



Banco Europeo de Inversiones • Banco Europeo de Inversiones • Banco Europeo de Inversiones • Banco Europeo de Inversiones • Banco Europeo de Inversiones

Financiaciones del BEI para las **Redes Transeuropeas**





Banco Europeo de Inversiones · Banco Europeo de Inversiones · Banco Europeo de Inversiones · Banco Europeo de Inversiones · Banco Europeo de Inversiones



El BEI en apoyo de las RTE

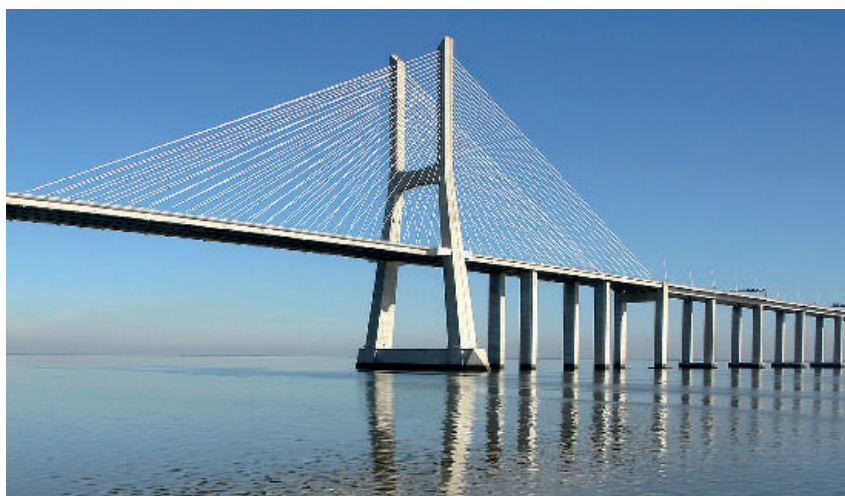
La libre circulación de mercancías, personas, energía e informaciones es indispensable para el logro de los objetivos fundamentales de la Unión Europea (UE) en materia de desarrollo e integración. Pieza clave de la política europea, la expansión de las Redes Transeuropeas de Transporte y Energía (RTE) figura entre las grandes prioridades de préstamo del Banco Europeo de Inversiones (BEI) junto al fortalecimiento de la cohesión económica y social de la UE, la persecución de los objetivos energéticos de la UE, el estrechamiento de los vínculos con los países asociados y la protección del medio ambiente.

Redes europeas de transporte

La política europea aspira a la creación de una red integrada de infraestructuras de transporte básicas, transformando una multiplicidad de redes nacionales en un sistema eficiente y sostenible a escala europea. Dicha red de autopistas, ferrocarriles, vías navegables, puertos y aeropuertos ha de unir a los 27 Estados miembros entre sí y con los países contemplados por la Política Europea de Buena Vecindad.

Las deficiencias de capacidad y la consiguiente congestión de las rutas de larga distancia dentro de la UE repercuten negativamente sobre el comercio y la movilidad. Una mejor utilización de la infraestructura existente resulta imperativa para reducir los crecientes costes y frenar los impactos medioambientales del transporte. Sin embargo, el desarrollo del Mercado Único exige la construcción de nuevas infraestructuras de transporte y la adecuación de las infraestructuras existentes.

Los Estados miembros se ven pues en la tesitura de realizar ingentes inversiones para adaptar sus redes de infraestructura a las crecientes necesidades de trans-



porte de una UE en plena expansión. En efecto, la tarea de integrar los sistemas de transporte de los nuevos Estados miembros y de los países en vías de adhesión (insatisfactorios en su mayoría) plantea un formidable reto de cara al futuro de las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T). Aunque una buena parte de la necesaria inversión provendrá del sector público, conviene estimular la participación del sector privado en aras de la eficiencia, la innovación y la reducción de la carga financiera que pesa sobre el erario público.

Paralelamente a los corredores prioritarios insertos en el espacio de la Vecindad Europea (acogidos a la política exterior de la UE), se han identificado 30 proyectos prioritarios de RTE-T que contarán con el apoyo financiero del presupuesto comunitario. Ahora bien, la aportación de la UE siempre quedará muy por debajo de las necesidades de inversión de dichos proyectos y de la red en general. Al BEI corresponderá enjugar la diferencia con sus préstamos a largo plazo para acelerar la culminación de la red, prevista para 2020.



Redes europeas de energía

La estrategia de la UE con respecto al sector de la energía postula los siguientes objetivos primordiales:

- La sostenibilidad ambiental, reduciendo el impacto negativo de la producción y consumo de energía sobre el medio ambiente, particularmente a través de la reducción de las emisiones de CO2 y otros agentes contaminantes.
- La competitividad en el abastecimiento de energía, una consideración de primer orden de cara al desarrollo económico de la Unión Europea habida cuenta del papel preponderante que desempeña la energía en las modernas economías.
- La seguridad del abastecimiento, diversificando las fuentes de energía y fomentando el aprovechamiento de los recursos autóctonos a fin de reducir la dependencia energética de Europa y el impacto potencial de los numerosos factores de riesgo internacionales que afectan al mercado de la energía.

La política energética de la UE atribuye una prioridad esencial a las Redes Transeuropeas de Energía (RTE-E) en atención a la importancia que revisten para la creación del mercado energético interior y para la seguridad del abastecimiento energético de la UE.

Las diversas iniciativas de la UE

En el Tratado de Maastricht de 1992, los Estados miembros de la UE convinieron en la necesidad de desarrollar las Redes Transeuropeas en aras de los objetivos de integración de la UE. En 1994, el Consejo Europeo de Essen identificó una lista de 14 proyectos prioritarios considerados como esenciales para el desarrollo de las redes de transporte. En 1996, el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea aprobaron las orientaciones generales de dicho desarrollo. En 2004, la lista inicial de 14 proyectos fue engrosada a 30 proyectos

prioritarios en consonancia con la Iniciativa Europea de Crecimiento.

La misión del BEI

El BEI es una de las principales fuentes de financiación bancaria para las Redes Transeuropeas en la UE y en los países en vías de adhesión. Desde el año 1993 (en que se inició esta política) hasta diciembre de 2008 el BEI ha firmado préstamos por valor de 94 300 millones de EUR para RTE de transporte y 12 400 millones de EUR para RTE de energía.

Ahora bien, las operaciones del BEI en pro del desarrollo general de las RTE contribuyen también a otros objetivos prioritarios de la UE. La política de fomento de las RTE continúa impulsando la integración económica y social y el crecimiento económico de las regiones menos favorecidas de la UE. En 2008, cerca del 53% de los préstamos a grandes redes europeas de transporte y energía recayó sobre regiones de convergencia. Además de los efectos beneficiosos directamente surtidos por la construcción de RTE sobre dichas regiones, cabe prever otras ventajas de tipo indirecto como consecuencia de las sinergias generadas.

El fomento del transporte no contaminante y de la infraestructura energética contribuye igualmente a otros objetivos a largo plazo del BEI como son la búsqueda de una energía sostenible, competitiva y segura o la protección y mejora del medio ambiente. La preferencia dada a los proyectos ferroviarios sobre los viarios y la prioridad atribuida a los proyectos de gas natural ilustran el compromiso del BEI con la política europea de protección del entorno natural y urbano.

El BEI financia también proyectos de transporte y energía que no gozan de la consideración de RTE, siempre y cuando i) contribuyan al crecimiento y a la creación de trabajo en las zonas menos desa-

rolladas de los Estados miembros de la UE y de los países en vías de adhesión, y/o ii) sean conducentes a la mejora del medio ambiente, como es el caso de los proyectos de infraestructura de transporte público urbano. Las operaciones recientemente firmadas por el Banco en el ámbito de los transportes hacen referencia a la expansión y adecuación de diversas redes locales de metro y tranvía, la adquisición de material rodante y la rehabilitación de redes viarias locales, sobre todo en los nuevos Estados miembros. En cuanto a los proyectos financiados en el sector de la energía, cabe citar la adecuación de varias redes eléctricas y la modernización de cierto número de instalaciones energéticas para reducir la contaminación ambiental.

El valor añadido del BEI

El BEI aporta un auténtico valor añadido a los proyectos de infraestructura de RTE de transporte y energía gracias a su capacidad para:

- movilizar en condiciones competitivas los ingentes volúmenes de fondos

El desarrollo de las RTE tiene por objeto:

- La creación de una infraestructura de elevada calidad que permita vincular a los 27 Estados miembros de la UE entre sí y con los países del espacio de la Vecindad Europea;
- La interconexión y la interoperabilidad de las redes nacionales existentes;
- La generalización del acceso a las redes básicas para difundir las ventajas de las Redes Transeuropeas a todo el territorio de la UE.



necesarios para cofinanciar la construcción de dichas infraestructuras;

- ofrecer plazos de amortización ajustados a la larga duración de los períodos de construcción y explotación de esta clase de proyectos;
- brindar financiación estructurada complementando los préstamos de la Banca comercial y los recursos captados en el mercado de capitales.

Instrumentos financieros innovadores

Desde 1993 el BEI ha venido potenciando su apoyo a las RTE mediante una variedad de instrumentos financieros. A raíz del lanzamiento de la Iniciativa Europea de Crecimiento, el BEI decidió incrementar sus financiaciones en el marco del Mecanismo de Inversión RTE introduciendo una facilidad de préstamo prioritaria dotada con 75 000 millones de EUR para proyectos de RTE-T (hasta 2013) y 500 -1 000 millones de EUR anuales para proyectos de RTE-E. Del total de los préstamos del BEI para RTE, aproximadamente la mitad se destinará a proyectos prioritarios.

Nótese sin embargo que una considerable proporción de las financiaciones del BEI para RTE recae sobre proyectos que aun siendo indispensables para culminar la red europea de transportes no figuran en la lista de las RTE prioritarias. Dichos proyectos absorbieron en 2008 el 31% del total prestado por el BEI para proyectos de RTE-T.

Otros instrumentos utilizados son la Facilidad de Financiación Estructurada para las RTE (SFF) y la Facilidad de Garantía de Préstamos para Proyectos de RTE de Transporte (LGTT). La primera permite al BEI financiar proyectos aun en el caso de que su calidad como inversión sea deficiente; la segunda aspira a promover una mayor participación del sector privado en la financiación de este tipo de infraestructuras (ver recuadros relativos a la SFF y a la LGTT).

La Comisión Europea y el Parlamento han encarecido la necesidad de mantener a un

nivel adecuado la inversión en infraestructura de transportes. En particular, la participación del sector privado representa un factor esencial para llevar adelante el programa de inversiones en RTE.

La importante función catalítica que desempeña el BEI en orden a la promoción de las inversiones del sector privado en RTE se refleja en el volumen creciente de sus financiaciones a proyectos de cooperación público-privada (PPP). Durante el período 2000 - 2008, el BEI concluyó anualmente operaciones de PPP por valor de unos 3 500 millones de EUR por término

medio (no exclusivamente en el sector de los transportes).

Un visible ejemplo del apoyo de la UE a las inversiones del sector privado es la creación (con la participación activa del BEI junto a la Comisión Europea y a los organismos nacionales y regionales encargados de regular la cooperación público-privada) de un Centro Europeo de Pericias PPP al objeto de facilitar la puesta en común de know-how entre las autoridades públicas europeas y brindar asistencia práctica para la puesta en práctica de operaciones de cooperación público-privada.



LGTT

LGTT is la abreviatura de la Facilidad de Garantía de Préstamos para Proyectos de RTE de Transporte, un innovador instrumento financiero creado y desarrollado conjuntamente por la Comisión Europea y el BEI con la mira de mejorar el perfil de riesgo de los prestamistas prioritarios y así promover una mayor participación del sector privado en la financiación de este tipo de infraestructuras.

Este nuevo instrumento ayudará a paliar las dificultades con que tropieza la infraestructura básica de transporte europea para atraer financiación del sector privado por mor de los riesgos de tráfico/ingresos y más especialmente del riesgo de insuficiente tráfico/utilización en la fase inicial. La LGTT, que forma parte integrante del programa de RTE-T de la UE y de la Iniciativa de Crecimiento del BEI, cubrirá parcialmente dichos riesgos y por ende mejorará considerablemente la capacidad de los proyectos para salir adelante aun cuando en la fase de puesta en marcha los niveles de tráfico reales resulten inferiores a las previsiones.

Al mejorar la calidad de crédito de los préstamos prioritarios y la eficiencia de costes del paquete global de financiación, la LGTT brinda una ayuda preciosa a los proyectos cuyos ingresos dependen del nivel de tráfico, especialmente habida cuenta de las actuales condiciones de mercado.

La LGTT cuenta con una dotación inicial de 1 000 millones de EUR (aportada por la Comisión y el BEI a partes iguales) que podrá sustentar préstamos prioritarios por valor de hasta 20 000 millones de EUR.



Financiaciones presupuestarias de la UE para las RTE

Además de los préstamos del BEI, la UE fomenta el desarrollo de las RTE mediante subvenciones comunitarias. Entre los productos de la UE destinados a la financiación de las RTE cabe destacar los siguientes:

- Línea presupuestaria RTE (con asignaciones multianuales para grandes proyectos y asignaciones anuales para proyectos de menor envergadura) consagrada exclusivamente al desarrollo de proyectos de RTE;
- Fondos Estructurales y de Cohesión – Se trata de los principales instrumentos de la UE para el fomento del desarrollo social y económico y la reestructuración en los Estados miembros. Representan más de un tercio del presupuesto de la UE y contribuyen al desarrollo regional (incluida la infraestructura de transporte y energía).





Operaciones del BEI en favor de Redes Transeuropeas y corredores 1993-2008

- Carreteras insertas en Redes Transeuropeas prioritarias (RTE)
- Tramos de RTE que han sido objeto de compromisos de financiación
- Otras infraestructuras y redes de interés europeo financiadas
- Corredores viarios y ferroviarios en Europa Central y del Este
- Tramos de corredores financiados
- Carretera/Ferrocarril
- ⚡ Electricidad
- Gas
- ✈ Aeropuerto
- Proyecto multi-regional
- ◆ Centro intermodal
- ▼ Puerto
- ⬇ Control del tráfico aéreo
- ⬇ Puesta en explotación de yacimientos de petróleo y gas natural
- 🚛 Sistema de peaje electrónico multi-carriles
- 🚂 Estación de ferrocarril



Los 30 proyectos prioritarios de transporte

1	Tren de alta velocidad / transporte combinado Norte-Sur (Berlín-Erfurt-Halle/Leipzig-Nüremberg & Eje del Brenner Munich-Verona & puente de Messina)
2	Tren de alta velocidad PBKAL (París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres)
3	Tren de alta velocidad Sur (Madrid-Barcelona-Perpiñán-Montpellier & Madrid-Vitoria-Dax-Burdeos-Tours & Lisboa / Oporto-Madrid)
4	Tren de alta velocidad Este (París-Este de Francia-Sur de Alemania, incluido el ramal Metz-Luxemburgo)
5	Ferrocarril convencional / transporte combinado: línea de Betuwe (Rotterdam - frontera germano / neerlandesa - Rhin / Ruhr)
6	Tren de alta velocidad / transporte combinado Francia - Italia - Eslovenia - Hungría (Lyon - Turín & Turín - Milán - Venecia - Trieste - Koper - Dikava & Ljubljana - Budapest)
7	Autopistas griegas (Pathe & Via Egnatia) & autopista Sofía-Kulata-frontera greco / búlgara & autopista Nadlac-Sibiu
8	Enlace multimodal Portugal-España
9	Enlace de ferrocarril convencional Cork-Dublín-Belfast-Larne-Stranraer
10	Aeropuerto de Malpensa, Milán
11	Enlace fijo ferrocarril / carretera entre Dinamarca y Suecia sobre el Øresund
12	Triángulo Nórdico ferrocarril / carretera
13	Enlace por carretera Irlanda-Reino Unido-Benelux
14	Línea principal de ferrocarril de la Costa Oeste (Reino Unido)
15	Galileo
16	Línea de ferrocarril de mercancías Sines-Madrid-París
17	Línea de ferrocarril París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava
18	Itinerario navegable Rhin / Meuse-Main-Danubio
19	Interoperabilidad del tren de alta velocidad en la Península Ibérica
20	Línea de ferrocarril del Fehmarn Belt
21	Autopistas del Mar
22	Línea de ferrocarril Atenas-Sofía-Budapest-Viena-Praga-Nüremberg/Dresde
23	Línea de ferrocarril Gdansk-Varsovia-Brno / Bratislava / Viena
24	Línea de ferrocarril Lyon / Génova-Basilea-Duisburg-Rotterdam / Amberes
25	Itinerario de autopista Gdansk-Brno / Bratislava / Viena
26	Línea de ferrocarril / carretera Irlanda-Reino Unido-Europa continental
27	Línea "Rail Baltica" Varsovia-Kaunas-Riga-Tallinn
28	"Eurocaprail" en la línea de ferrocarril Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo
29	Línea de ferrocarril del corredor intermodal Mar Jónico-Mar Adriático
30	Itinerario navegable Sena-Scheldt

El coste global de la red transeuropea de transporte (RTE-T) ha sido estimado en alrededor de 900 000 millones de EUR (de 1996 a 2020), de cuya cifra quedarían aún por invertir unos 500 000 millones de EUR en 2020. Las estimaciones de coste de los solos proyectos prioritarios frisan los 400 000 millones de EUR (de 1996 a 2020), de cuya cifra quedarían aún por invertir unos 270 millones de EUR en 2020. De los 30 proyectos prioritarios, 21 son iniciativas ferroviarias y el resto conciernen a carreteras, puertos, aeropuertos y vías de navegación interiores.





Los proyectos prioritarios de transmisión de electricidad y gas natural	
Electricidad	
1	Francia-Bélgica-Países Bajos-Alemania: Reforzamiento de la red eléctrica para subsanar la congestión en el Benelux
2	Fronteras de Italia con Francia, Austria, Eslovenia y Suiza: Incremento de las capacidades de interconexión eléctrica
3	Francia-España-Portugal: Incremento de las capacidades de interconexión eléctrica entre dichos países y en la Península Ibérica; desarrollo de la red en las regiones insulares
4	Grecia-países balcánicos-Sistema UCTE: Desarrollo de la infraestructura eléctrica para conectar a Grecia con el Sistema UCTE y permitir el desarrollo del mercado eléctrico del Sudeste europeo
5	Reino Unido-Europa continental y septentrional: Creación / incremento de las capacidades de interconexión eléctrica y posible integración de la energía eólica en medio marino
6	Irlanda – Reino Unido: Reforzamiento de las capacidades de interconexión eléctrica y posible integración de la energía eólica en medio marino
7	Dinamarca-Alemania-Grupo Báltico (Noruega-Suecia-Finlandia-Dinamarca-Alemania): Incremento de la capacidad de interconexión eléctrica y posible integración de la energía eólica en medio marino
8	Alemania – Polonia – República Checa – Eslovaquia – Austria – Hungría – Eslovenia: Reforzamiento de las capacidades de interconexión eléctrica
9	Estados miembros mediterráneos – Red Eléctrica del Mediterráneo: Reforzamiento de las capacidades de interconexión eléctrica entre los Estados miembros mediterráneos y Marruecos – Argelia – Túnez – Libia – Egipto – países del Oriente Medio – Turquía
Gas natural	
1	Reino Unido- Europa continental septentrional (Países Bajos, Bélgica, Dinamarca, Suecia) y Alemania – Polonia – Lituania – Letonia – Estonia – Finlandia – Rusia : Gasoductos para conectar varias de las principales fuentes de gas de Europa, mejorando la interoperabilidad de las redes y la seguridad del abastecimiento, incluyendo conductos de gas natural por vía marítima desde Rusia hasta la UE y por vía terrestre desde Rusia hasta Polonia y Alemania; construcción de nuevos gasoductos e incremento de las capacidades de la red en y entre Alemania, Dinamarca y Suecia, así como en y entre Polonia, la República Checa, Eslovaquia, Alemania y Austria
2	Argelia-España-Italia-Francia-Europa continental septentrional: Construcción de nuevos gasoductos de gas natural desde Argelia hasta España, Francia e Italia e incremento de las capacidades de la red en y entre España, Francia e Italia
3	Países del Mar Caspio-Oriente Medio-Unión Europea: Nuevas redes de gasoductos para conectar la UE con nuevas fuentes de aprovisionamiento, incluyendo los gasoductos Turquía - Grecia, Grecia - Italia, Turquía - Austria y Grecia - Eslovenia - Austria (pasando por los Balcanes occidentales)
4	Terminales de gas natural licuado (GNL) en Bélgica, Francia, España, Portugal, Italia, Grecia, Chipre y Polonia: Diversificación de las fuentes de suministro y puntos de entrada, incluyendo la conexión de las terminales de GNL con la red de transmisión
5	Almacenamiento subterráneo de gas natural en España, Portugal, Francia, Italia, Grecia y la región del Mar Báltico: Incremento de las capacidades en España, Francia, Italia y la región Báltica y construcción de las primeras instalaciones en Portugal, Grecia y Lituania
6	Estados miembros mediterráneos – Red Gasista del Mediterráneo Oriental: Creación e incremento de las capacidades de transmisión de gas natural entre los Estados miembros mediterráneos y Libia – Egipto – Jordania – Siria – Turquía

La lista de los proyectos prioritarios de RTE-E comprende una serie de iniciativas en el ámbito de la transmisión de electricidad y de gas natural, desde pequeños enlaces eléctricos transfronterizos hasta gasoductos transcontinentales.



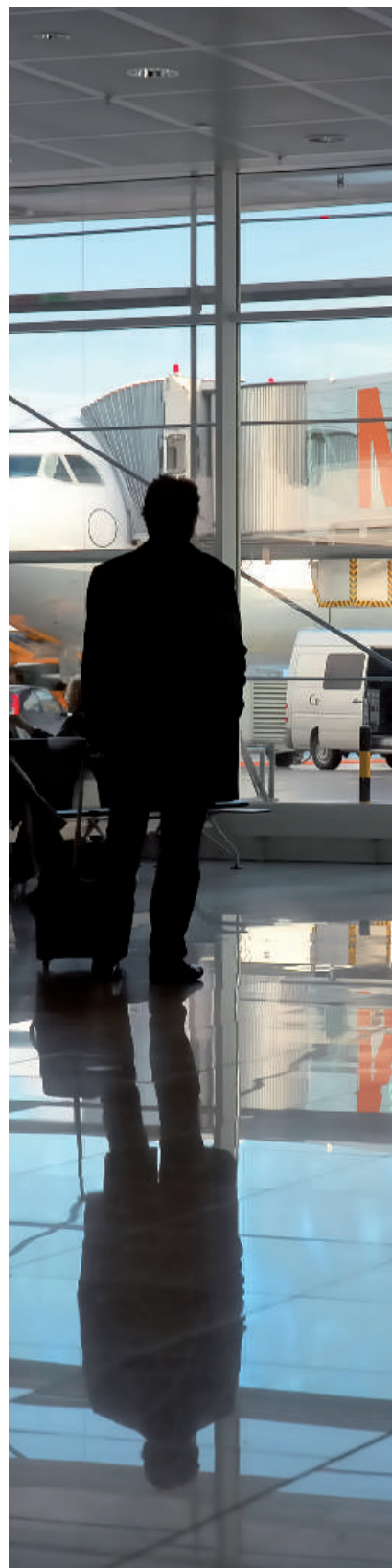
SFF

La Facilidad de Financiación Estructurada (SFF, por sus siglas en inglés) se instituyó en 2001 con el propósito de aportar valor añadido facilitando un apoyo suplementario a los proyectos prioritarios a través de instrumentos dotados de un perfil de riesgo más elevado de lo habitualmente aceptado por el BEI. Con respecto a cada operación se reserva un importe de capital con cargo al Fondo adscrito a la SFF (Reserva de la SFF), inicialmente dotado con 750 millones de EUR autorizados por el Consejo de Gobernadores y plenamente asignados entre 2001 y 2006.

En 2006, el Consejo de Gobernadores se manifestó dispuesto a considerar sucesivos incrementos de la Reserva de la SFF según las necesidades, hasta un máximo de 3 750 millones de EUR durante el período comprendido hasta 2013, al objeto de apoyar las operaciones realizadas por el BEI con cargo a recursos propios en los países donde está autorizado a intervenir. Los Gobernadores aprobaron una asignación suplementaria inmediata de 500 millones de EUR, con lo que el importe total financiado de la Reserva de la SFF alcanzó su nivel actual de 1 250 millones de EUR.

En junio de 2008, la importancia crucial de la SFF en las operaciones con riesgo compartido fue reconocida por los Gobernadores al tiempo de aprobar un incremento de 1 500 millones de EUR en el nivel de la Reserva de la SFF. Esta asignación adicional resulta necesaria para atender las necesidades de capital planteadas por la actividad de la SFF durante los años 2009 y 2010. La reconstitución de la Reserva de la SFF deja un saldo de 1 000 millones de EUR disponible para futuras asignaciones en el marco de la SFF de 3 750 millones de EUR.

Los objetivos estratégicos señalados por el BEI incluyen la constitución de un programa significativo y sostenible de la SFF, transformando estas actividades en un elemento “normal” del quehacer del Banco, orientado hacia los sectores altamente prioritarios de las RTE, la Iniciativa de Innovación 2010 (i2i), la energía y la cooperación con los países asociados. Sin embargo, la SFF puede ser aplicada en caso preciso a otros objetivos prioritarios, por ejemplo el fomento de las PYME. El creciente énfasis depositado por el Banco sobre la SFF, aunado a la correspondiente reestructuración organizativa de sus direcciones operacionales, se ha traducido ya en un crecimiento acelerado de las firmas en el marco de la Facilidad y en la constitución de una nutrida lista de proyectos en ciernes, particularmente durante el año 2007.

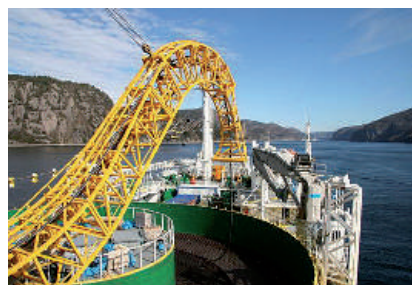




Estudios monográficos

NorNed

El proyecto NorNed concierne al cable submarino de transmisión eléctrica más largo del mundo. Este innovador proyecto de red transeuropea consiste en la construcción de un enlace por cable eléctrico submarino HVDC bipolar híbrido de 580 km de longitud a través del Mar del Norte desde Eemshaven (Países Bajos) hasta Feda (Noruega), interconectando las respectivas redes eléctricas y cruzando las aguas territoriales de Dinamarca y Alemania. Sus promotores son TenneT B.V. y Statnett S.F., las empresas explotadoras de los sistemas de transmisión eléctrica de los Países Bajos y Noruega, quienes invertirán conjuntamente en este empeño un total aproximado de 600 millones de EUR, de cuya cifra casi la mitad será financiada por el BEI (280 millones de EUR).



La interconexión de los mercados eléctricos de ambos países posibilitará la transmisión e intercambio de electricidad en ambos sentidos, sacando partido de la diferente configuración de las respectivas estructuras de producción eléctrica y preparando el camino para vincular entre sí los mercados de Escandinavia y de la Europa central-occidental en un futuro próximo.

Ello contribuirá a cimentar la seguridad del abastecimiento de la Unión Europea y permitirá una utilización más eficiente de las respectivas capacidades de producción eléctrica, utilizando por ejemplo la capacidad térmica de los Países Bajos fuera de las horas de punta y los recursos hidroeléctricos de Noruega durante los años lluviosos.

Aeropuerto de Madrid

En diciembre de 2003 el BEI prestó el último tramo de un total de 1 900 millones de EUR a la entidad pública Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea - AENA (la mayor empresa de explotación aeroportuaria de todo el mundo) con destino a la adecuación y ampliación del aeropuerto de Madrid Barajas. A raíz de dicho proyecto, que ha contado con la participación del BEI desde su origen en 1994, la capacidad del primer aeropuerto de España ha pasado a ser de 60 millones de pasajeros por año y 120 movimientos de aviones por hora.

Se trata del proyecto de construcción aeroportuaria más importante de Europa y comprende dos nuevas pistas de aterrizaje y una moderna terminal (La Terminal 4) diseñada por Richard Rogers e inaugurada en febrero de 2006.

Este proyecto reviste una importancia estratégica para las Redes Transeuropeas de Transporte ya que permitirá atender a las crecientes necesidades de tráfico de uno de los principales aeropuertos de Europa y muy particularmente sustentar el futuro desarrollo de los enlaces con América Latina.



Tren de alta velocidad en España

Desde hace años el BEI viene apoyando resueltamente la creación de un sistema de ferrocarril de alta velocidad interoperable en la Península Ibérica que figura entre los proyectos prioritarios de RTE-T. El Banco aprobó en 2002 un préstamo del orden de 2 500 millones de EUR para la construcción de la infraestructura del tren de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras, una línea férrea de 855 km con las correspondientes variantes, túneles y demás estructuras. El AVE Madrid-Barcelona fue abierto al tráfico en 2007, pero no comenzó a operar a alta velocidad hasta el mes de febrero de 2008. Se trata del corredor de transporte de pasajeros más importante de España. El AVE ostenta actualmente un índice de captación del 36% del tráfico en este corredor y su popularidad sigue yendo en aumento. El tramo Barcelona-Figueras y su continuación desde Figueras hasta Perpiñán (Francia) se hallan en vías de construcción. Por otra parte, el BEI aprobó en 2004 un préstamo de 1 000 millones de EUR para la construcción del AVE Córdoba-Málaga (155 km), que es una prolongación de la línea Madrid-Sevilla y comenzó a funcionar a fines de 2007. En 2006, el BEI aprobó un préstamo de 500 millones de EUR para el AVE Madrid-Valladolid, que fue abierto al tráfico a fines de 2007 y comprende varios viaductos y túneles, entre ellos el del Guadarrama que tiene 28,4 km de longitud y es el mayor túnel ferroviario de alta velocidad de España. Este proyecto será ampliado con un ramal que llegará hacia Galicia (y posiblemente hasta la frontera portuguesa) y otro en dirección a Asturias, Santander y el País Vasco.



El Banco tiene actualmente en curso de evaluación el proyecto de construcción de la nueva línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Valencia (363 km), que podría recibir un préstamo de 1 300 millones de EUR. Este proyecto no sólo comporta varios túneles y viaductos de elevada calidad técnica, sino que además ha motivado el descubrimiento en Fuentes (Cuenca) del yacimiento de dinosaurios fosilizados de "Lo Hueco", el mayor de España y uno de los más importantes enclaves paleontológicos del Cretácico Superior en Europa.

Todos estos proyectos contribuyen poderosamente a incrementar el índice de captación del transporte ferroviario frente al transporte vial y aéreo, con los consiguientes beneficios desde el punto de vista de la moderación del consumo energético y la reducción de las emisiones atmosféricas contaminantes.

Autopista E18 en Finlandia

El BEI concedió en octubre de 2005 un préstamo de 153 millones de EUR con destino a un proyecto de cooperación público-privada (PPP) consistente en la construcción y explotación del tramo Muurla-Lohja (51,4 km) de la autopista E18, en el Sudoeste del país. El nuevo tramo comprende ocho intersecciones, siete túneles y 49 viaductos.

Con esta operación, el BEI ayudará a mejorar las características de las autopistas y en general a reforzar la infraestructura de transportes en el Sudoeste de Finlandia (donde radican las zonas de mayor dinamismo económico del país), además de abreviar la duración de los desplazamientos en aras de una mayor accesibilidad, capacidad y seguridad.

Este proyecto se inscribe en el denominado Triángulo Nórdico que representa un proyecto prioritario de RTE-T y un corredor de transporte multimodal de importancia estratégica al enlazar las capitales de los países nórdicos entre sí, así como con Rusia y la Europa del Este.





Ampliación del puerto de Rotterdam

En enero de 2008 el BEI firmó el primer tramo de un préstamo de 900 millones de EUR para el proyecto de expansión del puerto de Rotterdam. Dicho puerto, el mayor de Europa por el volumen de su tráfico de carga y contenedores, canaliza las importaciones y exportaciones de numerosas industrias radicadas en la zona del Rin.

Esta primera fase del proyecto comprende la construcción de las obras exteriores de protección marítima y de la infraestructura de base interior, incluyendo 2,2 km de muelles para buques y 1,1 km de muelles para gabarras. El proyecto requerirá la recuperación de unas 675 ha de terreno y habilitará alrededor de 400 ha de nuevas dársenas.

Clasificado en la categoría A de la red transeuropea de puertos de mar, el puerto de Rotterdam reviste gran importancia en el transporte marítimo internacional. Este proyecto incrementará su capacidad para atender el crecimiento futuro del tráfico (contenedores, productos químicos) y contribuirá a la mejora de los enlaces de transporte, tanto en el interior de la UE como entre la UE y el resto del mundo.



Autopista IP4 Amarante – Vila Real (Portugal)

En mayo de 2008 el BEI firmó la primera operación de la Facilidad de Garantía de Préstamos para Proyectos de la Red Transeuropea de Transporte (LGTT) en favor de la autopista IP4 Amarante – Vila Real (Portugal). Dicho proyecto incluye la construcción de cinco grandes intersecciones con la actual red y de 27 grandes estructuras, amén de la ampliación de tres estructuras existentes.

El proyecto contempla diversas mejoras en 29,8 km de la conexión A4/IP4 entre Amarante (Geraldés) y Vila Real (Parada de Cunhos) en el marco de una concesión de 30 años que engloba la concepción, construcción, financiación, explotación y mantenimiento de la autopista. Las principales actuaciones previstas son las siguientes:

- ensanchamiento de un tramo de 4,2 km de la carretera existente entre las intersecciones de Geraldés y Padronelo para conferirle las características de una autopista 2x2 carriles;
- construcción de un nuevo trazado de 25,6 km entre Padronelo y Parada de Cunhos dotado de las características de una autopista 2x2 carriles;
- construcción del Túnel de Marão (5,7 km).

Ubicado en uno de los grandes ejes de autopista que enlazan la Península Ibérica con el resto de Europa, este proyecto se inscribe en un corredor prioritario de RTE-T. El BEI ha facilitado a la empresa concesionaria dos productos diferentes, a saber: un préstamo de 180 millones de EUR a través de la Facilidad de Financiación Estructurada (SFF) y una garantía de préstamo de 20 millones de EUR en el marco de la Facilidad de Garantía de Préstamos (LGTT).



Opciones de financiación ofrecidas por el BEI

El BEI no financia la totalidad del coste de inversión de cada proyecto. En efecto, el objetivo que persigue es sacar partido de sus excelentes condiciones de préstamo para atraer a otras fuentes de financiación viables. Normalmente la aportación del BEI no sobrepasa el 50% del coste de inversión del proyecto considerado, si bien tratándose de proyectos de RTE-T la proporción financiada podrá llegar excepcionalmente al 75%. Esta limitación tiene por objeto inducir al prestatario a establecer un plan de financiación dinámico y diversificado en colaboración con otras instituciones financieras y bancos.

Los préstamos del BEI podrán complementarse con ayudas presupuestarias nacionales o locales y con subvenciones de la UE (Fondos Estructurales, etc.) según la naturaleza y ámbito del proyecto.

En términos generales, el BEI ofrece dos tipos de financiación para proyectos de RTE:

- préstamos individuales para programas o proyectos de coste superior a 25 millones de EUR encuadrados dentro de grandes proyectos de infraestructura como las RTE;
- diversos fondos de capital para infraestructuras en que el BEI participa con la finalidad de inyectar capital propio en proyectos PPP de RTE. El BEI ha firmado desde 2005 tres de estos fondos (Emerging Europe Convergence Fund, Dexia Southern EU Infrastructure Fund, Dutch/Northern EU Infrastructure Fund), hallándose en preparación varios más.

Prestatarios del BEI

Las contrapartes del BEI en relación con proyectos de RTE podrán ser autoridades públicas o entidades privadas, incluyendo sociedades de finalidad específica, bancos e instituciones financieras. El BEI coopera cada vez más frecuentemente con autoridades locales (gobiernos regionales, corporaciones municipales, etc.) para la realización de pequeñas infraestructuras de transporte y energía.





Política renovada del BEI en materia de financiación de proyectos de transporte

En fecha de 27 de septiembre de 2007 el BEI procedió a la revisión de su política de préstamos al sector de los transportes. Dicha revisión se llevó a cabo a raíz de la adopción por el Consejo Europeo del Plan de Acción para una Política Energética en marzo de 2007.

El BEI incorporó a su política energética las nuevas orientaciones y el resultante documento estratégico titulado "Energía limpia para Europa: Una contribución reforzada del BEI" fue aprobado por el Consejo de Gobernadores en junio de ese mismo año. En junio de 2007, el Consejo de Ministros de Transporte reconoció la necesidad de elaborar una estrategia energética europea para el sector del transporte.

La nueva política del BEI en la materia define los principios rectores y los criterios de selección considerados más idóneos para reforzar la contribución del BEI a este sector, particularmente desde la perspectiva de la lucha contra el cambio climático. Incluye además una nota de información general sobre el calentamiento global y el transporte.

He aquí algunos de los principios fundamentales enunciados por la nueva política:

La movilidad es esencial para la libre circulación de personas y para el crecimiento económico. En este contexto, el BEI aplicará un planteamiento consistente en buscar la forma más eficiente, económica y sostenible de satisfacer la demanda de transporte. Ello requerirá soluciones eclécticas en que tendrán cabida todos los medios de transporte, aunque con una rigurosa planificación destinada a mantener bajo control los impactos negativos de este sector.

El BEI mantendrá su resuelto compromiso con la financiación de RTE. Por su naturaleza a largo plazo y por su importancia importancia capital en orden al desarrollo de un sistema de transporte eficiente y coherente a nivel comunitario, este tipo de proyectos continúan representando la espina dorsal de la inversión en transportes dentro de la UE, a la par que una condición indispensable para el funcionamiento del mercado interior. La relación entre la formación de capital infraestructural y las emisiones de los gases del efecto invernadero es compleja, pero ello no detrae en modo alguno de la prioridad atribuida por la UE a las RTE.

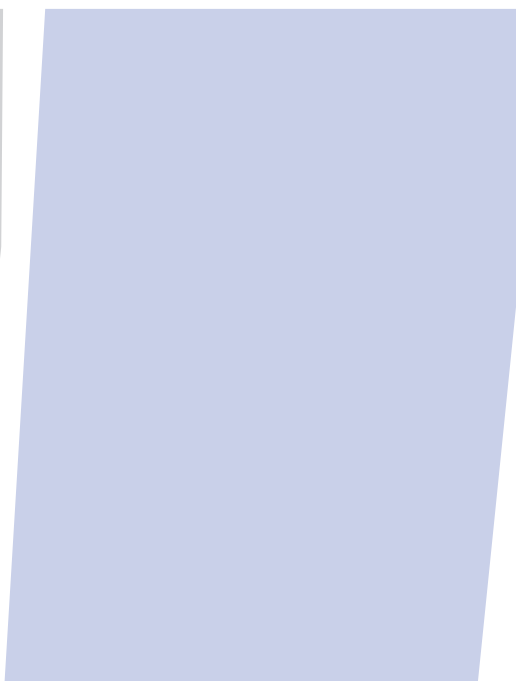
El BEI continuará brindando su ayuda a todos los medios de transporte, si bien dando la preferencia a la financiación de ferrocarriles, vías de navegación interior y proyectos marítimos (en particular las Autopistas del Mar) por estimar que presentan las mejores perspectivas de reducción de las emisiones atmosféricas por unidad de transporte. Otro tanto cabe decir del transporte urbano y los centros de trasbordo intermodales.

En lo sucesivo, el BEI sólo financiará proyectos viales y aeroportuarios cuando conste que los mismos poseen un elevado valor económico. Se hará mayor hincapié en la introducción de mejoras de la seguridad y la eficiencia, así como en la necesidad de reducir las repercusiones medioambientales.

Tratándose de ferrocarriles, navegación y transporte urbano, la financiación de la compra de vehículos es compatible con los objetivos señalados en materia de cambio climático. En cambio, el BEI sólo financiará la adquisición de aeronaves en caso de concurrir un elevado valor añadido, por ejemplo si los enlaces aéreos con regiones de la convergencia resultan indispensables para mantener la integridad territorial de la UE y asegurar la eficiencia energética.

La nueva política del BEI deposita además un énfasis acrecentado sobre las actividades de investigación, desarrollo e innovación de los fabricantes de vehículos en general, con especial referencia a los aspectos de eficiencia energética, reducción de la contaminación atmosférica e incremento de la seguridad.

Prospecto sectorial • Financiaciones del BEI para las Redes Transeuropeas



Banco Europeo de Inversiones • Banco Europeo de Inversiones • Banco Europeo de Inversiones • Banco Europeo de Inversiones • Banco Europeo de Inversiones

Contactos

Información general:

Infodesk

Departamento de Comunicación

☎ (+352) 43 79 - 22000

☎ (+352) 43 79 - 62000

✉ info@bei.org

Asuntos de prensa:

Secretaría de la Oficina de Prensa

Departamento de Comunicación

☎ (+352) 43 79 - 21000

☎ (+352) 43 79 - 62000

✉ press@bei.org

Banco Europeo de Inversiones

98-100, boulevard Konrad Adenauer

L-2950 Luxembourg

☎ (+352) 43 79 - 1

☎ (+352) 43 77 04

www.bei.org - ✉ info@bei.org



ISBN 92-861-0509-6



9 789286 105098