus. Esta solución recoge datos sobre los patrones de viaje y ayuda a garantizar los ingresos de los proveedores de servicios de transporte informal.

ACGroup desarrolla e implementa soluciones basadas en tarjetas inteligentes urbanas e interurbanas tanto para el transporte urbano en Kigali, Ruanda, como para el transporte interurbano en el resto del país. La solución proporciona tarjetas inteligentes Tap & Go y validadores en los vehículos. Permite disponer de información en tiempo real sobre los servicios de autobús, así como la programación de viajes, la reserva previa de asientos en servicios de larga distancia y pagos. Sus servicios están totalmente integrados con pago por móvil y facilitan el cobro electrónico. Los tres principales operadores de autobuses de Kigali utilizan esta solución.



© Chalo

APLICACIONES DE EMISIÓN DE BILLETES Y RASTREO DE AUTOBUSES EN LA INDIA

En 30 ciudades indias, la aplicación móvil Chalo («¡vamos!» en hindi) rastrea los autobuses y ofrece información en tiempo real para evitar largos tiempos de espera en las paradas de autobús. Esta solución también incluye soluciones de emisión de billetes digitales: una tarjeta inteligente y un validador a bordo de los vehículos. Chalo ofrece a los propietarios y conductores de autobuses un panel de control en directo e informes sobre sus actividades diarias.

PLANIFICADORES DE VIAJES EN ASIA, ÁFRICA Y AMÉRICA LATINA

Ganador del Premio Especial de Reconocimiento de la UITP en 2019, Whereismytransport recoge y ofrece datos de rutas de transporte público de proveedores de servicios de transporte tanto formales como informales.

TRUFI configura un planificador de viajes multimodal para ir del punto A al punto B. Esta solución personalizable puede implantarse en ciudades donde existen soluciones de transporte formal o informal. La aplicación ofrece información sobre las distancias andando e información detallada sobre todas las conexiones de transporte disponibles.

Estas soluciones satisfacen las necesidades de los viajeros, de quienes intervienen en las operaciones de autobús y de las autoridades. La siguiente tabla identifica algunas de las ventajas que ofrecen estas tecnologías.

	USUARIOS	SECTOR DEL TRANSPORTE INFORMAL	AUTORIDADES
Facilitar la reserva de asientos, los pagos, la planificación de viajes y abrir el sector a la Movilidad como Servicio (MaaS).	✓	-	-
Facilitar a las organizaciones y autoridades la información y los datos que necesitan para cartografiar los servicios. Contribuye a mejorar el servicio y planificar infraestructuras de desarrollo urbano y transporte.	-	✓	✓
Aumenta el número de pasajeros simplificando y aumentando la seguridad de la experiencia de viaje.	✓	-	-
Optimiza el funcionamiento del transporte con herramientas que ayudan a reducir los riesgos y a controlar mejor los costes de explotación.		✓	
Establece una correspondencia entre la oferta y la demanda reduciendo el número de asientos vacíos, haciendo más fiables los servicios de transporte y aumentando el número de pasajeros.	✓	✓	✓
Ayuda al sector a facilitar los pagos, asegurar los ingresos y la financiación: optimizando el cobro de tarifas, haciendo que los flujos de ingresos sean más transparentes y pasando a opciones de pago sencillas y sin efectivo para el cliente. No obstante, esta no debe ser la única fuente de financiación y deben plantearse posibles subvenciones.	✓	✓	✓
Mantiene el empleo: apoya al personal, mejora la calidad del empleo e impulsa el sector tecnológico.	-	✓	✓
Contribuye al entorno y al desarrollo digital de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas mejorando el medio de vida de las comunidades, haciendo que el transporte sea más accesible y reduciendo la congestión y la contaminación.	✓	✓	✓
Aumenta la resiliencia del sector aportando soluciones adaptadas a las crisis, lo que refuerza la confianza entre los usuarios y entres quienes intervienen en la explotación del servicio.	✓	✓	✓

La implantación de estas soluciones tecnológicas no ha sido sencilla.

Para facilitar la adopción por parte del **usuario**, se han desarrollado las siguientes acciones:

- Recogida de datos para comprender las necesidades y expectativas de los usuarios.
- Ofrecer acceso a información clara y actualizada sobre servicios de transporte integrados, para adaptarse a diferentes situaciones individuales, necesidades de viaje y contextos urbanos.
- Garantizar la inclusión y la exactitud de las herramientas. Requiere un enfoque de desarrollo tecnológico paso a paso y debe ayudar a los usuarios a cambiar sus hábitos y comportamientos. Evitar un entorno deshumanizado es fundamental.

El desarrollo de herramientas tecnológicas entre **proveedores de servicios de transporte** informal ha implicado acciones específicas:

- Concienciar sobre los beneficios de la tecnología. Las soluciones tecnológicas exigen gastos adicionales o pueden percibirse como un control adicional del personal operativo. Requiere implicar a las múltiples partes interesadas que intervienen en el sector del transporte (conductores y propietarios de autobuses) y garantizar los beneficios para el personal operativo.
- Asegurar, en definitiva, ingresos a los trabajadores y propietarios de vehículos y garantizar la rentabilidad empresarial para el sector.

Se ha logrado sensibilizar a las **autoridades de transporte** con las siguientes acciones:

- Aportar pruebas de que el uso de las herramientas tecnológicas es habitual y popular entre los usuarios, gracias a un enfoque paso a paso en el que la tecnología se actualiza continuamente, con el apoyo de marcos jurídicos adecuados.
- Demostrar la dimensión de «interés general» que puede derivarse del uso de la tecnología, por ejemplo, garantizando la fiabilidad del suministro, mejorando las experiencias de los clientes y reforzando la viabilidad de los modelos de negocio para los proveedores de servicios, los conductores y los propietarios.
- Destacar los beneficios de cara al futuro: facilitar datos a las autoridades contribuirá a mejorar su comprensión de los patrones de movilidad y, por consiguiente, a planificar mejor la oferta de transporte e integrar soluciones de transporte adecuadas.
- Definir los valores y los objetivos que debe alcanzar el servicio antes de definir las soluciones tecnológicas asociadas.

ESTRATEGIAS DEL SECTOR PÚBLICO

Los ejemplos de Ciudad de México en México, Freetown en Sierra Leona y ciudades de toda Turquía son ilustrativos de formas interesantes en las que los gobiernos y las autoridades han intervenido para transformar el sector del transporte informal. El objetivo de estas acciones es estructurar mejor el sistema de transportes y organizar la oferta.

Estructuración del sistema de transportes

Implica definir responsabilidades claras y mejorar la cooperación entre los planificadores, reguladores y los proveedores de servicios de transporte.

REFORMAS INSTITUCIONALES EN MÉXICO

Con el objetivo de definir responsabilidades claras y mejorar la cooperación entre los planificadores y reguladores y los proveedores de servicios de transporte, Ciudad de México ha implementado un sistema centralizado de planificación de oferta de transporte, un servicio de mantenimiento del material rodante y una entidad independiente (MetroBus) a cargo de coordinar y regular las líneas autobús de tránsito rápido y administrar el cobro de tarifas. Por otra parte, se ha creado un organismo específico para cobrar los pagos de los usuarios y redistribuirlos entre los operadores. Una mejor gestión del mantenimiento ha dado lugar a economías de escala. Gracias a un cambio en el marco jurídico, en el año 2000 se creó una autoridad descentralizada.

© City Clock Magazine

REESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO EN SIERRA LEONA

En Freetown, las autoridades han definido dos rutas clave que son la columna vertebral de la red de transporte urbano. Para estas rutas de autobús de tránsito rápido, se han definido contratos y licitaciones con operadores privados. Se han introducido nuevos autobuses con una identidad gráfica específica. Siguiendo el principio de Asociación de Autobuses de Calidad (QBP, por sus siglas en inglés), la autoridad ha invertido en modernizar carreteras, instalaciones e infraestructuras de transporte para autobuses como intercambiadores, paradas de autobús accesibles y carriles exclusivos.

Para optimizar la oferta de transporte público en las ciudades, se favorece el enfoque de coexistencia de autobuses de tránsito rápido regulados y estructurados y de sistemas de transporte informal más flexibles.

Organización de la oferta

Las autoridades han participado en la organización y definición de la oferta del mercado del transporte, animando a los proveedores de servicios de transporte individuales, a los propietarios de vehículos y a los trabajadores a cooperar e impulsar el crecimiento de sus organizaciones.

El cambio de una estructura de empresas individuales a una concesión empresarial global exige un cambio de mentalidad. Los contratos que vinculan a una autoridad con un proveedor de transporte establecen normas, definen obligaciones y responsabilidades de cada parte interesada. Al esbozar y aplicar sus estrategias, las autoridades han tenido en cuenta el peso económico del sector del transporte informal que ofrece numerosas oportunidades de empleo.

ESTRUCTURACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE EN TURQUÍA

Tras la decisión de una autoridad municipal de reorganizar la red, se ha decidido abrir nuevas líneas y distribuir mejor los servicios en varias ciudades. Se ha contratado a personal adicional, se han comprado o alquilado más vehículos y se han concedido derechos o licencias de explotación adicionales. De este modo, las autoridades se centran en reestructurar la oferta y en definir nuevas normas de explotación, que se aplican tanto a los nuevos operadores como a los operadores existentes. Como resultado de ello, los trabajadores o los propietarios individuales ahora están distribuidos en función de la ruta, forma de pago y/o tipo de vehículo.

© Turkey metrobus

Condiciones clave para aplicar reformas con éxito

Al transformar el sector de transportes y la oferta, las autoridades han creado un «ágora del transporte» donde se ha puesto en marcha una dinámica de transformación. Son necesarias tres condiciones principales para respaldar este cambio drástico.

1. **Sólido liderazgo político y voluntad para la necesaria transformación del sector informal.** En México y Freetown se establecieron objetivos políticos claros para una ciudad resiliente y sostenible, junto con la creación de una autoridad específica y perfectamente definida.

2. **Involucrar a todas las partes interesadas (operadores, autoridades relacionadas con el transporte, gobiernos, usuarios, proveedores de tecnología, proveedores de la industria del transporte) y trabajar conjuntamente desde el inicio del proceso para esbozar e implementar una estrategia integral de transformación.** En Freetown, se ha establecido un comité directivo en el que participan todas las autoridades relacionadas con el transporte y la movilidad, operadores, representantes de proveedores de servicios de transporte informal y de usuarios.

3. **Tiempo y competencias específicas para gestionar e implantar el cambio.** En Ciudad de México, han sido necesarios 15 años (2005-2020) para completar un primer paso en el proceso de transformación del transporte informal. Ha sido necesario mantener largas conversaciones con los proveedores de servicios. Se ha ofrecido a los trabajadores del transporte informal formaciones específicas centrando la atención en la calidad del servicio y no solo en garantizar ingresos diarios, así como a los funcionarios para reforzar sus competencias en materia de contratación y monitorización.

CONCLUSIÓN

La crisis de la COVID-19 obliga a considerar las consecuencias a corto plazo en el sector del transporte informal, así como las soluciones para mantenerlo en funcionamiento. A pesar de las debilidades existentes, la función clave que desempeñan los servicios de transporte informal en muchas ciudades de todo el mundo demuestra la necesidad de dotar de apoyo específico a este sector.

Dicho apoyo podría incluir:

- *Inclusión de proveedores de transporte informal en los planes de ayuda de la COVID-19.*
- *Apoyo a los proveedores de servicios de transporte informal (conductores, personal asociado, propietarios de vehículos, etc.) con protocolos sanitarios y directrices para proteger al personal y a los pasajeros.*
- *Control de las medidas sanitarias por parte de las autoridades competentes.*
- *Restablecimiento de la confianza de los usuarios en el transporte público, con mensajes claros de las autoridades sobre soluciones para mitigar posibles riesgos para la salud.*

A largo plazo, el transporte informal seguirá formando parte del panorama de la movilidad. Para garantizar que el sector salga más fuerte y resiliente, es clave reflexionar sobre su transformación. Podría significar la coexistencia de transporte regulado e informal en un único sistema de movilidad eficiente.

Para transformar este sector, consideramos que no existe una solución única impuesta de arriba abajo. Por el contrario, reconocemos la complejidad del sector y de la misión. Esta transformación respaldada políticamente exige un conocimiento integral y profundo de la movilidad y del sector. Hemos identificado diez preguntas clave, procedentes de casos prácticos y debates con expertos y profesionales, que pueden ayudar a avanzar en la transformación del sector:

1. *¿Cómo se organiza actualmente y a escala local el sector informal y cómo funciona?*
2. *¿Cuáles deberían ser los objetivos globales de la política de movilidad y transporte?*
3. *¿Cómo debería ser el sector del transporte en el futuro?*
4. *¿Cómo podría contemplarse una plataforma de cooperación y debate con todas las partes interesadas en el ámbito del transporte? ¿Qué «lenguaje» debe utilizarse?*
5. *¿Cuál es la vía de transformación? ¿Cómo desarrollar las capacidades de los proveedores de transporte informal y de las autoridades en temas como la gestión del cambio, una solución de transporte innovadora y vehículos ecológicos?*
6. *¿Qué marco regulador y qué estructura de gobernanza deben establecerse? ¿Cómo deben distribuirse las competencias entre reguladores y operadores? ¿Qué vínculos o relaciones podrían establecerse? ¿Cómo deberían organizarse, estructurarse y agruparse los proveedores de servicios de transporte informal? ¿Cómo hacemos que se cumpla?*
7. *¿Cómo se puede apoyar la innovación y las herramientas tecnológicas para satisfacer mejor las necesidades de los proveedores de servicios y los viajeros? ¿Cómo deben facilitarse datos a las autoridades y los reguladores para un mejor entendimiento del sistema? ¿Cómo garantizamos que todas las partes interesadas se beneficien de las nuevas tecnologías?*
8. *¿Cómo se puede garantizar la financiación para cubrir los costes de explotación y proporcionar ingresos a los proveedores de servicios de transporte informal? ¿Cómo puede movilizarse la financiación para la inversión en infraestructuras y vehículos de transporte público respetuosos con el medio ambiente?*
9. *¿Cómo considerar el papel económico, la función de proveedor de empleo del sector y el fomento del empleo?*
10. *¿Cómo implicar a los residentes urbanos en un nuevo sistema de transporte que esté mejor integrado, sea barato, fiable y seguro?*

Este es un *Knowledge Brief* de la UITP, la Asociación Internacional de Transporte Público. La UITP agrupa a más de 1800 empresas asociadas en 100 países de todo el mundo y representa los intereses de los actores clave en este sector. Sus miembros incluyen autoridades de transporte, operadores, tanto públicos como privados, en todas las modalidades de transporte público, y la industria. La UITP centra su trabajo en los aspectos económico, técnico, de organización y de gestión del transporte de pasajeros, así como en el desarrollo de políticas destinadas a la movilidad y al transporte público a escala mundial.

Este *Knowledge Brief* ha sido elaborado por el Grupo de Trabajo de Transporte Informal con la ayuda del Banco Mundial y el Sub-Saharian African Transport Platform.

DIGITAL VERSION AVAILABLE ON MYLIBRARY

FEBRERO | 2021

UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

Rue Sainte-Marie 6, B-1080 Brussels, Belgium | Tel +32 (0)2 673 61 00 | Fax +32 (0)2 660 10 72 | info@uitp.org | **www.uitp.org**

© UITP - Todos los derechos reservados - Editor responsable: Mohamed Mezghani, Rue Sainte Marie 6, B-1080 Brussels, Belgium - Depósito Legal: D/2021/0105/05