



Transporte seguro, limpio y accesible en pos del desarrollo

La estrategia de negocios del Grupo del Banco Mundial relativa al transporte para 2008 - 2012

Extractos

CONTENIDO

Introducción	1
Énfasis en el impacto sobre el desarrollo	11
Énfasis en las modalidades de transporte	13
Énfasis en las regiones (América Latina y el Caribe)	17
Anexo A: Tendencias de la cartera de préstamos para el sector transporte 1996–2007	19

La visión del Grupo del Banco Mundial consiste en contribuir a una globalización incluyente y sostenible para superar la pobreza, aumentar el crecimiento cuidando el medio ambiente, y dar oportunidades y esperanzas a cada persona

Robert B. Zoellick

INTRODUCCIÓN

La estrategia 1996 del Banco Mundial, *Transporte Sostenible*, se sustentaba sobre el pilar de la sostenibilidad social, financiera, económica y ambiental, reconociendo la probabilidad de que se susciten compromisos (por ejemplo, entre la seguridad y los costos, o entre los retornos financieros y las tarifas aplicadas a los usuarios, o entre los estándares vehiculares y la calidad del aire). Este documento de antecedentes fue preparado para exponer las actualizaciones a la estrategia 1996. Éste presenta de manera más detallada los argumentos que apoyan la ampliación de la agenda de transporte y la búsqueda de conexiones y sinergias intersectoriales más sólidas. En general, el objetivo de la estrategia del Banco es contar con un transporte seguro, limpio y accesible que contribuya al desarrollo económico. Por lo tanto, estamos haciendo la transición desde una estrategia basada en las modalidades de transporte hacia una estrategia de negocios impulsada por los resultados, tanto dentro como fuera del sector transporte. Al igual que con otros sectores de infraestructura, el transporte es, por sobre todo, una agenda de acceso orientada a abrir paso al crecimiento y al potencial de desarrollo en una forma incluyente.

Transporte seguro

Un transporte seguro reconoce la importancia de la salud pública en los Objetivos de Desarrollo del Milenio, así como la seguridad de los usuarios del transporte, de los trabajadores del transporte y de la comunidad en general.

Para la salud

Entre el 40 y el 60 por ciento de la población de los países en desarrollo vive a más de ocho kilómetros de distancia de un centro de salud. Por consiguiente, un buen servicio de transporte es fundamental tanto para tener acceso a la asistencia de salud como para tener una mejor salud. Es por ello que hoy en día se vincula al transporte explícitamente con la nueva estrategia de "Desarrollo Saludable" del Banco Mundial. Además de garantizar un acceso más amplio a los servicios sociales y de salud, estamos trabajando con nuestros clientes para mitigar la propagación del VIH/SIDA a lo largo de los corredores de transporte.

Para la seguridad

Los accidentes viales provocan un estimado de 1,2 millones de muertes al año, y lesionan a otros 50 millones de personas, situación que afecta desproporcionadamente a los pobres. Más de la mitad de las fatalidades en las áreas urbanas de las ciudades en desarrollo se suscitan entre peatones y ciclistas. Se estima que las fatalidades en los países de ingresos bajos y medios se eleven en un 80 por ciento para el año 2020, y que se reduzcan un 30 por ciento en los países de ingresos altos.

En lo sucesivo, iremos buscando lograr una mayor seguridad en el transporte aéreo y marítimo, en el transporte de pasajeros y carga, y en las cadenas nacionales e internacionales de suministro. Ponemos especial énfasis en la seguridad vial, ampliando nuestro apoyo para incluir, no sólo los componentes de seguridad vial inherentes a los proyectos de infraestructura vial, sino también proyectos independientes de mayor envergadura orientados a formular las políticas y estrategias

nacionales que mejorarían la seguridad vial en todos sus aspectos. También se estudiarán enfoques multisectoriales, tales como agregar componentes de hospitales y ambulancias en los programas viales, y componentes de seguridad vial en los programas de salud.

Transporte limpio

El transporte limpio reconoce la contribución del transporte a las metas ambientales más amplias de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

Para la calidad del aire

La contaminación del aire urbano, generada en un 90 por ciento por los vehículos automotores, provoca la muerte de un estimado de 800.000 personas cada año. Es por ello que nos estamos concentrando en eliminar gradualmente los vehículos altamente contaminantes, mejorar el transporte público y monitorear la calidad del aire más estrechamente.

Para el clima

El transporte genera actualmente un 15 por ciento estimado de las emisiones de gases de efecto invernadero del mundo. La estrecha conexión entre el crecimiento económico y los gases de efecto invernadero generados por el transporte, puede mitigarse a través del tiempo mediante cambios en los hábitos de traslado, las decisiones logísticas, opciones tecnológicas y modalidades de transporte. Estos cambios también pueden ser impulsados mediante la planificación, las medidas fiscales y normativas, y las inversiones públicas en infraestructura, todos ellos, aspectos que nos proponemos apoyar. Dentro de esta combinación de políticas, pareciera probable que los instrumentos fiscales relativos al consumo de combustibles tengan que ser un aspecto medular.

En lo sucesivo, iremos trabajando para ayudar a restringir el consumo de energía del transporte. Estamos evaluando y controlando las emisiones del transporte, favoreciendo la transición hacia tecnologías de bajo carbono. Estamos fijando directrices que impulsen procesos de planificación y toma de decisiones ambientalmente efectivos en materia de transporte, y buscando medios para mitigar los efectos del transporte sobre el clima y los efectos del cambio climático sobre los activos del transporte. Nuestra intención es transformar, cuando sea apropiado, los asuntos de cambio climático en evaluaciones de proyectos. Emitiremos documentos técnicos sobre: parámetros para estimar el consumo de energía y las emisiones por modalidad y circunstancia; valoración de las emisiones en las evaluaciones de proyectos de transporte; incorporación de estos valores en los análisis de costo-beneficio; impacto y manejo de tasas de descuento; y otros factores pertinentes.

Transporte accesible

El transporte accesible reconoce que la oferta física de transporte no es suficiente. El transporte de carga y los servicios de logística eficientes y accesibles son vitales para el comercio, tanto doméstico como internacional. Asimismo, la movilidad personal eficiente y accesible, tanto en zonas urbanas como rurales, es esencial para que las ciudades funcionen mejor y para diversificar las economías rurales.

Para los negocios

El transporte accesible es crucial para el comercio y la competitividad. En los países miembros de la OCDE, el transporte representa una cuarta parte de todos los costos logísticos, y en las economías en desarrollo, puede representar una proporción aún mayor. Es por ello que el Banco está intentando controlar los costos del transporte y facilitar el comercio en las economías competitivas. Un servicio de

transporte más efectivo puede mejorar la competitividad del comercio en países de ingresos bajos y medios, donde los proveedores nacionales representan la mayor parte del costo del transporte. Sin embargo, la optimización de estos servicios para el transporte de carga, no necesariamente cubrirá las necesidades de las familias pobres.

Como parte de la agenda del transporte para el comercio, identificaremos oportunidades para promover la integración económica regional e incrementar el comercio transfronterizo. En los programas, tanto nacionales como regionales, motivaremos a los países clientes a adoptar enfoques de corredor para invertir en infraestructura de transporte y en mejorar los servicios relacionados, particularmente a lo largo de las rutas regionales multinacionales.

Para la población

Se estima que en los países de ingresos bajos mil millones de personas carecen de acceso a caminos transitables durante todo el año. El transporte accesible puede entonces mejorar la movilidad y la inclusión. Puede también promover la integración social, económica y política al mantener la unidad de un país a pesar de las disparidades geográficas, al superar las disputas potenciales respecto al acceso a los recursos, y al sofocar los conatos de conflicto que surgen esporádicamente a causa de un sentido de aislamiento.

Una de las mejores formas de promover el desarrollo rural es asegurando un buen acceso a los mercados urbanos competitivos y en crecimiento. Al mejorar el transporte urbano, se mejoran a la vez las zonas urbanas y la economía en general. Es por ello que estamos promoviendo estrategias interurbanas de transporte buscando incrementar el acceso de los pobres urbanos y rurales.

El sentir del Banco es que los gobiernos nacionales y municipales se beneficiarían al evaluar nuevos modelos de entrega que pueden ofrecer más valor a través de servicios más económicos por unidad de subsidio. En este punto, lo fundamental es captar, por medios competitivos, los beneficios de las eficiencias del sector privado en la entrega de servicios municipales. Así, estaríamos dando nuevos bríos a la participación privada en el transporte a fin de mejorar las destrezas administrativas, incrementar la eficiencia operativa, e imponer una disciplina de mercado en la entrega y en las operaciones de los proyectos.

Antecedentes

La labor del Grupo del Banco Mundial en el sector transporte incluye actividades crediticias del BIRF/AIF y la CFI, productos garantizados por MIGA, discusiones en materia de políticas, y actividades analíticas y asesoras. La estrategia previa que abordaba el transporte como un todo, recibió el respaldo de la Junta Directiva del Grupo del Banco Mundial y fue publicada en mayo de 1996. Ese informe, titulado *Sustainable Transport: Priorities for Policy Reform*, promovía la sustentabilidad económica, financiera, ambiental y social en las políticas y los sistemas relativos al transporte. En lo sucesivo, esos principios de sustentabilidad adoptados en *Transporte Sustentable* (según se denomina en este informe) continuarán orientando el quehacer del Banco en el sector transporte.

Los avances en cuanto a la implementación de la estrategia 1996 de transporte del Banco se discutieron recientemente en el Tercer Informe de Avance de la Implementación de la Estrategia Sectorial (26 de septiembre de 2007). Esta actualización propone el fortalecimiento de la alineación del enfoque para el sector transporte con los Objetivos de Desarrollo del Milenio adoptados por las Naciones Unidas en el año 2000, así como con una serie de otros factores, particularmente:

- El Plan de Acción para la Infraestructura 2003 (IAP, por sus siglas en inglés) del Banco (2003b): se han analizado los resultados de 2003-2007 y se encuentra en la fase de preparación un IAP de segunda generación 2009-2011 –Plan de Acción para una Infraestructura Sustentable- en donde se adoptará esta estrategia de negocios
- La revitalización subsiguiente de la participación del Banco en la infraestructura de transporte financiada con fondos públicos
- La necesidad permanente de equiparar las inversiones con un buen gobierno público, que ahora recibe el respaldo de plan de acción de Gobernabilidad y Anticorrupción del Grupo del Banco Mundial
- El principio de “apropiación” por parte de los países en relación con sus políticas de desarrollo
- La necesidad de responder a las fluctuantes necesidades de los países de ingreso medio
- La necesidad de que la asistencia para el desarrollo produzca resultados cuantificables
- Un análisis de diez años de la labor del Banco en el sector transporte, realizado por el Grupo de Evaluación Independiente del Banco

Mientras tanto, las tendencias de globalización del comercio, de urbanización de las poblaciones, aumento de la motorización, las cuales ahora se suman al desafío del cambio climático, continúan ejerciendo demandas cada vez más significativas y complejas sobre los sistemas de transporte de carga y pasajeros en los países en desarrollo. Este informe ofrece orientación al personal, a los países socios, y a otros actores en el desarrollo, sobre una estrategia de transporte actualizada.

Este informe examina el transporte desde la perspectiva de cuatro aspectos principales: su impacto sobre el desarrollo (Capítulo 2); las políticas de transporte (Capítulo 3); las modalidades de transporte (Capítulo 4); y las prioridades regionales de transporte (Capítulo 5). Cada aspecto ha ejercido influencia en la actualización, la cual se resume en el Capítulo 6.

Énfasis en el impacto sobre el desarrollo

El Capítulo 2 expone que el transporte contribuye al desarrollo de diversas formas. Comprende las operaciones de carga y pasajeros, abarca zonas urbanas y rurales, incluye el transporte público y privado, satisface necesidades económicas y sociales, y atiende las demandas nacionales e internacionales. Lo puede hacer a través de cinco medios principales:

- Al facilitar el crecimiento económico y la integración regional a través del comercio internacional
- Al lograr que las ciudades funcionen mejor para sus habitantes, para el medio ambiente y para el crecimiento económico
- Al crear oportunidades económicas e impulsar el crecimiento en zonas rurales
- Al proporcionar acceso a centros que entregan servicios de salud y educación
- En todas estas funciones, al volverse más seguro y limpio para los usuarios y la comunidad.

Durante los últimos diez años, el Banco ha centrado su atención predominantemente en apoyar las necesidades de transporte no urbano y, específicamente, de los servicios de transportes que dependen de las redes viales, sin embargo, de continuar esta tendencia, el Banco perdería muchas oportunidades de optimizar la contribución que sus intervenciones en transporte pueden hacer al desarrollo económico. Por ende, la estrategia de negocios aboga por una ampliación del alcance del compromiso del Banco para el sector transporte. No obstante, dicha ampliación viene acompañada de

la responsabilidad de esforzarse más por demostrar el impacto de dicho compromiso, medir los resultados y compartir el conocimiento.

Énfasis en las políticas

El Capítulo 3 resalta 11 temas normativos fundamentales, mediante los cuales el respaldo del Banco puede ayudar al sector transporte a poner en práctica los principios de sustentabilidad económica, financiera, social y ambiental. Estas áreas prioritarias son:

- Definir las funciones de los sectores público y privado en la entrega de transporte
- Mejorar el desempeño de las empresas de propiedad estatal
- Conservar el valor de los activos públicos
- Fijar los precios del transporte
- Fomentar la participación del sector privado
- Estimular la competencia y fortalecer las regulaciones
- Lograr que el transporte sea más incluyente
- Promover la seguridad en el transporte, especialmente la seguridad vial
- Combatir la propagación del VIH/SIDA relacionada con el transporte
- Reducir la emisión de gases del transporte para proteger la calidad del aire urbano y el clima mundial
- Luchar contra la corrupción

No todas estas áreas son motivo de preocupación en todos los países. Los distintos países, inevitablemente, las sopesarán y analizarán de forma distinta, por lo que el Banco anticipa una diversidad totalmente legítima y valiosa en las políticas e instituciones que se establecen para solventarlas. No obstante, la forma en que se solventen será crucial para la sostenibilidad del transporte de un país. Como tal, estas áreas proporcionan una lista de comprobación sistemática para fortalecer la agenda de transporte que es parte integral de la estrategia de negocios.

Énfasis en las modalidades

El Capítulo 4 enfatiza la diversidad de modalidades de transporte y en especial, el rol que las distintas modalidades desempeñan en satisfacer la gama de demandas relativas al transporte de carga y pasajeros. Describe los subsectores del transporte vial, ferrocarriles, transporte urbano, transporte marítimo y puertos, transporte por canales navegables del interior, aeropuertos y aviación, y transporte multimodal. Hace hincapié en la importancia de aquellos usuarios de caminos y carreteras en zonas rurales y urbanas que caminan o utilizan bicicletas u otros medios de transporte no motorizado.

Dicho capítulo también resalta el fuerte crecimiento de la demanda en muchos países en desarrollo por todo tipo de servicios de transporte y la infraestructura de la cual dependen esos servicios. Aboga por una inversión multimodal equilibrada que permita crear un sistema que aproveche las ventajas económicas comparativas de las distintas modalidades en beneficio del sistema de transporte en general, con el objetivo de desarrollar sistemas integrales de transporte urbano de pasajeros y corredores de carga eficientes al servicio de la integración regional y el comercio internacional. El énfasis en las modalidades, confirma y amplía la conclusión del Capítulo 2: la conveniencia de ampliar

el enfoque de las intervenciones del Banco en el sector transporte más allá de las soluciones de modalidad única hasta considerar las necesidades del transporte en su conjunto. Esta visión más holística del transporte se refleja en la estrategia de negocios.

Énfasis en las regiones

Para que la estrategia sea exitosa, necesita responder a los problemas cotidianos del transporte y a la demanda por servicios del Banco en una amplia gama de países en vías de desarrollo. En los países más pobres, el desafío principal en el sector transporte sigue siendo la forma en que el Banco y otros donantes pueden aunar esfuerzos, asesoría y recursos crediticios para satisfacer las necesidades básicas de transporte de la población de escasos recursos, y para ayudar a crear o mejorar el acceso a mercados para sus productos. Con limitada capacidad de endeudamiento, estos países necesitan un respaldo financiero combinado (préstamos y donaciones) y ayuda para movilizar el financiamiento privado conjuntamente con los recursos públicos.

En contraste, la mayoría de los países de ingreso medio han tenido éxito en elevar su nivel de acceso, comercio y desarrollo por sobre los umbrales básicos. Muchos de ellos han logrado asegurar su acceso a mercados privados de capital. Aspiran a alcanzar los niveles de movilidad personal, los sistemas de transporte urbano y la infraestructura logística del transporte de carga de los países más desarrollados. Esto implica una serie de metodologías: formas programáticas de préstamo; mayor dependencia en los propios sistemas de evaluación de proyectos de los países de ingreso medio; utilización de productos financieros más diversificados; y la prestación de servicios analíticos y de asesoría pertinentes a su nivel más avanzado de integración a la economía mundial. El objetivo es consolidar el progreso que han alcanzado sin descuidar los grandes bolsillos de pobreza que subsisten, y estar preparados para brindarles asistencia para que ellos puedan responder a los problemas globales.

Aunque es evidente que existen diferencias regionales en cuanto a las prioridades individuales, las perspectivas regionales consistentemente reflejan desafíos emergentes comunes. Entre los ejemplos se incluyen la necesidad de mejorar el transporte y la logística para fortalecer la competitividad comercial, el desafío que suponen la congestión de las redes viales urbanas y otros problemas del transporte urbano, la incidencia generalizada de muertes prematuras y lesiones debido a accidentes de tránsito, y las necesidades de conectividad básica a los sistemas de transporte de las comunidades rurales aisladas. La estrategia de negocios asigna una gran importancia a las prioridades regionales.

Prioridades regionales

Durante los últimos diez años, la proporción de los préstamos para el transporte del Grupo del Banco destinados a África subsahariana y a Asia meridional se ha elevado significativamente. Aunque continuarán presentándose amplias fluctuaciones año con año, se estima que el balance regional general de la actividad crediticia no sufrirá cambios marcados durante los próximos cinco años. Mientras que los problemas de urbanización y transporte urbano crecen en todos los frentes, hay otros problemas que pesan más en regiones específicas y éstos se exponen más detalladamente en el Capítulo 5. Los elementos cruciales de la orientación regional son los siguientes:

- **África Subsahariana.** Se dará prioridad a los dos tercios de la población rural que carece de acceso confiable a caminos transitables todo el año y a la aún más pronunciada proporción de habitantes urbanos que viven en barriadas en condiciones ambientales que van en decadencia. Los primeros están reducidos a una vida de subsistencia y aislados de los servicios de salud y educación; los últimos crecen en número con rapidez y requieren acceso a los empleos y

servicios urbanos, lo que hace imperativo el contar con un transporte urbano eficaz en función de los costos; para ambos grupos, los costos de transporte y logísticos son excesivos.

- **Asia Oriental y el Pacífico.** El sector transporte se ha desempeñado bien en muchos países, lo que ha facilitado un impresionante crecimiento económico impulsado por el comercio y la reducción de la pobreza. El Grupo del Banco también está buscando formas de fortalecer la capacidad y la calidad de la infraestructura y de los servicios de transporte, tanto para sostener ese crecimiento como para compartir sus beneficios en forma más amplia en la región y con los pobladores de zonas remotas.
- **Europa Oriental y Asia Central.** La transición económica sigue su curso y las fuerzas del mercado moldean cada vez más todas las facetas de la demanda de transporte. Sin embargo, luego de un hiato durante el proceso de transición, casi todos los países de la región muestran deficiencias en cuanto a calidad y tecnología, así como grandes rezagos en el mantenimiento de su infraestructura de transporte. La modernización de la infraestructura y la reforma empresarial siguen siendo objetivos cruciales.
- **América Latina y el Caribe.** El Grupo del Banco trabaja para promover medidas que incrementen las fuentes, la calidad y la productividad de las inversiones destinadas a mitigar la reducción masiva en la inversión tanto pública como privada en el sector transporte que acaece desde los años ochenta, lo que ha generado excesivos costos de transporte y logística que penalizan el comercio.
- **Oriente Medio y África del Norte.** El Grupo del Banco continuará ofreciendo apoyo a los procesos de mejoramiento de infraestructura estratégica y de formación de capacidades en el sector transporte, incluyendo marcos para lograr una participación exitosa del sector privado, especialmente en el transporte urbano. Hasta el momento, la contribución del sector privado a las necesidades de transporte de la región ha sido magra.
- **Asia Meridional.** Los estudios sobre la inversión climática en la región de Asia Meridional han señalado que el transporte constituye una limitante importante al comercio regional e internacional. Es más, a nivel micro, muchas familias rurales carecen de acceso a caminos transitables todo el año, y muchas megaciudades se ven limitadas por la falta de sistemas de transporte urbano confiables. El Grupo del Banco prestará atención a estos dos desafíos.

Componentes de la estrategia de negocios

El Capítulo 6 describe los principales componentes de la estrategia de negocios para el sector transporte. El objetivo de la estrategia de negocios, congruente con el *Transporte Sustentable* y alineado con el principio que estimula el sentido de pertenencia de un país, continúa siendo:

ayudar a los países socios a establecer el buen gobierno, las estrategias, las políticas y los servicios que entregarán un transporte en pos del desarrollo en forma económica, financiera, ambiental y socialmente sostenible.

Orientaciones estratégicas

La estrategia de negocios amplía la orientación y profundiza los pasos que habrán de seguirse para satisfacer la emergente agenda para el desarrollo. Para el próximo período de cinco años, la estrategia de negocios establece cinco orientaciones estratégicas, que se resumen a continuación. Al poner en

práctica estas orientaciones, recomienda prioridades para cada región, cuatro ajustes de proceso y un plan para monitorear el progreso.

Orientación estratégica 1. Propiciar las condiciones conducentes a un incremento del apoyo a la inversión en el sector transporte y su buen gobierno. Durante los años 2008-2012, el Grupo del Banco trabajará con todos los socios para el desarrollo, incluyendo el sector privado, a fin de canalizar más recursos hacia las inversiones en activos, infraestructura y servicios de transporte. El incremento en la movilización de recursos será equiparado con un mayor énfasis en el buen gobierno durante toda la fase de implementación del plan de acción de Gobernabilidad y Anticorrupción del Grupo del Banco Mundial.

Orientación estratégica 2. Profundizar el compromiso con el subsector de caminos y carreteras. La construcción, la administración y el mantenimiento de los caminos y las carreteras continuará siendo el subsector que predomina en la participación del Grupo del Banco. Esto es producto de la función preponderante del transporte vial en la mayoría de los países en lo que respecta a una amplia gama de necesidades de desarrollo, la envergadura del desafío en cuanto a inversión y mantenimiento en el subsector, y la necesidad de responder a las demandas de los países socios.

El Grupo del Banco buscará profundizar la agenda del sector de caminos y carreteras a fin de que ésta satisfaga los principios de sustentabilidad ambiental y social, y a modo que preste mayor atención a cuatro aspectos principales:

- El desempeño, la accesibilidad y la inclusividad de los servicios de transporte que utilizan la infraestructura vial y que entregan el beneficio último de caminos y carreteras a las personas y a los bienes.
- La necesidad de lograr que los caminos sean más seguros para todos sus usuarios y para aquellos no usuarios que son puestos en riesgo.
- Las estrategias encaminadas a apoyar la reducción de la alta proporción de emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte privado y comercial que utiliza la red vial.
- El potencial de propagación del VIH/SIDA a través de importantes sitios de construcción de caminos y nuevos corredores de transporte hacia zonas que anteriormente estaban aisladas.

Orientación estratégica 3. Incrementar el compromiso en el subsector de transporte urbano. Este compromiso reflejará el desafío de desarrollo en continuo aumento del transporte urbano. En cada región, los efectos combinados del crecimiento poblacional, la urbanización y la motorización, están comprometiendo la eficiencia y la calidad de vida de las ciudades. El compromiso del Grupo del Banco incluirá apoyo para incrementar la inversión en el transporte urbano y su eficiencia, con énfasis particular en el transporte público. Los servicios analíticos y de asesoría, así como el diálogo nacional, darán apoyo al fortalecimiento de las capacidades de gobernabilidad del transporte urbano para realzar la función y la calidad de un transporte público accesible. Esta compleja agenda de transporte urbano también incluye la interacción de la utilización de los suelos y el transporte, los mecanismos para financiar los sistemas de transporte, la movilización del sector privado en la entrega de servicios públicos, la gestión de la demanda de vehículos privados, la regulación de las emisiones generadas por los vehículos, y las necesidades de los peatones y de las

modalidades no motorizadas de transporte. Se mejorará la coordinación estratégica y operativa con la agenda de desarrollo urbano.

Orientación estratégica 4. Diversificar el compromiso en el transporte orientado al comercio. La diversificación del compromiso, impulsada por la creciente globalización e integración económica regional, será puesta en práctica dando mayor apoyo a las inversiones públicas y privadas en infraestructura, con el fin de superar los cuellos de botella en el transporte de bienes y servicios. A pesar de que gran parte de la cartera de préstamos para el transporte vial que maneja actualmente el Grupo del Banco está destinada a las principales rutas comerciales, se brindará un apoyo más diversificado a la inversión en infraestructura de transporte no vial (ferrocarriles, puertos, canales navegables del interior y aeropuertos) y a los servicios de transporte que los utilizan, incluyendo los servicios multimodales. El Banco ayudará a los países a desarrollar la capacidad institucional necesaria para implementar estrategias de transporte y de logística que abordan las limitantes no físicas y las deficiencias en infraestructura, que mejoran la gestión de los activos de la infraestructura pública y fomentan una mayor participación del sector privado.

Cuando sea apropiado, se identificarán y se brindará apoyo a los proyectos regionales de transporte, especialmente cuando dichos proyectos tengan el potencial de mejorar los servicios y los costos en países sin salida al mar. Se adoptarán enfoques de corredor para diagnosticar los requerimientos de las principales rutas comerciales, y se diseñarán las estrategias relacionadas. El Grupo del Banco también brindará apoyo a los países para que éstos puedan cumplir con los estándares internacionales de seguridad, especialmente en puertos y en la aviación.

Orientación estratégica 5. Transporte y cambio climático: controlar las emisiones y mitigar el impacto. Las actividades del Grupo del Banco en el sector transporte en los años venideros abordarán el problema de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte como una medida prioritaria de acción, enfatizando tanto la mitigación en términos de los servicios operativos como la adaptación en términos de sustentabilidad de la infraestructura ante los efectos del cambio climático. En línea con esta orientación, el trabajo abarcará el área de competencia de la política tecnológica en apoyo de la adopción de tecnologías de ahorro de carbono, y facilitará la adaptación de las tecnologías existentes a las condiciones y los requerimientos de los países clientes del Grupo del Banco.

Ajustes a los procesos

Al implementar las cinco orientaciones estratégicas, el Grupo del Banco busca ajustar la forma en que conduce sus negocios en el sector transporte, en lo que se refiere a cuatro aspectos principales.

Ajuste 1 al proceso. Aumentar la proporción de préstamos para transporte que efectúa el Grupo del Banco a través de enfoques programáticos. Con ello se logrará el fortalecimiento de las relaciones de largo plazo con los clientes, y la reducción de los costos y el tiempo de preparación de los proyectos.

Ajuste 2 al proceso. Mejorar la calidad del diálogo normativo y el intercambio de conocimientos relativos al transporte. La actividad analítica y asesora del Grupo del Banco en materia de transporte incluye el quehacer económico y sectorial necesario para sostener un diálogo normativo adecuadamente informado, así como la asistencia técnica para formar capacidades e implementar el cambio. Estas actividades son esenciales para maximizar la eficacia del compromiso del Grupo del Banco hacia el sector transporte en pro del desarrollo.

Ajuste 3 al proceso. Mejorar el monitoreo y la evaluación. El progreso y la responsabilidad en el transporte y el desarrollo requieren de mayores esfuerzos para mejorar la medición del desempeño de los sistemas de transporte, de los resultados de los proyectos de transporte financiados por el Grupo del Banco, y del impacto de las políticas alternativas para el transporte. Se proponen mejoras específicas.

Ajuste 4 al proceso. Captar las sinergias entre sectores e instrumentos del Grupo del Banco. Dentro del BIRF/AIF, las destrezas de la Red de Infraestructura se han alineado en el año 2007 con aquellas de la Red de Desarrollo Social y Ambientalmente Sostenible para conformar una red integrada de Desarrollo Sostenible que realza la cooperación con la CFI y el MIGA. Con ello se fortalecerán los vínculos ya productivos entre los profesionales en materia de transporte del Grupo del Banco y aquellos profesionales que trabajan en áreas sociales y ambientales del sector transporte. Considerando las orientaciones estratégicas expuestas en este documento, se llevará a cabo un reequilibrio de la combinación de destrezas del personal del sector transporte con la finalidad de ajustar la capacidad del Banco para lograr los objetivos acordados y aprovechar al máximo la ventaja comparativa de la institución.

Monitoreo del progreso

El Consejo Directivo del Sector Transporte del Grupo del Banco asumirá la responsabilidad de analizar anualmente los avances hacia la implementación de la estrategia de negocios relativa al transporte.

Sin embargo, el enfoque del Grupo del Banco en cuanto al transporte continuará evolucionando a medida que ganamos experiencia. Se propone entonces un marco flexible que está abierto a nuevas ideas y que se adapta a la demanda de los países por asistencia financiera y actividades analíticas y de asesoría.

ÉNFASIS EN EL IMPACTO SOBRE EL DESARROLLO

El transporte contribuye, y podría contribuir aún más, al logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio de cinco formas fundamentales:

- **Al facilitar el crecimiento económico y la integración regional a través del comercio internacional.** Los altos costos del transporte magnifican el impacto de la distancia y reducen las oportunidades para el comercio de bienes, mientras que los servicios de carga eficientes pueden lograr que la mercadería sea más accesible y ayudar a los países en desarrollo a crear cadenas de suministro más complejas que faciliten el comercio. Es más, una reducción en los costos internacionales del transporte de mercadería puede ofrecer a los productores un ingreso disponible.
- **Al lograr que las ciudades funcionen mejor para sus habitantes, para el medio ambiente y para el crecimiento económico.** El rápido crecimiento de las poblaciones urbanas y los vehículos privados están colmando los caminos y las carreteras en muchas ciudades, generando una congestión cada vez mayor, un servicio deficiente y poco confiable del transporte público vial, baja movilidad, más accidentes y una pobre calidad del aire. No obstante, un mayor fortalecimiento de las instituciones, más incentivos y una normativa más eficiente, pueden mejorar los sistemas de transporte urbano ya existentes, haciéndolos más accesibles a los contribuyentes y usuarios, así como más seguros y limpios mediante el mantenimiento, la inversión y la expansión de los servicios adecuados.
- **Al crear oportunidades económicas e impulsar el crecimiento en zonas rurales.** Un transporte deficiente suele ser el principal limitante al progreso económico y a la reducción de la pobreza en las zonas rurales. Cuando se mejora el acceso a los mercados, se motiva a los agricultores a modernizarse mediante el uso de fertilizantes, equipo mecanizado y nuevas variedades de semilla, con lo que se eleva el rendimiento, se reducen los costos unitarios y se incrementa la demanda de insumos y crédito. El transporte rural también proporciona acceso a los mercados laborales y, por consiguiente, la oportunidad de ganar ingresos no relacionados con la agricultura. Es más, el mismo camino que provee acceso a los productos, servicios y mercados laborales, con frecuencia provee el derecho de paso al tendido eléctrico y a las tuberías de agua.
- **Al proporcionar acceso a centros que entregan servicios de salud y educación.** Un mejor acceso a los centros educativos y de salud eleva las tasas de matrícula en las escuelas rurales y genera un mayor número de visitas a los centros de salud. El impacto en las niñas y las mujeres, que suelen sufrir desproporcionadamente con la deficiencia del transporte, es especialmente marcado, ya que un mejor servicio de transporte ayuda a mitigar los riesgos de viaje y la incomodidad de tener que recolectar leña y agua y, por lo tanto, abre más oportunidades para asistir a la escuela, mantener una mejor higiene en el hogar y buscar los cuidados prenatales.
- **Al volverse más seguras y limpias para los usuarios y la comunidad.** Aunque las mejoras al transporte son esenciales para lograr los Objetivos de Desarrollo del Milenio, el transporte también crea su propio conjunto de problemas, que desvirtúan dichos objetivos. Con la actualización de la estrategia para el transporte, el Banco pretende proporcionar más apoyo para ayudar a mitigar la contribución del transporte a tres problemas principales: el creciente peligro de los accidentes de tránsito, el impacto sobre la salud y el medio ambiente que ejercen las emisiones de los vehículos y la contribución más amplia de las actividades del transporte al cambio climático, y el papel que desempeña el transporte en la propagación de enfermedades.

ÉNFASIS EN LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Caminos y carreteras, vías férreas, buses, metros, taxis, bicicletas, carretas, puertos, barcos, barcazas, canales navegables del interior, aeropuertos, aviones y las múltiples combinaciones relacionadas –todas estas diversas modalidades del transporte atienden segmentos específicos de un amplio espectro de necesidades que surgen al trasladar mercaderías y pasajeros. Como el comercio se ha globalizado y los ingresos se han elevado en muchos países en desarrollo, la demanda de todo tipo de servicios de transporte y de la infraestructura de la cual depende, se ha multiplicado. Este capítulo se concentra en las ventajas comparativas y en los riesgos de siete modalidades o tipos principales de transporte para satisfacer dicha demanda en asenso. Aboga por una inversión multimodal equilibrada para desarrollar sistemas de transporte que aprovechen e integren las mejores características económicas, ambientales, de salud y de seguridad de las distintas modalidades individuales. El enfoque multimodal confirma la conveniencia de ampliar las intervenciones del Banco en el sector transporte más allá de una solución de modalidad única hasta considerar las necesidades del transporte en su conjunto.

Esta visión más holística del transporte, que se refleja en la estrategia de negocios, apoya el desarrollo tanto de sistemas integrales de transporte urbano de pasajeros como de corredores de carga eficientes al servicio de la integración regional y el comercio internacional. Aunque la red vial ha sido, desde hace mucho tiempo, un componente esencial de todos los sistemas nacionales de transporte que suele consumir la mayor proporción de las inversiones públicas y privadas en el sector transporte, la expansión prevista de la demanda de transporte vial en países en desarrollo también traerá consigo un mayor número de accidentes de tránsito, una mayor emisión de gases de efecto invernadero, un mayor congestionamiento urbano y otros efectos adversos. La inversión equilibrada en diversas modalidades de transporte público puede contribuir a que las ciudades funcionen mejor: los caminos urbanos, los ferrocarriles e incluso el transporte no motorizado, todo ello contribuye más eficazmente cuando el servicio que se ofrece al público se integra para crear una conectividad física, una cobertura espacial y facilidad de transferencia. Un transporte más limpio y seguro se traducirá en ciudades más limpias y seguras.

De forma similar, una inversión equilibrada en distintas formas de infraestructura de corredores (caminos de conexión, ferrocarriles, canales navegables del interior, puertos y transporte marítimo, aeropuertos y aviación) puede representar una mejor solución que un enfoque en modalidades individuales de transporte de carga, y puede lograr una mejor coordinación entre, por ejemplo, inversiones portuarias y conexiones a los accesos en superficie. Es importante destacar que la integración multimodal permitirá a los usuarios escoger la modalidad más eficaz en función de los costos para el tipo específico de carga, lo que disminuiría los costos promedio del transporte y elevaría su aceptabilidad ambiental y su eficiencia energética general.

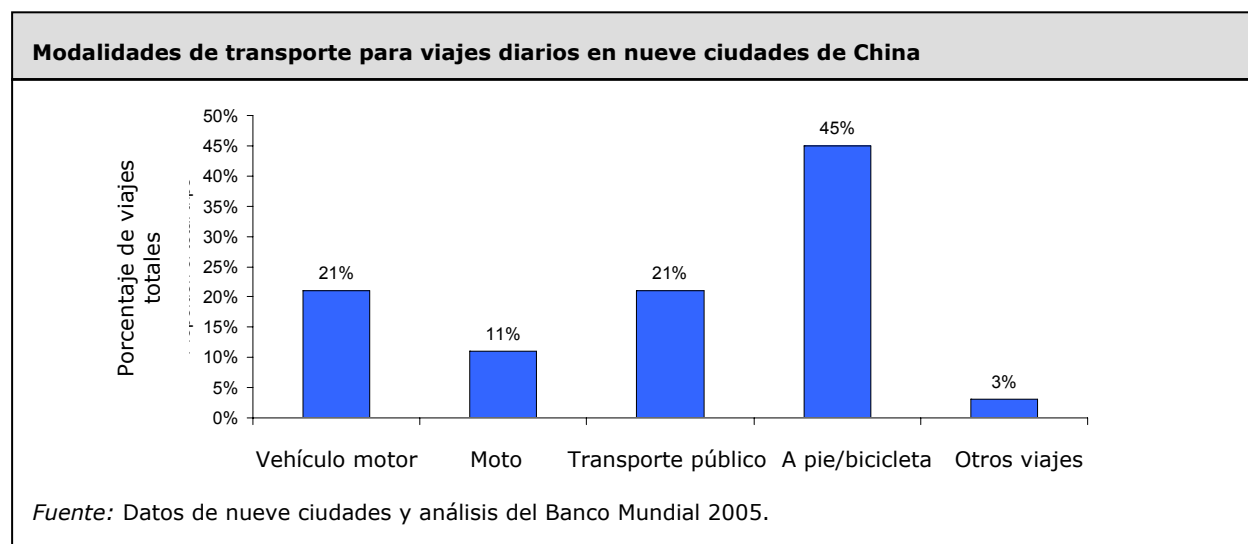
Transporte urbano

El transporte urbano y el desarrollo urbano están estrechamente ligados, ejerciendo una influencia conjunta en la accesibilidad y movilidad de la creciente población urbana en los países en desarrollo. Visto desde una perspectiva, el transporte “sirve” a la utilización de los terrenos urbanos y al desarrollo económico. Pero el transporte también ejerce influencia en la naturaleza y la magnitud del desarrollo. Los distintos tipos y ubicaciones de la infraestructura y los servicios de transporte, generarán distintos patrones de desarrollo en una ciudad que crece rápidamente, y accesos distintos al empleo, a la salud, a la educación y a las oportunidades sociales para sus habitantes. El Grupo del

Banco recalca la importancia de tratar de integrar el uso del suelo y la planificación del transporte o, al menos, lograr que la toma de decisiones relativa a éstos sea consistente.

Las tendencias más relevantes que inciden en el transporte urbano de los países en desarrollo son el crecimiento explosivo y simultáneo de la población, y el ingreso y la tenencia de vehículos privados en las ciudades. En China e India, por poner sólo un ejemplo, se estima que 500 millones de personas adicionales migren a las zonas urbanas para el año 2020, y la mayoría lo hará a ciudades que ya cuentan con más de un millón de habitantes. Las tasas de tenencia de vehículos motores en muchas ciudades de China e India se elevan incluso más rápidamente que las tasas de población e ingreso, en algunos casos, más del 15 por ciento anual. Pero este desafío atañe a todas las regiones (Capítulo 5). En muchas, y quizá en la mayoría de las ciudades en desarrollo, las consecuencias sociales, económicas, ambientales, de seguridad y de salud de esta intensificación en el uso de vehículos privados, han sido severas. La circulación de vehículos privados en las ciudades afecta a todos aquellos que necesitan moverse, a pesar de que la proporción de los viajes realizados en transporte privado tiende a ser relativamente baja si se compara con los viajes realizados en transporte público y en transporte no motorizado. La Gráfica 4-6 ilustra esta tendencia en China, un país de ingreso medio: el 80 por ciento de los viajes urbanos no se realizan en vehículos privados. En muchas partes de África y Asia, el porcentaje de viajes donde no se utiliza un automóvil es 90 por ciento o más.

Los esfuerzos por satisfacer las necesidades de movilidad y acceso de un gran número de nuevos residentes, al mismo tiempo que se combaten los impactos negativos de la motorización, han generado una tensión sin precedentes sobre los sistemas de transporte público en las ciudades en desarrollo. No sólo deben tratar de agregar servicios para satisfacer la nueva demanda, sino que también suelen tener que hacerlo en un entorno operativo cada vez más hostil que resulta de la aglomeración vehicular. A medida que disminuye la velocidad general del tráfico, los sistemas de buses requieren más recursos humanos, materiales y financieros tan solo para mantener el mismo nivel de servicio. Es necesario expandir y mejorar significativamente los sistemas de transporte público en todo el mundo en desarrollo, prestando atención especial a la planificación multimodal y a la integración de las mejoras en el transporte público con la gestión de las demandas del tráfico vehicular.



Muchas modalidades de transporte público pueden contribuir a que las ciudades funcionen mejor: sistemas de metrorail, ferrocarriles suburbanos, tranvías, buses, minibuses y taxis colectivos. Todos

ellos contribuyen más efectivamente cuando el servicio que ofrecen al público se integra para crear una conectividad física, cobertura espacial y facilidad de transferencia.

Al igual que en el mundo desarrollado, el transporte público basado en la red vial tendrá, inevitablemente, que desempeñar un papel importante en la mayoría de las ciudades, y requerirá de políticas complementarias que den prioridad a los buses y tranvías por sobre los automóviles privados. Los sistemas de buses de tránsito rápido tienen el potencial de brindar un sistema de transporte público de alta calidad, eficaz en función de los costos e incluyente. En varias ciudades de América Latina, la puesta en marcha de los sistemas de buses de tránsito rápido se ha utilizado como medio para iniciar reformas más amplias. Recientemente, el Banco publicó un manual de herramientas sobre servicios de autobús (Banco Mundial 2006c).

Los sistemas de trenes urbanos pueden desempeñar una función más relevante si su infraestructura y material rodante puede ser mejorado e integrado a otras modalidades. Las nuevas líneas de metro y tren requieren flujos muy concentrados de pasajeros para justificar su costo frente a otras opciones. No obstante, pueden ser eficaces y accesibles en las ciudades más grandes y prósperas cuando se combinan con políticas de desarrollo del uso del suelo que fomentan una utilización de alta densidad y cuando el mayor valor de las propiedades puede aprovecharse para compensar el costo de capital.

Otra labor importante en las ciudades es proporcionar la infraestructura y los servicios básicos adecuados para los peatones, ciclistas y otros usuarios del transporte no motorizado. Los viajeros más pobres se cuentan en este grupo y sus condiciones de viaje suelen ser calamitosas y peligrosas debido al mantenimiento deficiente de los pasos peatonales, a condiciones insalubres, a la falta de iluminación, una seguridad deficiente, una seguridad vial inadecuada y a la poca protección del tráfico motorizado. Las intervenciones del Grupo del Banco en el transporte urbano apoyarán las políticas y las inversiones que abordan estos problemas.

El Grupo del Banco motivará a las ciudades a buscar los beneficios de servicio y uso óptimo de los recursos al separar las especificaciones de servicio de la entrega de los mismos, de manera que un gobierno municipal establezca los parámetros de servicio y accesibilidad para los servicios de pasajeros, que luego serán proporcionados por operadores privados bajo contratos o concesiones licitadas competitivamente. La finalidad es controlar los costos y mejorar el servicio mediante la competencia por los derechos de operación, en lugar de la competencia abierta entre los operadores

Proyecto de Sistemas Integrados de Tránsito Masivo de Colombia

Este proyecto desarrolla sistemas de buses de tránsito rápido sostenibles y de alta calidad, y abarca seis ciudades: Pereira, Medellín, Cartagena, Barranquilla, Bucaramanga y Bogotá. Su objetivo es mejorar la movilidad a lo largo de importantes corredores de tránsito masivo y mejorar la accesibilidad para los pobres mediante servicios secundarios e integración de tarifas. Se hace uso de un préstamo de 250 millones de dólares para construir corredores de transporte segregados en las ciudades participantes, incluyendo: creación de vías exclusivas para buses; repavimentación de carriles de tráfico mixto; construcción e instalación de estaciones y terminales de buses; y pavimentación de caminos secundarios. Un componente de formación de capacidades proporcionará asistencia técnica y asesoría normativa al gobierno nacional y a los gobiernos municipales participantes, a fin de fortalecer la política nacional de transporte urbano y los programas locales. Las consultas sobre políticas se concentrarán en temas normativos, institucionales, ambientales, sociales y de seguridad vial. Se identificarán las soluciones de tránsito masivo más apropiadas para mejorar la gestión del transporte y el tráfico. Se desarrollará una estructura operativa para monitorear y administrar los servicios de transporte público.

Identificación del proyecto: P082466, aprobado en junio de 2004

Agencia implementadora: Departamento Nacional de Planificación y Ministerio de Finanzas.

en la calle. La competencia abierta en las ciudades de los países en desarrollo se ha asociado con frecuencia a la proliferación de vehículos de mala calidad e inseguros y a operaciones que utilizan de forma ineficiente el escaso espacio vial, así como a la degradación del medio ambiente a causa de un incremento de las emisiones y de la congestión.

Históricamente, el porcentaje de la cartera de préstamos del Grupo del Banco al transporte en zonas urbanas, sin distinción de modalidades, se ha visto limitado por la complejidad política, social, ambiental e institucional de las ciudades grandes, diversas y densamente pobladas con las que trabaja el Grupo del Banco. En años recientes, los países socios del Banco han mostrado un renovado interés en la asistencia técnica y financiera y en la formación de capacidades en el subsector de transporte urbano. La estrategia de negocios para el transporte busca responder a dicho interés con un compromiso más substancial.

ÉNFASIS EN LAS REGIONES

América Latina y el Caribe

Aunque esta región está predominantemente compuesta por países de ingreso medio, muestra altos niveles de pobreza y una desigualdad de ingresos mayor a la de cualquier región. Los desafíos cruciales para el desarrollo de la región son impulsar y estabilizar el crecimiento económico y, al mismo tiempo, reducir la pobreza y la desigualdad. El transporte habrá de desempeñar un papel significativo. Las prioridades clave del Grupo del Banco para el sector son elevar la competitividad comercial mediante estrategias de transporte y logística; mejorar la gestión de los activos del transporte y las políticas relacionadas (especialmente en lo que se refiere a caminos); promover un transporte público urbano seguro, limpio y accesible; y mejorar el acceso de los pobres rurales a los servicios y a las oportunidades.

América Latina necesita invertir más en infraestructura de transporte y debe procurar obtener un buen rendimiento sobre dicha inversión (Cuadro 5-2). La inversión total en el transporte se ha reducido a la mitad durante los últimos veinte años (Fay y Yepes 2003). Como porcentaje del PIB, ha disminuido hasta representar aproximadamente un tercio de su nivel a mediados de los ochenta (Calderón y Servén 2003). Este descenso se debe, principalmente, a la reducción de la inversión pública después de las medidas de ajuste fiscal aplicadas en respuesta a las numerosas crisis macroeconómicas en la región. Esta disminución se ha compensado sólo marginalmente con el afloramiento de inversiones privadas en el sector transporte, a pesar de que esta región comprende cuatro de los seis países en el nivel superior de participación privada en la infraestructura del transporte (Argentina, Brasil, Chile y México). Casi todos los ferrocarriles nacionales y muchos de los puertos de la región han sido privatizados.

Debido, en parte, al bajo nivel de inversión, los costos de transporte y logísticos en América Latina son significativamente más altos que en el mundo desarrollado y que en muchas regiones en desarrollo en competencia. Esta desventaja también se hace sentir en las pequeñas islas del Caribe, donde las deficiencias de la infraestructura pueden verse magnificadas por el impacto del servicio irregular que prestan pequeños barcos. En toda la región, los países necesitan reducir los costos de transporte y logísticos, a fin de que puedan aprovechar la liberalización del comercio y las medidas que lo facilitan. Una mejor gestión de los activos viales elevaría la eficiencia del transporte y ayudaría a reducir los costos. En este sentido, el Banco busca promover la descentralización, los mecanismos de financiamiento de las redes viales, la comercialización de los proveedores de servicios y una gobernabilidad más eficiente del subsector vial.

Obtención del mejor rendimiento sobre las inversiones en el sector transporte en América Latina

En respuesta a las limitantes fiscales presentes en la región, el Banco contribuye a los esfuerzos de los países por obtener el mejor rendimiento de los activos del transporte a través de programas de gestión (en Argentina, Uruguay y Bolivia) que buscan incrementar el gasto en zonas de alto impacto. Se está mejorando la eficiencia mediante enfoques innovadores a la participación del sector privado, tales como contratos por desempeño plurianuales y la utilización de microempresas para la ejecución del mantenimiento de rutina. El Banco se ha involucrado de forma más activa en el trabajo analítico para incrementar la eficiencia del gasto público en el sector transporte (en Guatemala, México y Paraguay). Proporciona asistencia a la región para volver a atraer al sector privado, brindando asesoría y asistencia técnica para fortalecer los marcos de concesiones (en Chile, Guatemala y Perú). También está utilizando productos innovadores, como garantías parciales de riesgo, para promover la inversión privada en la infraestructura del transporte (en Perú).

La región es una de las más urbanizadas del mundo, sin embargo, casi el 40 por ciento de los residentes urbanos viven en la pobreza (la tasa más alta del mundo) y una proporción tan elevada como el 25 por ciento vive en barrios marginales abarrotados, con servicios básicos limitados y pocas opciones de transporte. La expansión de la infraestructura física (sendas para peatones, ciclovías, rutas de buses y caminos) hacia los asentamientos pobres y la prestación de transporte masivo accesible, son elementos fundamentales para mejorar su movilidad y acceso a las oportunidades económicas y sociales. La tasa de motorización relativamente alta de la región genera congestión y contaminación en muchas ciudades. Estos problemas, que se agudizan debido a las condiciones topográficas y meteorológicas de ciudades como Ciudad de México y Santiago, son también severos y crecientes en muchas otras ciudades, como São Paulo, Bogotá, Belo Horizonte, Buenos Aires y Río de Janeiro.

Por ende, la región está muy interesada en mejorar la organización y la entrega de los servicios de transporte público urbano. Algunas de las ciudades grandes de la región han desarrollado con éxito sistemas de tránsito masivo eficientes que pueden brindar servicios a un costo moderado; sin embargo, queda mucho por hacer. El Banco está apoyando muchas de estas iniciativas: puesta en marcha de sistemas de buses de tránsito rápido para beneficio de los pobres (Colombia y Perú); modernización de los sistemas de trenes urbanos y suburbanos (Argentina y Brasil); coordinación del uso del suelo y de las políticas de transporte (Chile); introducción de reformas sectoriales para reorganizar la prestación de servicios de transporte urbano y reducir los impactos negativos para el medio ambiente (Chile, México); ejecución de inversiones significativas para promover el uso de modalidades alternativas de transporte y mejorar el acceso y la seguridad de los peatones (Colombia, Perú y Chile); y trabajo analítico en apoyo de las reformas sectoriales (República Dominicana). El Grupo del Banco también está ayudando a buscar soluciones que mejoren la calidad del aire y reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero en toda la región, utilizando recursos del Fondo para el Medio Ambiente Mundial. Todo ello forma parte de la contribución del transporte a la agenda mundial sobre el cambio climático en América Latina y Centroamérica. El Grupo del Banco continuará enfocándose en las mejoras al transporte urbano en esta región.

A pesar de la creciente urbanización de la pobreza, todavía existen 65 millones de pobladores rurales que viven en la pobreza. Las tasas de pobreza rural superan el 70 por ciento en Bolivia, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Paraguay y Perú. Muchas otras personas viven en asentamientos marginales muy lejos de las ciudades vecinas. Debido a las bajas densidades poblacionales, el costo unitario de proveer infraestructura y otros servicios a estas comunidades marginales es muy alto, lo que da por resultado una alta incidencia de la pobreza. Con frecuencia, se encuentran física y económicamente incrustadas en un entorno rural, y comparten las características socioeconómicas y las limitantes de acceso de las poblaciones rurales. Las inversiones destinadas a mejorar las conexiones del transporte rural y urbano-marginal, son fundamentales para mejorar el acceso a los mercados y a los servicios, así como para incrementar la productividad de los pequeños agricultores por sobre los niveles de subsistencia.

ANEXO A

TENDENCIAS DE LA CARTERA DE PRÉSTAMOS PARA EL SECTOR TRANSPORTE 1996–2007

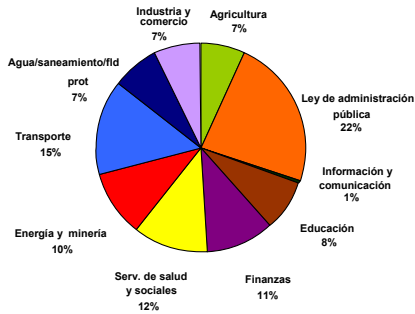
Las Gráficas desde la A-1 hasta la A-14 resumen las tendencias en los préstamos del BIRF y la AID para el sector transporte durante los últimos doce años fiscales (AF). Durante ese período, los préstamos anuales promedio para el transporte representaron el 15 por ciento de la cartera global de préstamos del Banco (Gráfica A-1), aunque de año en año han fluctuado entre el 11 y el 20 por ciento del total (Gráfica A-2). Los préstamos totales para el transporte declinaron entre los años fiscales 1999 y 2001, recuperándose hasta un punto máximo de 5 mil millones de dólares en el año fiscal 2007 (Gráfica A-3). El compromiso anual promedio para el sector transporte es de 3,3 mil millones de dólares. Aunque experimenta fluctuaciones, la cifra promedio de proyectos específicos y no específicos de transporte es de aproximadamente 78 por año (Gráfica A-4). El monto promedio de los proyectos específicos de transporte incrementó de 90 millones de dólares en el AF 1996, a 120 millones de dólares en el AF 2005, y fue de unos 60 millones de dólares en el AF 2007 (Gráfica A-5). Al finalizar el AF 2007, la cartera de proyectos de transporte activos del Banco ascendía a 22,5 mil millones de dólares, el 75 por ciento de los cuales estaba destinado a proyectos de caminos y carreteras (Gráfica A-6).

Los compromisos para el transporte por región sufren grandes fluctuaciones de un año a otro (Gráfica A-7). En comparación con los primeros seis años del período, el segundo período de seis años muestra un incremento notable en los préstamos a Asia meridional y África subsahariana (Gráfica A-8). En términos del compromiso por modalidad de transporte, los fondos continuaron siendo predominantemente utilizados en caminos y carreteras durante todo el período (Gráfica A-9), lo que representa aproximadamente tres cuartas partes de la cartera de préstamos para el sector transporte. Sin embargo, entre la primera mitad del período y la segunda, los compromisos para el sector de caminos y carreteras disminuyeron un 12%, mientras que los compromisos para el sector transporte en general se elevaron en 11% (Gráfica A-10). Adicional a la actividad crediticia, el Banco moviliza recursos de diversos fondos fiduciarios para brindar servicios de asistencia técnica (AT) en materia de transporte a los países socios (Gráficas A-11 y A-12). También efectúa o comisiona sus propios análisis normativos y técnicos, los cuales se designan como trabajos económicos y sectoriales (ESW, por sus siglas en inglés) (Gráficas A-13 y A-14).

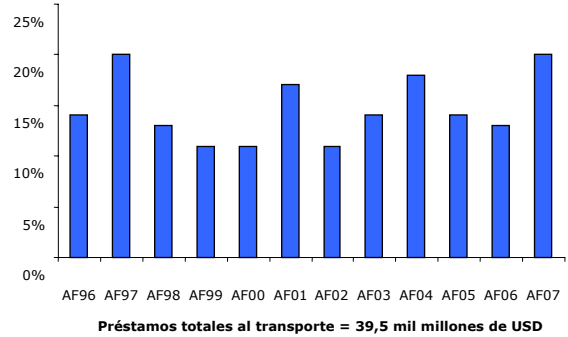
Para que el BIRF/AID califique una actividad como trabajo económico y sectorial, debe satisfacer cada uno de los siguientes criterios: (a) que involucre una labor analítica original; (b) que se efectúe con la intención de ejercer influencia sobre las políticas y los programas de un cliente externo; y (c) que sea de "propiedad" de una unidad específica del Banco y que refleje las opiniones del Banco (en lugar de atribuirse a autores individuales, ya sean éstos parte del personal del Banco o consultores).

Para que una actividad califique como asistencia técnica, debe satisfacer tres criterios: (a) que su intención primaria sea la de facultar a un cliente externo para que éste pueda poner en práctica reformas y/o fortalecer instituciones; (b) que sea autónoma (por ej., que no forme parte esencial de un proyecto de préstamo o de un trabajo económico y sectorial); y (c) que esté vinculada a una unidad del Banco, con una responsabilidad bien definida por los servicios prestados.

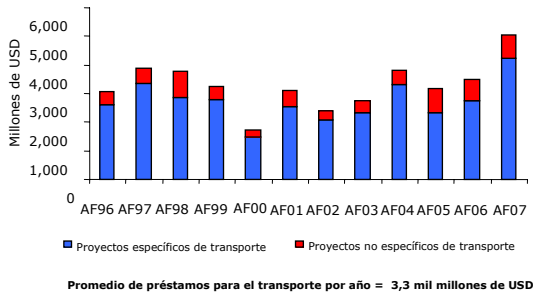
Gráfica A-1. Préstamos anuales promedio del Banco por sector, AF 1996–AF 2007



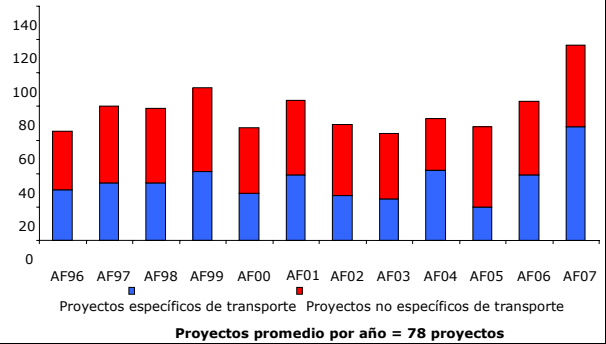
Gráfica A-2. Sector transporte como proporción de la cartera de préstamos del Banco, AF 1996–AF 2007



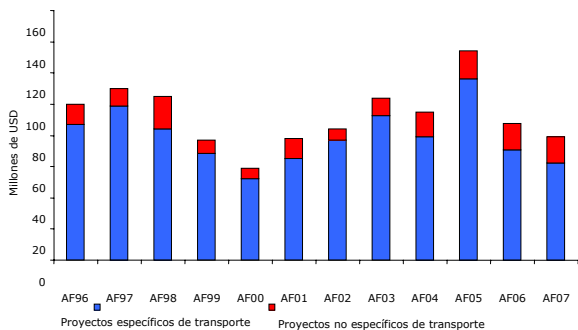
Gráfica A-3. Monto anual de los compromisos para el transporte, AF 1996–AF 2007



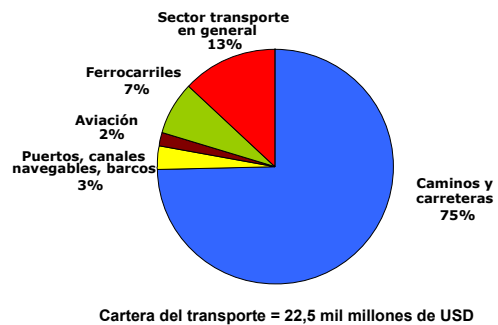
Gráfica A-4. Cifra anual de proyectos de transporte, AF 1996–AF 2007



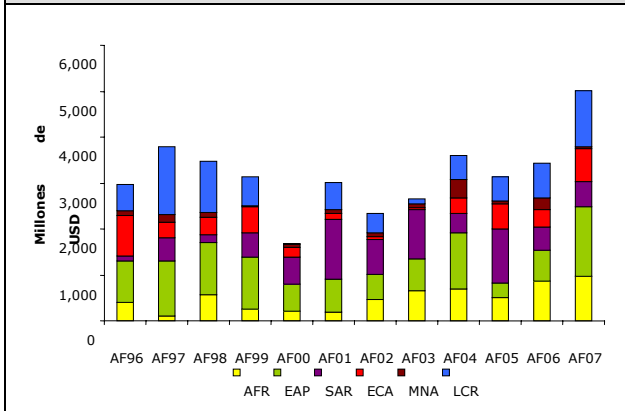
Gráfica A-5. Monto anual promedio de un proyecto de transporte, AF 1996–AF 2007



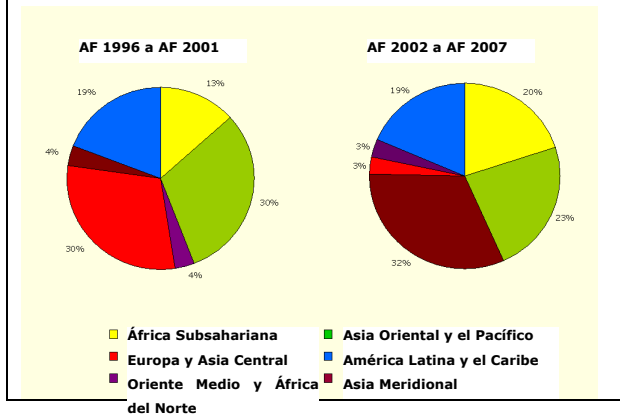
Gráfica A-6. Cartera de proyectos de transporte activos al finalizar el AF 2007



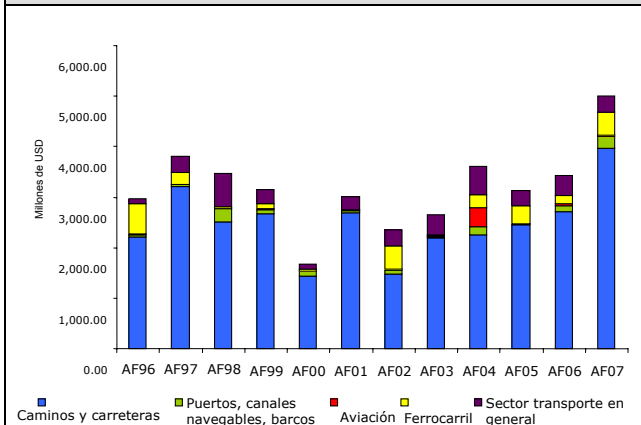
Gráfica A-7. Compromisos para el sector transporte por región, AF 1996–AF 2007



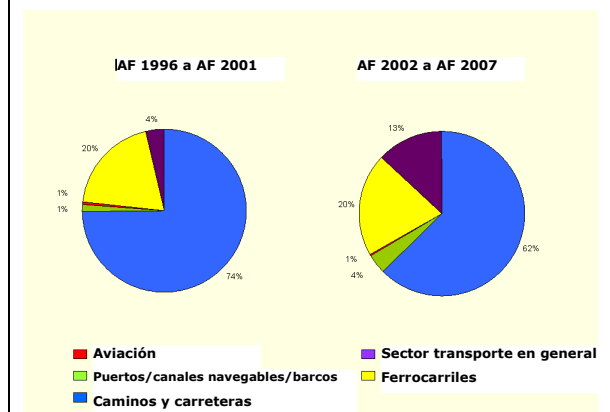
Gráfica A-8. Promedio anual de la cartera de préstamos para el transporte por región, AF 1996–AF 2007



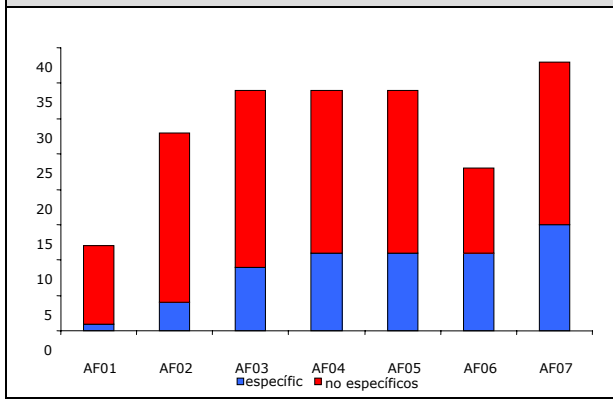
Gráfica A-9. Compromisos para el transporte por modalidad, AF 1996–AF 2007



Gráfica A-10. Promedio anual de los préstamos para el transporte por modalidad, AF 1996–AF 2007

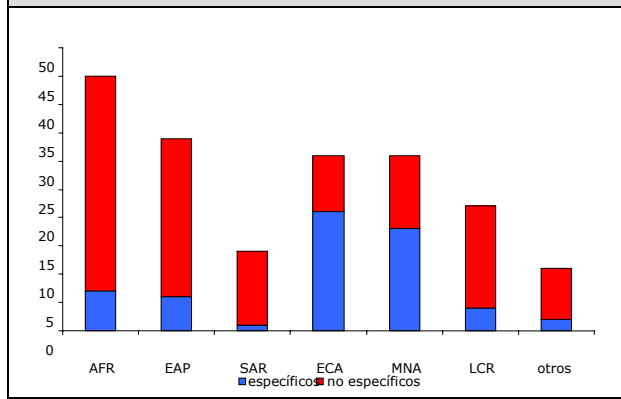


Gráfica A-11. Cifra anual de productos de asistencia técnica, AF 2001–AF 2007

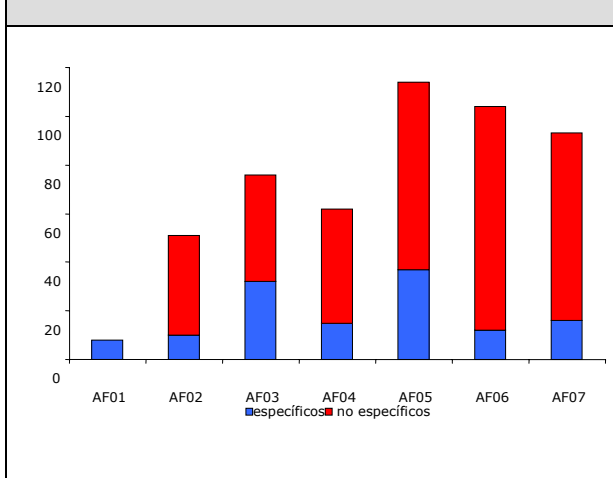


os

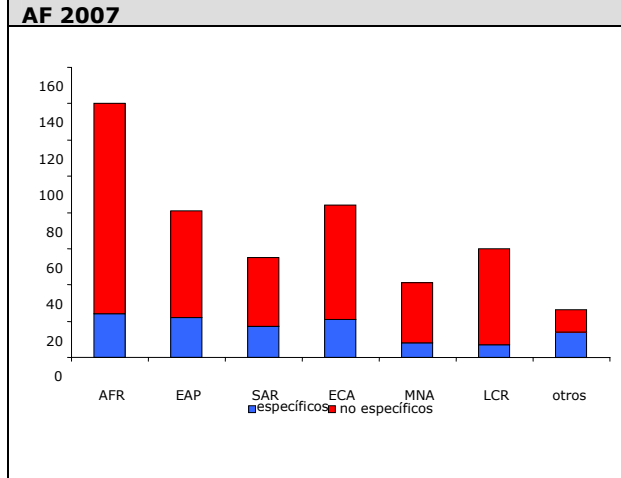
Gráfica A-12. Cifra anual de productos de asistencia técnica por región, AF 2001–AF 2007



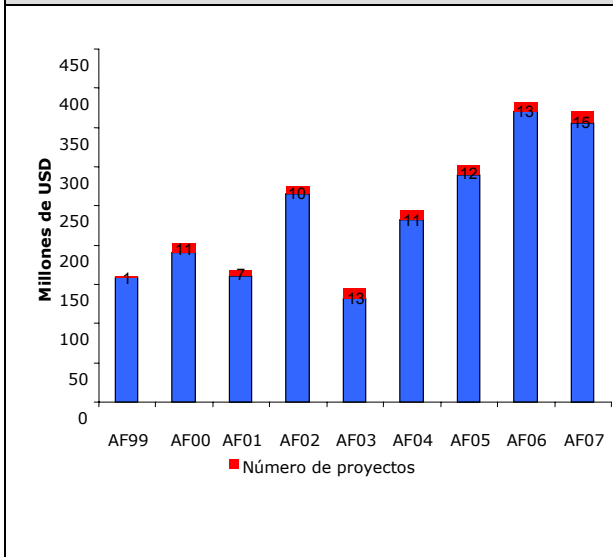
Gráfica A-13. Cifra anual de trabajos económicos y sectoriales, AF 2001–AF 2007



Gráfica A-14. Cifra anual de trabajos económicos y sectoriales por región, AF 2001–AF 2007



Gráfica A-15. Compromisos de la CFI para el sector transporte, AF 1999-AF 2007



Gráfica A-16. Compromisos del MIGA para el sector transporte, AF 1999-AF 2007

