Bancos multilaterales de desarrollo: a la espera de inversiones en transporte público



Foto: ©Peter Gugerell

Muchos de los nuevos tranvías de Francia han sido cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, incluyendo el tranvía de Burdeos.

En la última Conferencia de Río+20, los bancos multilaterales de desarrollo más importantes anunciaron su compromiso de invertir 175.000 millones de USD en los próximos 10 años para respaldar el transporte sostenible. Se espera que este acceso a la financiación fomente las inversiones en transporte público urbano.

Los bancos multilaterales de desarrollo (**BMD**) son instituciones financieras internacionales establecidas por más de un país y, por tanto, sus miembros y accionistas son países (Estados soberanos). Los BMD ofrecen financiación para el desarrollo dentro de un mandato definido y centrándose en sectores específicos. La financiación de infraestructura siempre se ha considerado uno de los aspectos centrales de la actividad. La mayoría de los préstamos se destinan al sector público, aunque algunos bancos también se los conceden al sector privado.

Los BMD realizan cuatro actividades principales:

- Concesión de préstamos a largo plazo, a 10-30 años, a veces en combinación con un periodo de carencia. Los préstamos a largo plazo se necesitan particularmente para la financiación de grandes proyectos de infraestructura y material móvil.
- Asistencia técnica (AT) para la delimitación, preparación e implantación del proyecto. Dicha AT se concede a través de ayuda económica al prestatario.
- Servicios de conocimientos, en forma de temas relacionados con el desarrollo del sector, institucionales, legales y políticos, así como directrices y conjuntos de herramientas.
- Financiación ocasional de subvenciones, además de préstamos.

Los principales bancos de desarrollo son: el Banco Mundial, el Banco Africano de Desarrollo (BAfD), el Banco Asiático de Desarrollo (BAsD), el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD), el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Islámico de Desarrollo. A excepción del Banco Mundial, que opera en todo el mundo, los demás bancos cubren una zona geográfica delimitada. El mandato de cada banco define qué países y/o entidades se pueden beneficiar de los préstamos.

Muchos bancos de desarrollo sólo ofrecen préstamos a los gobiernos de los Estados, los denominados préstamos soberanos. Los préstamos subsoberanos se pueden

Banco Mundial	
São Paulo - Brasil	Proyectos de metro
Hubei, Changzhi, Sinkiang - China	Proyectos de mejora del transporte público
Kunming - China	Proyecto de ferrocarril urbano
Pereira, Bucaramanga, Cartagena, Medellín - Colombia	Proyectos de BRT
Varias ciudades - India	Apoyo a proyectos de BRT
Lagos - Nigeria	Proyectos de BRT
Dar es-Salaam - Tanzania	Proyectos de BRT
Danang - Vietnam	Mejora del transporte público

conceder a gobiernos locales o a empresas de propiedad estatal, a menudo con el respaldo de una garantía del Estado. Los préstamos no soberanos no incluyen ninguna participación estatal. El hecho de que muchos bancos de desarrollo (como el Banco Mundial) sólo ofrezcan préstamos soberanos supone una barrera importante para que éstos asuman un papel más activo en la financiación del transporte público urbano. En la mayoría de países, la responsabilidad del transporte urbano no sólo recae sobre el gobierno central, sino que se delega en entidades locales gubernamentales, mayoritariamente en los municipios. Por desgracia, la mayoría de los bancos no incluyen en su mandato la financiación de los municipios o de las compañías de transporte público. No obstante, el BEI y el BERD sí tienen el mandato de hacerlo y, por tanto, son mucho más activos en la financiación del transporte público urbano.

El **Banco Mundial** presta a gobiernos de renta media, así como a países solventes de renta baja. No ofrece financiación directa a los municipios, ni a las compañías de transporte público o al sector privado. Eso supone que su efecto es, lamentablemente, algo limitado: el transporte público urbano sólo se beneficiará si el gobierno nacional tiene interés por financiar el transporte urbano local. E incluso en ese caso, la intervención a menudo se limita a la capital y a grandes proyectos de infraestructura. Así pues, en principio, el Banco Mundial no financia material móvil como autobuses, tranvías y metros, a menos que el gobierno nacional se encargue de estas inversiones. No obstante, el Banco Mundial siempre ha respaldado mucho las inversiones en transporte público y ha sido desde el principio uno de los promotores de los sistemas de BRT. También publica informes valiosos sobre políticas de transporte urbano y reforma institucional. La **Corporación Financiera Internacional** (CFI) es la unidad del Grupo del Banco Mundial dedicada al sector privado.

Banco Asiático de Desarrollo	
Sociedades de arrendamiento financiero - China	Plan de arrendamiento para 5.000 autobuses «verdes»
Jaipur, Bangalore - India	Infraestructura del metro
Ciudad de Ho Chi Minh, Hanoi - Vietnam	Infraestructura del metro

Como es lógico, el **Banco Africano de Desarrollo** cubre el continente africano, que posiblemente sea la región que necesite unas mejoras más drásticas en su transporte público urbano. Es frecuente que los servicios sean deficientes y que se suministren principalmente como transporte colectivo no público, mientras que el número de megaurbes crece rápidamente junto con la congestión del tráfico, la contaminación y el auge de los automóviles particulares. Por desgracia, el BAfD no incluye en su historial al transporte público urbano y sigue centrándose en financiar carreteras.

El **Banco Asiático de Desarrollo** se centra en Asia y el Pacífico. Se creó en 1966 y su sede se encuentra en Manila. En la cartera de préstamos del BAsD predomina la financiación de proyectos de carreteras y autovías, lo que incluye sólo un pequeño número de proyectos de transporte público. No obstante, el BAsD es muy activo a la hora de ofrecer asistencia técnica relacionada con el desarrollo de proyectos de transporte sostenible. El BAsD ha puesto en marcha hace poco un modelo muy interesante de financiación de autobuses para los nuevos autobuses «verdes» de China. Ha reservado 275 millones de USD para hasta cinco sociedades de arrendamiento financiero de primer orden de China con el fin de financiar autobuses arrendados que funcionen con combustible más limpio (como el gas natural comprimido – GNC – y el gas natural licuado – GNL), además de autobuses eléctricos e híbridos. Los operadores de transporte público que tienen acceso limitado a la financiación pueden arrendar estos autobuses.

El **Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo** (BERD) se creó en 1991 en respuesta a la desintegración de la Unión Soviética y del Telón de Acero. El BERD actúa en países de Europa Central y Oriental y en la antigua Unión Soviética, incluyendo Asia Central. Actualmente, ha ampliado sus actividades a Turquía, Jordania, Túnez y Marruecos. Financia tanto al sector público como al privado, por lo que tiene un mandato mucho más amplio que la mayoría de los bancos de desarrollo. Puede financiar hasta el 80-90% de los costes de inversión.

El BERD cuenta con un amplio historial de financiación del transporte público. Esto se ve respaldado por el hecho de que el BERD puede financiar a compañías de transporte público (municipales) y también a los ayuntamientos. Ha aportado asistencia financiera a compañías de transporte público para la renovación de flotas (autobuses,

Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo	
Yerevan - Armenia	Proyecto de rehabilitación del metro (con el BEI)
Sofía - Bulgaria	Renovación flota de trolebuses
Batumi - Georgia	Nuevos autobuses
Budapest - Hungría	Sistema de venta de billetes (diseñar- construir-operar-mantener)
Almatý - Kazajstán	Autobuses de GNC, trolebuses y metro ligero
Biskek - República Kirguisa	Renovación flota de trolebuses
Kaunas - Lituania	Renovación de la flota de autobuses y trolebuses
Chisináu, Balti - Moldavia	Renovación flota de trolebuses
Varsovia - Polonia	Nuevos metros y tranvías (con el BEI)
Belgrado - Serbia	Renovación de la flota de autobuses y de las vías del tranvía
Bursa y Gaziantep - Turquía	Proyecto de ML y proyecto de autobús de GNC
Dnipropetrovsk - Ucrania	Construcción del metro

Banco Europeo de Inversiones	
Sofía - Bulgaria	Proyecto de ampliación del metro de Sofía
Quito - Ecuador	Línea 1 del metro
El Cairo - Egipto	Línea 3 del metro
Metz - Francia	Proyecto de BRT (carriles-bus y flota de autobuses)
Montpellier, París, El Havre, Burdeos, Tours, Besanzón, Dijón, Reims - Francia	Material móvil e infraestructura tranviaria
Leipzig - Alemania	Nueva cochera para el tranvía y material móvil
Londres - Gran Bretaña	Material móvil de Thameslink (APP)
Poznan - Polonia	Material móvil para el tranvía
Bucarest - Rumania	Línea 5 del metro
Estocolmo - Suecia	Modernización del metro
Ciudad de Ho Chi Minh, Hanoi - Vietnam	Infraestructura del metro

trolebuses, metro y tranvía); para la modernización y la ampliación de la infraestructura del tranvía, el trolebús y el metro; para el acondicionamiento de cocheras; y para sistemas automáticos de venta de billetes.

Una condición estricta para la financiación es que debe haber un contrato de servicio público (CSP) entre el operador de transporte público y el municipio o la autoridad de transporte. En principio, el préstamo siempre se concede a la compañía de transporte público, mientras que el CSP sirve de garantía. En algunos casos, se requiere una garantía municipal y, ocasionalmente, el préstamo se combina con una subvención. Además del préstamo, el BERD siempre ofrece asistencia técnica. Entre los ámbitos de apoyo se incluyen la preparación de un plan de negocio para la compañía de transporte público, la redacción del contrato de servicio público, la contratación y la reestructuración de la compañía de transporte público y de la red.

El **Banco Europeo de Inversiones** es el banco de la Unión Europea y su sede se encuentra en Luxemburgo. Los accionistas son los 28 Estados miembros de la Unión Europea. El objetivo del BEI es contribuir de manera significativa al crecimiento, el empleo, la cohesión económica y social y la sostenibilidad ambiental de Europa y de otros lugares. Su actividad principal consiste en aportar financiación a través de préstamos, aunque también ofrece garantías, microfinanciación e inversión de capital. En general, financia un tercio de los costes del proyecto, aunque puede llegar hasta el 50%. La mayoría de los préstamos del BEI se destinan a países de la UE. Por ejemplo, muchos de los nuevos tranvías de Francia han sido cofinanciados por el BEI. El BEI también desempeña un papel importante por aportar financiación paralela a las subvenciones de los fondos estructurales de la UE, de los que se han beneficiado muchos proyectos de transporte público.

Actualmente, el BEI ha ampliado su mandato más allá de las fronteras europeas. Puede disponer de financiación para países candidatos a la UE, como Turquía, Islandia, Montenegro y la Antigua República Yugoslava de Macedonia, así como los Balcanes Occidentales y los países mediterráneos. Puede parecer sorprendente, pero el BEI también opera en Asia y América Latina, donde se centra especialmente en proyectos relacionados con el cambio climático y el transporte sostenible. Recientemente, ha cofinanciado el metro de Quito (Ecuador) y los de Hanoi y Ho Chi Minh (Vietnam).

El **Banco Interamericano de Desarrollo** es la principal fuente de financiación multilateral de América Latina y el Caribe. El BID ofrece préstamos a los gobiernos de los países miembros prestatarios a tipos de interés comercial estándar. Ha emprendido varios proyectos de asistencia técnica en el ámbito del transporte sostenible, aunque los préstamos para apoyar el transporte público son limitados.

El **Banco Islámico de Desarrollo** tiene su sede en Yida (Arabia Saudita). El Banco incluye actualmente a 56 países entre sus miembros. El objetivo del Banco es fomentar el desarrollo económico y el progreso social de los países miembros y de las comunidades musulmanas,

Banco Interamericano de Desarrollo	
São Paulo - Brasil	Programa de modernización del metro
Bogotá - Colombia	Financiación de autobuses «limpios»
Tegucigalpa - Honduras	Sistema de BRT
Asunción - Paraguay	Sistema de BRT
Montevideo - Uruguay	Corredor de BRT

tanto de forma individual como conjunta, y de acuerdo con los principios de la Sharia (Derecho islámico). Hasta la fecha, el transporte sostenible no ha sido algo prioritario para el Banco.

Los BMD siguen siendo bancos

Los bancos de desarrollo funcionan con los mismos principios que cualquier banco.

- Prestan dinero a un prestatario, que ha de devolver el préstamo.
- Hacen los deberes antes de aprobar un préstamo: un estudio de viabilidad, que incluya un análisis económico, financiero y ambiental, o una justificación empresarial sólida que resulte convincente para el banco.
- El prestatario ha de ser solvente.
- Los préstamos están sujetos a condiciones y a pactos que el prestatario ha de cumplir: aceptar un préstamo entraña obligaciones que deben respetarse.
- La contratación de bienes y obras está sujeta a unas normas de contratación estrictas y estipuladas por el banco.

La mayoría de los BMD prestan el dinero en dólares americanos. Algunos también lo hacen en euros o incluso en moneda local. Los tipos de interés suelen tener como referencia el LIBOR más un margen. Se puede fijar dicho margen (un porcentaje extra que se suma al LIBOR), aunque es más frecuente que éste dependa del país y del riesgo percibido del proyecto, así como de la solvencia del prestatario. En principio, los BMD pueden prestar a tipos de interés favorables, ya que tienen una excelente clasificación crediticia («AAA», por ejemplo), aunque su ventaja principal radica en que están dispuestos a aportar asistencia técnica y financiación a largo plazo.

Compromisos de Río+20

El año pasado, la Conferencia sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas celebrada en Río de Janeiro marcó la puesta en marcha de los 17 Compromisos Voluntarios sobre Transporte Sostenible. Dichos compromisos incluyen la estrategia de PTx2 de la UITP de duplicar la cuota de mercado del transporte público de todo el mundo para 2025. Un año más tarde, un informe de situación concluía que los preparativos para la implantación de los Compromisos Voluntarios iban por buen camino. Se puede descargar el informe «Creating Universal Access to Safe, Clean and Affordable Transport» [Creando acceso universal a un transporte seguro, limpio y asequible] aquí: http://slocat.net/rio20-VC.

En Río, los ocho bancos multilaterales de desarrollo más grandes del mundo se comprometieron a destinar 175.000 mill. de USD para financiar el transporte sostenible en los países en vías de desarrollo durante los próximos diez años. Los BMD están trabajando para informar sobre los avances para finales de 2013, momento en el que está previsto que aporten información sobre los tipos de proyecto que han respaldado y sobre cómo han catalizado el cambio en los países en vías de desarrollo a través del respaldo de políticas, la creación de capacidad y la transferencia de conocimientos. Se espera que el compromiso de los bancos aporte avances reales en materia de transporte sostenible y, en particular, de transporte público. Sin embargo, hay que señalar que los BMD actúan como facilitadores, ya que tomar la iniciativa de invertir en proyectos de transporte público urbano es algo que depende de los gobiernos.

Traducido del inglés



***Guido Bruggeman**, Asesor Independiente de Transporte Público, Países Bajos*
***Contacto:** guido.bruggeman@planet.nl con copia a editor@uitp.org*