

**TALLER DE CONSULTA**

**INDICADORES DE DESEMPEÑO DEL  
SECTOR TRANSPORTE**

14 y 15 de junio de 2004

Nairobi Safari Club, Kenia



**organizado por la Secretaría  
del Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo  
para  
La División Urbana y de Transporte de la Presidencia de Infraestructura  
del Banco Mundial**



**BANCO MUNDIAL**

## Resumen Ejecutivo

*La Secretaría del Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (IFRTD) con la colaboración de la División Urbana y de Transporte de la Vicepresidencia de Infraestructura del Banco Mundial organizó un taller consultivo sobre Indicadores de Rendimiento del Sector Transporte. El taller se celebró el 14 y 15 de junio de 2004 y contó con la asistencia de 22 participantes de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales provenientes de 8 países africanos, complementados por un insumo procedente de un país asiático y tres contribuciones de organizaciones internacionales con sede en la región africana.*

*El taller proporcionó un foro para discutir las prioridades políticas del país en relación al monitoreo del rendimiento, compartir las perspectivas de organizaciones regionales diferentes y destacar los convenios institucionales existentes referidos a la recolección y análisis de los datos de transporte. Algunos mensajes claves surgieron en dicho taller y se dirigieron a instituciones que trabajan sobre los indicadores de transporte a nivel regional y global, en particular, a la Iniciativa del Banco Mundial sobre Indicadores de Rendimiento y Monitoreo del Sector Transporte y a la Iniciativa de Indicadores de Transporte del Programa de Política de Transporte del África Subsahariana.*

*El Taller mostró claramente que los países tienen sus propias prioridades y estructuras para formular sus indicadores de rendimiento del transporte y que las mismas requieren ser respetadas. Algunos países ven con agrado la oportunidad de comparar y contrastar el desempeño del sector transporte y existe toda probabilidad de que haya indicadores reproducibles. Sin embargo, se acordó, con suma claridad, que las comparaciones entre países no debieran ser la consideración primordial de una iniciativa sobre el desempeño del transporte a nivel regional o global.*

*Se reconoció el valor de los indicadores para desarrollar enfoques integrales del sector transporte, para vincular los Procesos de las Estrategias de Reducción de la Pobreza (PRSPs) y para liderar los temas sociales y se destacó la importancia de reflejar los temas medioambientales en los indicadores de transporte. Otros temas clave que deben ser considerados son la factibilidad y accesibilidad de los servicios de transporte, la interdependencia de los contextos urbano-rural, los temas sobre seguridad del transporte, desarrollo de corredores e integración regional.*

*El taller enfatizó la importancia del apoyo para desarrollar capacidades existentes y viabilizar convenios institucionales existentes. Esto puede fortalecer la confiabilidad de los datos y el sostenimiento de las prácticas de recolección de datos. Asimismo, plantea temas tales como compartir información públicamente y de manera fácil. Los participantes expresaron su interés por continuar el diálogo sobre indicadores y compartir experiencias de sus países. Se comprometieron a retroalimentar a los indicadores propuestos por la Iniciativa de Indicadores de Resultados de Transportes del Banco Mundial y se propuso la formación de un grupo de trabajo virtual sobre Indicadores de Transporte.*

*El taller fue una forma efectiva de crear vínculos entre las iniciativas nacional, regional e internacional relativas a los Indicadores de transporte. La realización de talleres similares en regiones no representadas en Nairobi puede expandir el alcance del aprendizaje sobre desarrollo de indicadores y dirigirse hacia un análisis sostenido basado en la evidencia y toma de decisiones en el sector transporte.*

## 1.0 INTRODUCCIÓN

El presente documento es un informe del taller que fue parte de consultas continuas y que intentó aumentar la concienciación entre los interesados e involucrados de la iniciativa liderada por la División Urbana y de Transporte de la Vicepresidencia de Infraestructura del Banco Mundial para así ayudar a los países a fortalecer sus indicadores de impacto y de rendimiento del transporte.

### 1.1 Iniciativa del Banco Mundial sobre Indicadores de Resultados del Transporte

El propósito de esta iniciativa es ayudar a mejorar la administración del sector transporte y reconocer y medir su impacto. Esto está relacionado a varias actividades del Banco Mundial y es un componente del Plan de Acción de Infraestructura que apunta a fortalecer el compromiso para recolectar los datos a nivel nacional y regional del sector transporte y asegurarse que los mismos sean precisos y oportunos, de tal manera que se fortalezcan el análisis basado en la evidencia y la toma de decisiones. Los indicadores de rendimiento cubren todos los aspectos sustentados por las definiciones de las medidas centrales para cada uno de los principales sub-sectores de transporte, llámense carreteras, ferrocarriles, transporte aéreo, vías acuáticas, puertos así como transporte y comercio.

### 1.2 El Taller

El taller tuvo como objetivo reunir a los participantes interesados e involucrados provenientes de un rango de países, instituciones y disciplinas de transporte a fin de promover una mayor concienciación sobre la iniciativa anteriormente mencionada y consultarles respecto a sus fuentes principales de datos del sector transporte, las capacidades y restricciones que usualmente existen para la recolección, análisis, almacenamiento y uso de datos de alta calidad en los diversos sub-sectores de transporte.

El taller fue organizado por la Secretaría del IFRTD, demandando un mes de trabajo y un presupuesto modesto. Asistieron 22 participantes de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales provenientes de 8 países africanos, complementados por un insumo procedente de un país asiático y tres contribuciones de organizaciones internacionales con sede en la región africana.

<b>Países e Instituciones Representadas</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etiopía</li> <li>• Gambia</li> <li>• Kenia</li> <li>• Sudáfrica</li> <li>• (Sri Lanka)</li> <li>• Tanzania</li> <li>• Uganda</li> <li>• Zimbabwe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• OIT ASIST-África</li> <li>• Programa de Política de Transporte del África Subsahariana</li> <li>• HÁBITAT - Naciones Unidas</li> <li>• Banco Mundial, Washington</li> </ul>

Todos los participantes están de alguna manera involucrados en la recolección, desarrollo y uso de conjuntos de datos para la actividad cotidiana.

### **1.3 Objetivos del Taller**

Los objetivos específicos del taller son:

- (a) identificar los aspectos críticos de la necesidad de datos confiables en el sector transporte.
- (b) analizar la disponibilidad actual de los datos del sector respecto a las prioridades nacionales, regionales y globales e identificar las deficiencias.
- (c) determinar la capacidad sub-nacional y nacional en la actualidad, analizar e informar de manera adecuada respecto a las estadísticas del sector transporte.
- (d) identificar los requerimientos de capacidad y brechas entre los principales participantes interesados e involucrados.
- (e) determinar prioridades y tomar el camino correcto al dirigir las necesidades y prioridades inherentes

El taller fue inaugurado por el Dr. Gerisshon Ikiara, Secretario Permanente del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en Kenia. Peter Roberts, Especialista Líder en Infraestructura de la Vicepresidencia de Infraestructura del Banco Mundial, realizó un abreviado presentación que proporcionó una visión general de la Iniciativa sobre Rendimiento del Transporte e Indicadores de Monitoreo del Banco Mundial y subrayó la relevancia e importancia de este taller para la iniciativa.

### **1.4 Método del Taller**

Los debates entre los participantes se organizaron en cuatro bloques.

En el primer día, el Bloque 1 proporcionó un análisis del contexto de la iniciativa. Se animó a los participantes a discutir las prioridades para la planificación del transporte en los distintos países e instituciones y en la recolección de datos. Se llevaron a cabo tres presentaciones sobre los antecedentes de Etiopía, Sri Lanka y Hábitat, respectivamente, que configuraron la escena para los debates. El Bloque 2 constó de un grupo de discusión sobre qué tipo de indicadores han demostrado ser útiles para los países representados en el contexto de formulación de política. Un grupo de trabajo hizo una síntesis de los resultados de las discusiones del primer día, que fue aprobada por el pleno.

Las discusiones entonces giraron hacia los convenios institucionales y prácticas existentes de la recolección, almacenamiento, intercambio y análisis de datos en los países e instituciones representadas (Bloque 3). Nuevamente, el escenario se compuso de tres presentaciones provenientes de Etiopía, Sri Lanka y del HABITAT's Global Urban Observatory (Observatorio Urbano Global de HÁBITAT). En las discusiones de grupo, los participantes se centraron en estructurar los convenios institucionales y describir los marcos existentes para la recolección de datos. El bloque conclusivo comprende una presentación sobre el trabajo del indicador del Programa de Transporte del África Subsahariana (SSATP), una revisión sobre lo que el taller puede contribuir a la iniciativa del BancoMundial, un debate y unos cuantos compromisos simples para llevar el trabajo adelante.

## 2.0 RESULTADOS

### 2.1 Prioridades políticas del país y monitoreo del rendimiento

Varios países han integrado las políticas de transporte y hay mucha concordancia y coincidencias en las prioridades de políticas identificadas para cada país. No obstante, las áreas de énfasis pueden diferir entre países dependiendo de la situación política, económica y física de cada uno. Por ejemplo, Kenia está empleando la “seguridad de carreteras” como punto de entrada para controlar los servicios de transporte. Gambia no tiene vía férrea, pero el transporte acuático juega un rol significativo en el sistema de transporte; los países sin salida al mar como Zimbabwe promueven el desarrollo de un corredor, y la descentralización, ratificada en la constitución de Uganda, requiere un enfoque ascendente, de abajo hacia arriba para la recolección de datos y desarrollo de indicadores.

Las dimensiones clave adoptadas por las prioridades políticas del Sector Transporte en la región incluyen lo siguiente:

- Infraestructura de desarrollo y aumento de servicios – carreteras, ferrocarriles, aéreo, marítimo, fluvial y lacustre.
- Impactos sobre la pobreza – tanto positivos como negativos
- Externalidades medioambientales- particularmente aquellas negativas
- Integración regional (entre-países), particularmente el desarrollo de corredores para el transporte y dirección de prioridades de países sin salida al mar.
- Integración regional (entre-países) incluyendo los temas relacionados a la dicotomía urbano-rural, y el hecho que no puede ser considerada en aislamiento.
- Vínculos inter-sectoriales, por ejemplo, los vínculos entre el sector transporte y otros sectores de servicios tal que los problemas de transporte pueden resolverse de manera más holística, como por ejemplo, ubicando las instalaciones.
- Interrogantes sobre accesibilidad y factibilidad del servicio de transporte que están inextricablemente ligadas y deben considerárselas juntas.
- Temas sociales – tales como la necesidad de integrar el género en las políticas y prácticas y evaluar el impacto del transporte en el bienestar social
- Temas de la seguridad del transporte – particularmente en carreteras
- Generación de empleo y estándares del trabajo
- Agilizar el manejo del sector transporte y temas relacionados a la propiedad y control de las empresas públicas tales como las reformas del sector transporte, asociación privada pública para transporte terrestre (vías ferroviarias y caminos), aéreo y marítimo.
- Creación de capacidad

Todos los participantes vieron una clara necesidad de información relacionada al transporte, datos e indicadores que van a ayudar en conducir estas prioridades políticas en la práctica y en la planificación y monitoreo el desarrollo del sector transporte.

Varios países participantes describieron el proceso nacional para desarrollar y utilizar los indicadores y conjuntos de datos. En algunos países, como en el caso del Sistema de Monitoreo del Rendimiento del Sector de Carreteras de Etiopía, hubo un resultado de

iniciativas centralizadas. En otros, tales como Uganda y Sudáfrica la recolección de datos y el desarrollo de indicadores fueron actividades predominantes del gobierno.

En Tanzania, desde el 2001, el Ministro de Comunicaciones y Transporte tiene publicado los datos y la información disponible en su base de datos, “no sólo con una opinión de cómo facilitar una formulación y monitoreo de política del sector efectiva, sino también para encontrar los datos del sector y los requerimientos de información de otros participantes interesados e involucrados”. La publicación incluye la preparación de gráficos y cifras que indican tendencias y comportamientos. Otros países, por ejemplo Gambia, están trabajando con el Programa de Transporte del África Subsahariana para desarrollar indicadores. En Zimbabwe, la recolección de datos está incluso más restringida por el tema de recursos.

## **2.2 Perspectivas de las Organizaciones Regionales e Internacionales**

Desde la perspectiva de las Organizaciones regionales e internacionales, el centro de interés de HÁBITAT estuvo en la calidad de vida de las ciudades urbanas. Se sabía que había un escaso conocimiento respecto a cómo, por qué, hacia donde, cuándo y a qué precio los pobres de las zonas urbanas viajan en las ciudades de los países en desarrollo. Esto es resultado de una deficiente recolección de datos sobre transporte urbano en la mayoría de las ciudades de países en desarrollo, incluyendo encuestas simples de origen-destino. Este es el caso particular del África Subsahariana. El representante de HÁBITAT también anotó que los datos e indicadores de viajes urbanos no están vinculados a las medidas medioambientales, tales como la calidad del aire. Hay poca información sobre los factores de emisión confiables de los vehículos; ni siquiera un conocimiento rudimentario de la red sobre la cual transitan.

El Laboratorio Urbano Global de HÁBITAT (HABITAT's Global Urban Laboratory - GUO) es una red de aprendizaje y monitoreo mundial cuyo objetivo es ayudar a los gobiernos y sus socios con la recolección y manejo de datos para mejorar la administración urbana, intensificar el uso de indicadores urbanos y de conocimientos para la formulación de política y sintetizar y difundir los resultados (a nivel de ciudad, nacional y global). Bajo su función de Monitoreo Global de la Agenda de Hábitat (HA) y las Metas de Desarrollo del Milenio (MDM), GUO tiene un programa de indicadores urbanos que utiliza dos indicadores de transporte: el tiempo de viaje y los modos de transporte usados. Los datos para cuatro indicadores de transporte son recolectados también bajo la Encuesta de Inequidad Urbana. Estos datos son: sobre modos de transporte, accidentes de tránsito, gastos de transporte mensuales y tiempo de viaje.

En una conferencia de OIT ASIST en el 2003, hubo una demanda para indicadores de desarrollo como instrumentos para monitorear niveles de creación de empleo en el desarrollo de infraestructura de transporte con una perspectiva para evaluar el impacto sobre la pobreza de los programas basados en el empleo.

La Iniciativa del Indicador de Transporte del Programa de Política de Transporte del África Subsahariana tiene como objeto coordinar y promover esfuerzos para establecer un conjunto común de indicadores clave de rendimiento del sector transporte y ayudar a los países clientes a desarrollar nuestra capacidad para recolectar los datos requeridos de manera sostenible. Un objetivo es alentar el desarrollo de un conjunto de indicadores de alto nivel que resuma la situación del transporte a través de 4 áreas centrales, las que se

estiman cruciales para el alivio a la pobreza y crecimiento: Administración de la Red de Carreteras, Accesibilidad Rural, Efectividad del Transporte Urbano y Efectividad del Corredor. Otro objetivo es apreciar detalladamente el estado del sistema del transporte en un país dado por sub-sectores: Sostenibilidad de la Administración del Sector Transporte, Transporte por carreteras, Transporte urbano, Transporte ferroviario, Transporte Acuático y Transporte Aéreo.

En los talleres hubo un debate importante sobre:

- En qué medida los gobiernos priorizan los asuntos medioambientales
- Integración urbano-rural y la necesidad de tener indicadores que consideren lo urbano-rural más como una continuidad que como dos extremos aislados y distintos.
- El tema de crear capacidad
- El uso de pruebas de rendimiento

### **2.3 Convenios institucionales para la recolección y análisis de los datos de transporte**

En todos los países hay convenios institucionales establecidos para la recolección de datos de transporte. Las fortalezas y debilidades de estos convenios varían. Típicamente, un convenio institucional y nacional para recolectar, analizar y difundir los datos e indicadores de transporte involucra vínculos entre las instituciones de transporte y otras instituciones clave del gobierno. El Proceso de Estrategia de Reducción de la Pobreza en muchos países ha proporcionado el ímpetu para una aproximación participativa involucrando comunidades y promocionando relaciones inter-departamentales, intersectoriales, inter-organizacionales. La información sectorial es proporcionada por departamentos y ministerios de línea, por ejemplo, el transporte aéreo, ferrocarril, vía marítima, carreteras, vehículos a motor y con licencia, seguridad, carreteras nacionales, rutas de alimentación, ductos, etc. La reunión y análisis de la información es coordinada por las unidades de coordinación de rutas, departamentos de planificación en los Ministerios de Finanzas, Ministerios de Comunicaciones y Transportes o por la Autoridad de Planificación Nacional. También hay datos proporcionados por la Oficina de Estadística o la Autoridad Central de Estadística que pueden emplearse para análisis y compilación. La información es difundida a través de publicaciones o boletines de las Autoridades Centrales de Estadísticas que pueden usar para análisis y compilación. La información es difundida a través de las publicaciones o boletines de las Autoridades Centrales de Estadística, los Ministerios de Línea y también está disponible en informes. Son traducidos en las declaraciones del presupuesto anual, presupuestos y planes de los diferentes ministerios.

Hay una obligación de todos los países representados de recolectar datos y una tendencia creciente de quienes toman las decisiones utilizando datos disponibles para hacer política y planificar decisiones. Etiopía, Sudáfrica y Uganda tienen sistemas de recolección de datos institucionalizados. La fortaleza de estos convenios deriva del apoyo legal y de mandatos claros, y de autoridades de carreteras experimentadas y establecidas. En Sudáfrica el Ministerio de Transporte lleva a cabo una encuesta de viajes a los hogares y establece vínculos con la Oficina Central de Estadística, la policía y las autoridades de carreteras para recoger datos sobre transporte público de pasajeros y transporte de carga. También ha realizado una encuesta de línea basal para averiguar el impacto potencial de la política de transporte Sudafricana y de las encuestas acerca del 50% de la población en una encuesta nacional de viajes a hogares. Algunas de las fortalezas del sistema Sudafricano son las buenas relaciones con otros proveedores de

servicios, la existencia de una unidad que coordine, suficientes recursos y capacidad tecnológica moderna. La principal debilidad es que hay pocos datos sobre los movimientos de carga. En algunos países, sin embargo, no hay suficiente coordinación entre las instituciones (Zimbabwe y Gambia) y la recolección de datos y el análisis se realizan separadamente por los diferentes sectores (Gambia). Donde los datos se han reunido de instituciones distintas y se han colocado de manera conjunta, como en Tanzania, pueden ser muy generales como para ser útiles y no siempre se traducen en indicadores. La falta de Información Tecnológica y conocimiento, particularmente del manejo de la base de datos, y las reformas incompletas del sector transporte son las restricciones más fuertes para recolectar datos y hacer un mejor uso de los conjuntos de datos ya existentes.

### **3.0 MENSAJES CLAVE PARA INICIATIVAS REGIONALES Y GLOBALES SOBRE INDICADORES DE TRANSPORTE**

El taller generó algunos mensajes clave para las instituciones que trabajan sobre indicadores de transporte a nivel regional y global, particularmente para la Iniciativa del Banco Mundial sobre indicadores de Monitoreo y Rendimiento del Sector Transporte y la Iniciativa de Indicadores de Transporte del Programa de Política de Transporte del África Subsahariana.

1. Los países tienen sus propias prioridades y estructuras para formular los indicadores de rendimiento de transporte, que requieren ser respetadas.
2. Los Indicadores pueden contribuir a los enfoques integrales del sector transporte. Ellos pueden vincularse a los Procesos de la Estrategia de Reducción de la Pobreza (PRSPs) y ayudar a los temas sociales predominantes.
3. Algunos países ven con agrado la oportunidad de comparar y contrastar el desempeño del sector transporte y existe mucha probabilidad de que existan indicadores reproducibles. Sin embargo, se acordó, con suma claridad, que las comparaciones entre países no debieran ser la consideración primordial de una iniciativa sobre el rendimiento del transporte.
4. La factibilidad y accesibilidad para el servicio de transporte están inextricablemente ligadas y deben considerárselas juntas. Ambas están limitadas por la escasez de dinero en efectivo y de tiempo (relacionado a la ubicación). Aunque existe alguna información sobre el gasto en efectivo en los servicios de transporte, hay poco sobre los niveles de factibilidad o el tiempo empleado en transportarse.
5. Los contextos rural y urbano son interdependientes y deben considerarse conjuntamente, en la medida de lo posible. Existen como un flujo continuo y los indicadores de transporte necesitan reflejar dicho flujo.
6. Los temas medioambientales requieren reflejarse en los indicadores de transporte. Algunos de los temas que permanecen sin resolver incluyen ubicar la responsabilidad institucional para las emanaciones y facilitar el desarrollo de políticas preventivas.
7. Los temas de seguridad fueron una de las mayores preocupaciones en todos los países. Se apreció que los registros de la policía sobre accidentes tienden a ser poco valorados y que quizás haya la necesidad de triangular los datos con información del hospital o de otras fuentes.

8. El desarrollo del corredor y una integración regional más fuerte es un tema clave en muchos países del África Subsahariana.
9. Apoyo para desarrollar capacidades existentes y viabilizar convenios institucionales existentes. Esto puede fortalecer la confiabilidad de los datos y el sostenimiento de las prácticas de recolección de datos.
10. Los temas de cómo compartir información públicamente y de manera fácil fueron planteados pero no discutidos en detalle. Los participantes expresaron su interés por continuar el diálogo sobre indicadores y compartir las experiencias de sus respectivos países. Se comprometieron a retroalimentar a los indicadores propuestos por la Iniciativa de Indicadores de Resultados de Transportes del Banco Mundial y se propuso la formación de un grupo de trabajo virtual sobre Indicadores de Transporte.

#### **4.0 CONCLUSIÓN**

El taller creó un foro efectivo para compartir información y debatir temas. Así, constituyó una oportunidad para establecer vínculos importantes entre las Iniciativas de los Indicadores nacionales, regionales y globales y para evaluar el potencial para desarrollar la sinergia y para desarrollar las capacidades que puedan asegurar la sostenibilidad de las iniciativas. La breve duración del taller dio como resultado un enfoque regional más bien que internacional. La propuesta de formar un grupo de trabajo virtual sobre indicadores de transporte sugiere que hay un interés de largo plazo en desarrollar indicadores adecuados para el sector transporte. Otros talleres en las regiones no totalmente representadas en Nairobi (por ejemplo, Asia, Latinoamérica y el África Occidental francófona) es probable que expandan la concienciación sobre el valor de recolectar y mantener datos precisos y oportunos del sector transporte y elevar el compromiso hacia el análisis y la toma de decisiones basados en la evidencia en el sector transporte.

**PARTICIPANTES**

Mr Bekele Negussie  
Ethiopian Roads Authority  
P O Box 41043, Addis Ababa,  
Ethiopia  
Tel:+251-1-51182  
Fax:+251-1-514866  
Email:bnegussie@telecom.net.et

Mr Taye Behanu  
Ethiopia Transport Forum  
P O Box 13655, Addis Ababa,  
Ethiopia  
Tel:+251-1-66368, +251-1-517246  
Fax:+251-1-651811  
Email:tayeberhanu@hotmail.com

Mr Brian Williams  
UN-Habitat  
P O Box 30030, Nairobi,  
Kenya  
Tel:+254-20-623916  
Fax:+254-20-624265  
Email:Brian.williams@unhabitat.org

Ms Priyanthi Fernando  
IFRTD Secretariat  
113 Spitfire Studios, 63-71 Collier Street,  
London N1 9BE,  
UK  
Tel:+44-207-7136699  
Fax:+44-207-7138290  
Email:priyanthi@ifrtd.org

Mr Ning Deng  
UN-Habitat  
P O Box 30030, Nairobi,  
Kenya  
Tel:+254-20-223589  
Fax:+254-20-2710156  
Email:ning.deng@unhabitat.org

Mr Peter Roberts  
World Bank  
1818 H Street, NW, Washington D.C. 20433,  
USA  
Tel:+1-202-4733482  
Fax:+1-202-522-3223  
Email:proberts@worldbank.org

Jeffrey Maganya  
National Forum Group,  
Kenya  
P.O. Box 13346 00100, GPO Nairobi  
Tel:+254-20-223589, +254-722553371  
Fax:+254-20-2710156  
Email:

Mr Peter Njenga  
IFRTD Secretariat  
314 Karen, Nairobi,  
Kenya  
Tel:+254-20-883323, +254-722360860  
Fax:+254-20-883323  
Email:peternjenga@wananchi.com,  
peter.njenga@ifrtd.org

Ms Angela Kabiru-Kang'ethe  
ILO ASIST  
P O Box 39493, Nairobi,  
Kenya  
Tel:+254-20-2713028, +254-20-2719413,  
+254-202719313  
Fax:+254-2-2710083  
Email:kangethe@itdg.or.ke

Mr Tsegai Elias  
SSATP.World Bank  
P O Box 2960, 38 Nelson Mandela Avenue,  
Harare,  
Zimbabwe  
Tel:+263-4-729611  
Fax:+263-4-708659  
Email:telias@worldbank.org

Ms Laverne Dimitrova  
National Department of Transport  
Private Bag X193, Pretoria 0001,  
South Africa  
Tel:+27-12-3093533  
Fax:+27-12-3093569  
Email:DimitroL@dot.gov.za

Ms Nolundi Dikweni  
National Department of Transport  
Private Bag X193, Pretoria 0001,  
South Africa  
Tel:+27-12-3093013  
Fax:+27-12-3093979  
Email:dikweniN@dot.gov.za

Mr Alphonse Mwingira  
Ministry of Communications and Transport  
P O Box 9144, Dar es Salaam,  
Tanzania  
Tel:+255-22-2114425; +255-744-495773  
Fax:+255-22-2112751  
Email:alphonse\_mwingira@yahoo.com

Mr Andoulie O. Camara  
Deputy Permanent Secretary,  
Department of State for Works Construction  
and Infrastructure Development,  
MDI Road, Kanifing,  
The Gambia  
Tel:+220-4378009, +220-4375809,  
+2209965056  
Fax:+220-4375765  
[Email:smshydara@hotmail.com](mailto:Email:smshydara@hotmail.com),  
[aoc@gamtel.gm](mailto:aoc@gamtel.gm)

Dr Charles Kaira  
Transport Forum Group - UG  
5 Edinburgh Avenue, Lower Kyambogo  
Estate,  
P O Box 20, Kyambogo, UGANDA  
Tel:+256-41-286218, +256-41-288312  
Fax:+256-41-286218  
[Email:ckkaira@africaonline.com](mailto:Email:ckkaira@africaonline.com)

Ms Tanzarn Nite  
Makerere University  
P O Box 7062, Kampala,  
Uganda  
Tel:+256-41-234-890, +256-77-593493  
Fax:+256-41-543539  
[Email:ntanzarn@ss.mak.ac.ug](mailto:Email:ntanzarn@ss.mak.ac.ug),  
[tanzarn@yahoo.co.uk](mailto:tanzarn@yahoo.co.uk)

Mr Reason Machigere  
Ministry of Transport and Communications  
Box CY 595, Causeway, Harare,  
Zimbabwe  
Tel:+263-4-700991 - 9, +263-91-261260  
Fax:+263-4-700817  
[Email:rmachigere@comone.co.zw](mailto:Email:rmachigere@comone.co.zw);  
[machigere@hotmail.com](mailto:machigere@hotmail.com)

Mr Tatenda Mbara  
University of Zimbabwe, PO Box MP167,  
Mount Pleasant,  
Harare,  
Zimbabwe  
Tel:+263-4-301993  
Fax:+263-4-333407  
[Email:tmbara@hotmail.com](mailto:Email:tmbara@hotmail.com)