

### **1.1.La Inversión**

La inversión es el gasto destinado a incrementar o mantener el stock de capital. Este está constituido por las fábricas, la maquinaria, las oficinas y los demás bienes duraderos utilizados en la producción. La inversión es el gasto que hace crecer estos componentes del stock de capital.

La inversión consta de dos componentes: la inversión bruta y la inversión neta. La inversión neta representa las adiciones totales al stock de capital. La inversión neta se obtiene restando de la bruta la depreciación.

También se puede desagregar la inversión en tres categorías: la primera es la inversión fija de las empresas, consiste en el gasto en maquinaria, equipo y estructuras totales como fábricas y naves. La segunda es la inversión residual, consiste sobre todo en la inversión en viviendas. Y la tercera es la fabricación en existencias, es una pequeña fracción del PNB que puede fluctuar enormemente.<sup>1</sup>

### **1.2. Definición de un Proyecto de Inversión**

Un proyecto es una propuesta de efectuar una inversión para crear ampliar y/o desarrollar ciertas instalaciones a fin de aumentar la producción de bienes y/o servicios en un conglomerado social durante determinado periodo de tiempo. Además, un proyecto es una unidad de inversión que se puede distinguir, técnica, comercial y económicamente de otras inversiones. Un proyecto o una propuesta de inversión puede asumir formas diferentes, y su evaluación ha de ser posible en todas estas formas, a fin de comparar o evaluar un proyecto de inversión; desde el punto de vista de un país determinado, deben tomarse en cuenta diversas variantes como tecnología, materias primas que pueden emplearse, capacidad de producción, ubicación, producción local comparada con la importación, especialización industrial internacional y cooperación internacional.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Rudiger Dornbusch, Stanley Fisher; “Macroeconomía”; Ob. Cit. Pág.(352-354)

<sup>2</sup> ONU Para el desarrollo Industrial Viena; Manual Para la Evaluación de Proyectos Industriales; Ob. Cit. Pág. (5-6)

### **1.3. Necesidad de dar Cabida a Objetivos Nacionales Múltiples**

El proceso de desarrollo se propone objetivos múltiples: políticos, sociales, de seguridad nacional, ecológicos, etc. Los objetivos de desarrollo nacional están íntimamente relacionados entre sí y esta relación es muy compleja, como que su naturaleza es diferente de un país a otro y dentro de un mismo país, de un periodo a otro. Los objetivos nacionales se suelen expresar de manera más o menos explícita en un plan de desarrollo nacional o en algún otro tipo de política oficial enunciada por el Gobierno.

Los proyectos de inversión son uno de los instrumentos fundamentales para realizar la política de desarrollo adoptada con sus objetivos múltiples. Por lo general los proyectos de inversión deben formularse a partir de los objetivos nacionales o juntamente con ellos y reflejar la relación mutua.

Si existe una serie de objetivos de desarrollo nacional, los proyectos de desarrollo han de evaluarse en todo lo posible según sus contribuciones al logro de cada uno de estos objetivos; en otras palabras, cada objetivo a nivel nacional se refleja en uno o más criterios a nivel de proyecto, y viceversa. La prioridad asignada a cada uno de estos criterios, a nivel de proyecto, debe corresponder a la importancia de los respectivos objetivos nacionales a nivel nacional.

La formulación de los aspectos económicos de un proyecto de inversión (Inversión de capital, costos de producción, formulación y distribución de beneficios, etc.), se lleva a cabo dentro un marco de ciertos objetivos nacionales explícitos o implícitos, a luz de estos objetivos a los planificadores del proyecto con respecto a la movilización de recursos financieros nacionales y extranjeros.<sup>3</sup>

### **1.4. La Función de Producción**

La función de producción es la que muestra el nivel de producción máximo que puede obtener una empresa con una combinación específica de factores. Para

---

<sup>3</sup> Ibidem. Pág. (13-17)

simplificar supondremos que hay dos factores de producción: Trabajo L y Capital K; se puede expresar la función de la siguiente manera:

$$Q = f(K, L)$$

Esta ecuación relaciona la cantidad de producción con las cantidades de los dos factores capital y trabajo.<sup>4</sup>

### 1.5. Agricultura

La agricultura es el arte de cultivar la tierra; son los diferentes trabajos de tratamiento del suelo y cultivo de vegetales, normalmente con fines alimenticios.

Las actividades agrícolas son las que integran el llamado sector agrícola. Todas las actividades económicas que abarca dicho sector, tienen su fundamento en la explotación del suelo o de los recursos que éste origina en forma natural o por la acción del hombre: cereales, frutas, hortalizas, pasto, forrajes y otros variados alimentos vegetales.

La agricultura es la actividad agraria que comprende todo un conjunto de acciones humanas que transforma el medio ambiente natural, con el fin de hacerlo más apto para el crecimiento de las siembras. Es una actividad de gran importancia estratégica como base fundamental para el desarrollo autosuficiente y riqueza de las naciones.<sup>5</sup>

### 1.6. Metodología de Avalúo Cuchu Ingenio – Santa Barbara

En base al Estudio para **Terrenos Agrícolas** afectados hasta los 10 mt perpendiculares al eje de vía, se consideran como variables de clasificación:

- El grado de productividad
- Acceso al riego.

#### **Productividad**

- En producción

#### **Valor asignado**

3

---

<sup>4</sup> Robert S. Pindyck, Daniel L. Rubinfeld; Microeconomía; Ob. Cit. Pág. 180 - 181

<sup>5</sup> <http://es.wikipedia.org/wiki/Agricultura>

- En reposo y/o barbecho 3

**Infraestructura – riego**

- Con canal 2

- Sin canal 0

Estas variables permiten clasificar a los terrenos de acuerdo a una escala de valores en:

1. Terrenos de costo alto (índice igual a 5)
2. Terrenos de costo medio (índice igual a 3)
3. Terrenos de costo bajo (índice igual a 2)

De acuerdo a estudio, se establecen precios por m<sup>2</sup> para cada tipo de terreno y cada tramo, considerando el costo unitario por metro cuadrado de terreno, asignando a los cultivos un equivalente a la producción, rendimiento anual y el precio de mercado.<sup>6</sup>

- Costos Frutales US\$/m2.
 

|           |       |
|-----------|-------|
| Durazno   | 5,0   |
| Manzana   | 0,70  |
| Vid       | 23,20 |
| PROMEDIO: | 9,63  |
- Costos Terrenos Agrícolas con Producción

| US\$/m2/TRAMO | I    | II   | III  | IV   | V    |
|---------------|------|------|------|------|------|
| Costo Alto    | 0,96 | 0,98 | 1,29 | 0,20 | 0,12 |
| Costo Medio   | 0,86 | 0,88 | 1,16 | 0,18 | 0,11 |
| Costo Bajo    | 0,77 | 0,78 | 1,03 | 0,16 | 0,10 |

<sup>6</sup> Asociación Accidental Ecoplan Noronha PRIPA; Metodologías; Ob. Cit. Pág. 62-66

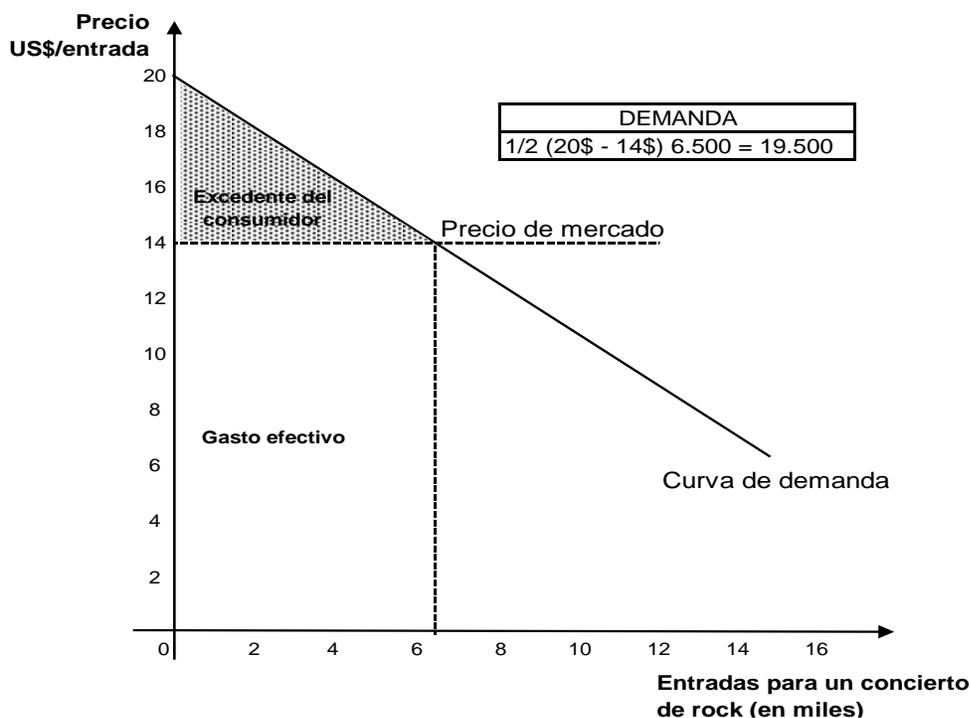
### 1.7. El Excedente del Consumidor

El excedente del consumidor es el beneficio total derivado de consumo de un producto, una vez descontado el coste total de comprarlo. El excedente del consumidor puede calcularse fácilmente si se conoce la curva de demanda, se halla sumando los excedentes correspondientes a todas las unidades comparadas.

El excedente del consumidor tiene importantes aplicaciones en la economía. Cuando se suman los excedentes del consumidor de muchas personas se mide el beneficio agregado que obtienen los consumidores comprando bienes en el mercado.

En el caso del mercado en conjunto el excedente del consumidor se mide por medio del área situada por debajo de la curva de demanda y encima de la recta que representa el precio de compra del bien, como se presenta en la siguiente figura.<sup>7</sup>

#### GENERALIZACION DEL EXCEDENTE DEL CONSUMIDOR



<sup>7</sup> Robert S. Pindyck, Daniel L. Rubinfeld; Microeconomía; Ob. Cit. Pág. 125-127

### **1.8. El Modelo RED**

El modelo para la evaluación económica de caminos (RED), realiza la evaluación económica de proyectos de mejora y mantenimiento de caminos, adoptando el excedente del consumidor, que mide los beneficios de los usuarios del camino, y los consumidores de los costos reducidos del transporte. Este enfoque fue preferido frente al enfoque de excedente del productor (que mide el valor agregado o los beneficios generados a usuarios productivos en la zona del proyecto o de influencia, por ejemplo, productores agrarios), debido a que el enfoque del excedente del consumidor permitiría un mejor juicio de las suposiciones realizadas y una mejor valoración de las alternativas de inversión simuladas. Los modelos HDM también adoptan el enfoque del excedente del consumidor y pueden ser utilizados para la evaluación económica de caminos con bajo volumen de tránsito pero no se encuentran particularmente personalizados para este propósito y son más demandantes en términos de requerimientos de datos de entrada. El RED simplifica el proceso y está dirigido a las siguientes incumbencias adicionales.

- Reducir los requerimientos de datos de entrada para caminos de bajo volumen de tránsito.
- Considerar la alta incertidumbre relacionada con los requerimientos de datos de entrada.
- Fijar claramente las suposiciones hechas, particularmente en la evaluación de la condición de caminos y en la predicción de desarrollo económico (tránsito inducido).
- Calcular internamente el tránsito generado debido a un decrecimiento en los costos de transporte basado en una definida elasticidad-precio de demanda.
- Cuantificar los costos económicos asociados con los días por año en los que el tránsito de vehículos es perturbado por un alto deterioro de la condición del camino.

- Utilizar parámetros alternativos a la rugosidad del camino para definir el nivel de servicio de caminos de bajo volumen de tránsito (velocidades de vehículos y transitabilidad).
- Permitir considerar en el análisis mejoras en la seguridad vial.
- Incluir en el análisis otros beneficios (o costos) tales como aquellos relacionados con tránsito no motorizado, servicios sociales e impactos ambientales.
- Formular preguntas de manera no tradicional; por ejemplo, en lugar de preguntar cuál es el retorno económico de una inversión, uno podría preguntar cuál es la máxima inversión justificable económicamente para un cambio en el nivel de servicio propuesto, con inversiones adicionales siendo justificadas por otros impactos sociales.
- Presentar los resultados con análisis de sensibilidad, de valores intercambiados y estocásticos de riesgo.
- Tener el modelo de evaluación en una hoja de cálculo, como Excel, de manera de capitalizar en características y herramientas internas como búsqueda de metas, escenarios, solver, análisis de datos y agregados analíticos adicionales.

La principal simplificación del RED en relación con los modelos HDM es que considera un nivel constante de servicios, durante el periodo de análisis, para los casos con y sin proyecto, mientras que los modelos HDM incluyen ecuaciones de deterioro de camino. El RED utiliza el concepto de niveles de servicio medio, que es considerado razonable para caminos de bajo volumen de tránsito debido a las siguientes razones.

- Dificultad en medir o estimar la rugosidad de los caminos no pavimentados.
- Cambios estacionales en la condición del camino y en la transitabilidad.

- Dificultad en determinar las frecuencias de operaciones de nivelación pasadas y/o futuras.
- Naturaleza cíclica de la condición del camino bajo una determinada política de mantenimiento.
- Conveniencia en definir niveles de servicio para caminos de bajo volumen de tránsito con parámetros distintos a los promedios anuales de rugosidad y grosor de grava.<sup>8</sup>

### **1.9. El Software**

El software del RED está compuesto por una serie de libros de Excel que contienen una serie de hojas de entrada, donde se ingresan todos los datos de entrada, hojas de salida, donde son presentados los resultados y hojas auxiliares, y son realizados los cálculos. El libro del módulo principal de evaluación, evalúa un camino a la vez y compara tres alternativas de proyecto con un caso sin proyecto, aportando los indicadores económicos necesarios para seleccionar la opción más deseable y para cuantificar sus beneficios económicos. También existe un libro de un módulo de evaluación de programa que evalúa una red de caminos. Los beneficios del proyecto principal son la reducción de los costos operativos de vehículo y de los costos de tiempo, que son calculados a partir de funciones que relacionan costos operativos de vehículo y velocidades con la rugosidad del camino personalizada para un país determinado. El modelo también realiza análisis básico de riesgo basado en distribuciones triangulares definidas por el usuario para los datos de entrada principales.

El Módulo Principal de Evaluación Económica realiza la evaluación económica de un camino, donde se define el camino y las alternativas de proyecto a ser evaluadas y el RED presenta los resultados correspondientes. La evaluación es realizada utilizando relaciones definidas entre los costos operativos de vehículo y velocidades, y rugosidad. Si desea calibrar estas relaciones para un país en particular, primero debe

---

<sup>8</sup> Rodrigo Archondo Callao; Modelo de Evaluación de Caminos Bajo Volumen de Tránsito Guía Para el Usuario & Casos de Estudio; Ob. Cit. Pág. 1-3

utilizar el Módulo de Costos Operativos de Vehículo HDM-III o el Módulo de Costos Operativos de Vehículo HDM-4. Estas relaciones toman forma de polinomios cúbicos y deberían ser copiados en el Módulo Principal de Evaluación Económica para sobrescribir las relaciones existentes.

El Módulo de Costos Operativos de Vehículo HDM-III es utilizado para definir la relación entre los costos operativos y velocidades de vehículos motorizados, y la rugosidad del camino, para un determinado país, utilizando ecuaciones del HDM-III5. El Módulo de Costos Operativos de Vehículo HDM-4 es utilizado para definir la relación entre los costos operativos y velocidades de vehículos motorizados y no motorizados, y la rugosidad del camino, para un determinado país, utilizando ecuaciones del HDM-4.

Una vez utilizado el Módulo Principal de Evaluación Económica para evaluar un determinado camino, puede utilizar el Módulo de Análisis de Riesgo, que realiza análisis de riesgo utilizando distribuciones triangulares para los datos de entrada principales. El Módulo de Análisis de riesgo interactúa con el Módulo Principal de Evaluación Económica evaluando cientos de posibles escenarios del tipo.

Si se evalúa varios caminos, tiene dos opciones: a) utilice el Módulo Principal de Evaluación Económica para evaluar un camino a la vez, incluyendo el análisis de riesgo si es necesario; o b) utilice el Módulo de Evaluación de Programa para evaluar varios caminos de una vez y obtener los resultados del programa correspondiente.

Los libros del RED pueden localizarse en cualquier carpeta de Windows y pueden ser renombrados si es necesario. Se recomienda que realice copias de seguridad de los libros originales y los mantenga en un lugar seguro. Usted puede así trabajar con copias de los libros originales, dándoles, si es necesario, nombres únicos. Para imprimir cualquiera de las hojas, utilice los comandos de imprimir de Excel.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Ibidem; Pág. 3-5

### **1.10. Módulo Principal de Evaluación Económica**

El Módulo Principal de Evaluación Económica realiza la evaluación económica de hasta tres alternativas de proyecto para un camino determinado. Se define las características y tránsito del respectivo camino y las características de cuatro posibles casos de mantenimiento o mejora, siendo uno el caso sin proyecto y los tres restantes siendo posibles alternativas de proyecto. El modelo evalúa los costos totales de transporte de los cuatro casos y calcula los beneficios netos de las tres alternativas de proyecto comparadas con el caso sin proyecto. Los nombres de las siete hojas de entrada disponibles se dan a continuación. En estas hojas, se ingresa los datos de entrada.

- Control y Seteo
- VOC y Velocidades Unitarios
- Tiempo y Accidentes
- Tránsito
- Indicadores Multi-Criterio
- Alter. de Proyecto - Principales Características
- Alter. de Proyecto - Otros Beneficios

Los nombres de las diecisiete hojas de salida se dan a continuación. Los resultados son resumidos en la hoja .Alter. de Proyecto . Solución. y presentados en detalle, por alternativa de proyecto, en las hojas restantes. En estas hojas se define algunos parámetros en las celdas con fondo amarillo y presiona botones para realizar análisis de sensibilidad y de valores intercambiados. El Gráfico de Valor Actual Neto compara para todas las alternativas de proyecto, el Valor Actual Neto y el Valor Actual de Costos de Agencia y el Gráfico Costos de la Sociedad compara el Valor Actual de los Costos de la Sociedad y el Valor Actual de Costos de Agencia.

- Alter. de Proyecto - Solución
- Gráfico - Valor Actual Neto

- Gráfico - Costos Totales de la Sociedad
- Alter. 1 - Viabilidad
- Alter. 1 - Impactos sobre el Usuario
- Alter. 1 - Distribución de los Beneficios
- Alter. 1 - Sensibilidad
- Alter. 1 - Valores Intercambiados
- .... Ídem para alternativas 2 y 3

Adicionalmente, existen cuatro hojas auxiliares en las cuales se realizan los cálculos (Beneficios 0, Beneficios 1, Beneficios 2, Beneficios 3, y Constantes). El RED utiliza estas hojas internamente; por lo tanto, no debería cambiar ninguno de sus contenidos.<sup>10</sup>

### **1.11. Costos de Operación**

Los costos de operación vehicular (COV) son necesarios para cuantificar los beneficios en la evaluación del proyecto. Para la aplicación de las ecuaciones presentadas para el cálculo de los beneficios para el tráfico normal y el tráfico generado, se requiere conocer los COV de las situaciones Sin Proyecto y Con Proyecto, sobre cuya base se determinarán los ahorros generados por la provisión de una carretera en mejores condiciones que la actual.

Se calcularon los COV según el mismo esquema que para la evaluación; es decir, el modelo HDM, que incluye el submodelo de costos de operación vehicular que calcula los COV para las categorías de vehículos seleccionados, en función de diferentes aspectos. Posteriormente esos COV se consideran en el mismo modelo para cuantificar los beneficios y efectuar la evaluación comparando las alternativas en estudio.

---

<sup>10</sup> Ibidem; Pág. 12-13

El submodelo de costos de operación utiliza varios parámetros para el cálculo de los COV, relaciona las características vehiculares (peso, potencia, capacidad, índices de utilización, etc.), costos de parámetros vehiculares (precio del vehículo, combustibles, tripulación, etc.), las características de la carretera (alineamiento horizontal, alineamiento vertical, ancho de plataforma, rugosidad, etc.) y las condiciones geográficas y climáticas del lugar donde se ubica la carretera en estudio (altitud, tipo de suelo, precipitación pluvial, etc.). A ello se añade el volumen vehicular que circula por la carretera.

Este acápite se ocupa de presentar esencialmente los costos de los parámetros vehiculares tomados en cuenta en el cálculo de los COV.<sup>11</sup>

### **1.12. Identificación de los Beneficios del Proyecto**

Las inversiones se realizan esperando que el gasto a incurrir sea recuperado por los beneficios a lo largo de la vida del proyecto. En el supuesto de que la recuperación de la inversión no esté asegurada, el proyecto no se construye.

Por ser de carácter público social en los proyectos de transporte, el retorno de la inversión no es directo y proviene de la consideración de ciertos parámetros que permiten cuantificar los beneficios que posteriormente se comparan con los gastos de inversión requeridos. Los beneficios provenientes de este tipo de proyectos no son ingresos directos para el Tesoro General de la Nación, sino beneficios sociales que se absorben indirectamente en la población, incrementando las actividades y generando mayor producción, lo que se traduce en mayores ingresos en esa población y de manera indirecta por medio de impuestos en el Tesoro General de la Nación.

Se espera que el proyecto vial Cucho Ingenio - Tarija logre beneficios tangibles mediante una reducción en los costos de transporte de los usuarios y un incremento en la producción de la zona. Los beneficios esperados provendrían de estos incrementos y/o reducciones, que deberían producir un retorno de la inversión de

---

<sup>11</sup> Estudio de Factibilidad Técnico Económica e Impacto Ambiental de la Carretera Potosí-Tarija (Fase I); BERGER-CONSA; Ob. Cit. Pág. 17-18

capital que supone la construcción de la nueva vía. Estos beneficios corresponden a los beneficios directos por cuanto son cuantificables directamente.

Por lo general, los ahorros de los costos al usuario se aplican al tránsito normal, generado y desviado. De igual manera, se podría considerar el beneficio de desarrollo proveniente del incremento de la producción debido a la oportunidad que representa el tener una vía adecuada que permite una mejor accesibilidad y seguridad en la oferta de transporte con una disminución de los costos generales. Por lo general, todos estos son cuantificables en mayor o menor grado.

### **1.12.1. Beneficios del Tráfico Normal**

El tráfico normal está constituido por los usuarios actuales de la carretera en términos de viajes de pasajeros y de productos, que conforman los flujos vehiculares sobre la vía. Este sector percibe en forma directa los beneficios de una reducción de los costos de transporte siendo representados por las categorías de vehículos identificados en el estudio de tránsito.

Los beneficios para el tráfico normal son directamente logrados por la diferencia de los COV antes del proyecto menos los COV después que se ha construido y abierto el tránsito de la nueva carretera, multiplicada por el volumen vehicular. Es decir:

$$\text{Ben.Traf.Norm.} = Q \times (C_1 - C_2)$$

Donde:

Q = Tráfico Normal

C<sub>1</sub> = COV antes del proyecto

C<sub>2</sub> = COV después del proyecto



Donde:

$Q_1$  = Tráfico antes del proyecto

$Q_2$  = Tráfico después del proyecto

$C_1$  = COV antes del proyecto

$C_2$  = COV después del proyecto

Estos beneficios se calculan para cada categoría de vehículos, tomando en cuenta sus respectivos costos de operación.

### **1.12.3. Los Beneficios por Ahorro en Tiempo de los Pasajeros**

Una mejora de la carretera resulta en una mejora de las velocidades de circulación y una reducción del tiempo de recorrido. La reducción del tiempo de viaje puede traducirse en términos económicos.

En términos técnicos, este aspecto es conocido como 'Valor del Tiempo' y considera el tipo de usuario de acuerdo con la clase de vehículo. En Bolivia, no existe un estudio sobre el valor del tiempo por tipo de vehículo. Por ello se debe recurrir a estimaciones aproximadas asumiendo un usuario representativo por grupo de vehículo para el que se identifica un ingreso promedio mensual que posteriormente es convertido a costos unitarios horarios; estos ingresos mensuales se identifican según la observación del tipo de usuario en los vehículos analizados. El valor del tiempo se asume sólo para los vehículos que transportan pasajeros, es decir, livianos y buses.

### **1.12.4. Beneficios de Desarrollo**

La mejora de la carretera existente generará condiciones para que se incremente la producción en el área del proyecto, ya sea agrícola, ganadero, industrial, etc., al que se suma un aumento de la actividad comercial de las zonas por donde pasa la carretera. Toda esta actividad produce mayores ingresos, que comparados con los ingresos que se obtendrían si la carretera no es mejorada, resultan excedentes atribuibles a ese aumento de la actividad productiva por efecto de una nueva carretera.

Para propósitos de la Evaluación Económica, considerando que estos Beneficios de Desarrollo no pueden ser estimados dentro de los beneficios por ahorros en costos de transporte, se aprovecha la opción que tiene el modelo RED para archivos de Costos/Beneficios Exógenos. En ese sentido, los beneficios de desarrollo serán introducidos en la evaluación como Beneficios Exógenos en términos económicos, para cada enlace, tal como se tienen en los cuadros anteriormente presentados.<sup>12</sup>

#### **1.12.5. Beneficios/Ahorros de los Costos de Operación Vehicular**

La distribución de los beneficios/ahorros 'económicos' de los COV en el cuadro de impacto distributivo se hace por tipo de vehículo, considerando el desglose de anteriores secciones, es decir:

- **Livianos**

Se asume que los ahorros/beneficios económicos en los livianos es apropiado por el grupo de 'otros' del sector privado.

El gobierno no percibe ingresos del sector transporte por cuanto no paga el IVA. Se asume que el sector público se apropia de la diferencia entre los beneficios a precios de mercado y los beneficios a precios de cuenta.

- **Buses**

El ahorro en los costos de transporte para los buses en su mayor parte se transfiere a los usuarios mediante las tarifas, reguladas por la libre oferta y demanda.

En su mayor parte, los usuarios son pobladores de la región y pequeños comerciantes que viajan para satisfacer necesidades básicas. Considerando que la actividad que desarrollan estos usuarios se circunscribe a la clase de población del área de influencia del proyecto, se asume que en la distribución de los beneficios para este tipo de vehículo, corresponde a los

---

<sup>12</sup> Estudio de Factibilidad Técnico Económica e Impacto Ambiental de la Carretera Potosí-Tarija (Fase I); BERGER-CONSA; Ob. Cit. Pág. 11-16

grupos de bajos ingresos una proporción similar a la definida cuando se determinó el porcentaje de población de bajos ingresos en función de la incidencia de pobreza para cada cuadro. El restante es apropiado por el grupo de 'otros' del sector privado.

- **Camiones**

De los beneficios/ahorros obtenidos para este tipo de vehículo, parte está orientada al grupo de beneficiarios de bajos ingresos, montos que por lo general corresponden en forma proporcional al transporte de mercancías de primera necesidad (agropecuarios, productos alimenticios, carne, etc.) por lo que es posible asignar al grupo de bajos ingresos los beneficios económicos correspondientes, y el restante al grupo de otros.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Ibidem; Pág. 45-47