



El rol del AIIB en la Nueva Ruta de la Seda Verde

El artículo plantea un abordaje del financiamiento de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda, procurando analizar en qué medida el rol que juega el recientemente creado Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB) como “motor financiero” de la Iniciativa, representa (o no) una oportunidad para dotar de mayor sustentabilidad ambiental y social a los proyectos de infraestructura llevados adelante en el marco de la “Nueva Ruta de la Seda Verde”.

Mariano Camoletto

Gonzalo Roza

Agosto, 2019

Resumen

Desde que, en el año 2013, el Presidente de la República Popular China, Xi Jinping, anunciara la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR); tanto desde el ámbito académico como desde el de la sociedad civil se procurará analizar y conocer en mayor profundidad los detalles de este proyecto emblemático. En particular, se ha puesto especial énfasis en analizar las características e implicancias tanto económicas como políticas de la Iniciativa, así como las motivaciones reales de China para impulsar este mega-proyecto a escala global. Sin embargo, relativamente poco se ha abordado acerca del financiamiento de la misma y sus derivaciones, tanto para las aspiraciones del gobierno chino como para los esfuerzos por brindarle al proyecto un enfoque más ecológico y sostenible.

Este artículo plantea un abordaje del financiamiento de la IFR, procurando analizar en qué medida el rol que juega el recientemente creado Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB) como “motor financiero” de la Iniciativa, representa (o no) una oportunidad para dotar de mayor sustentabilidad ambiental y social a los proyectos de infraestructura llevados adelante en el marco del proyecto. Para ello, se analizarán las políticas operacionales, el andamiaje institucional y la gobernanza del AIIB desde su creación en 2014 hasta la actualidad, y sus derivaciones a la hora de financiar proyectos más ecológicos y sostenibles en el marco de lo que muchos denominan actualmente como la “Nueva Ruta de la Seda Verde”. Esto se torna especialmente relevante para los países de América Latina, en momentos en que los países de la región manifiestan crecientemente sus intenciones de formar parte tanto de la IFR como del AIIB.

Palabras Clave: Iniciativa de la Franja y la Ruta - Financiamiento - Banco Asiático de Inversión en Infraestructura - Sustentabilidad ambiental y social - Nueva Ruta de la Seda Verde - América Latina.

Tabla de Contenidos

Introducción.....	4
La iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda.....	4
El papel de América Latina y el Caribe en la BRI.....	6
Las críticas y la promesa de una Nueva Ruta de la Seda “Verde”.....	10
El andamiaje institucional del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB).....	11
El marco normativo del AIIB para la promoción de proyectos sostenibles y verdes.....	16
¿Realmente promueve proyectos más “verdes” el AIIB?.....	22
Conclusiones.....	28
Bibliografía.....	31
Sobre Fundeps.....	33

Introducción

La presente investigación busca abordar la recientemente impulsada Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda desde el punto de vista de su financiamiento y del rol que juega el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB, por sus siglas en inglés) en la misma. Particularmente, se procurará analizar en qué medida el rol que juega el AIIB como “motor financiero” de la Iniciativa, representa (o no) una oportunidad para dotar de mayor sustentabilidad ambiental y social a los proyectos de infraestructura llevados adelante en el marco de la iniciativa.

Para ello, se analizará en primer lugar en qué consiste la Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda, sus principales características, el rol de América Latina y el Caribe en la misma y las principales críticas que ha recibido, lo que ha llevado al gobierno chino a plantear una Nueva Ruta de la Seda de carácter “verde”. Posteriormente se analizará el AIIB, abordando sus principales características y objetivos, y poniendo especial énfasis en su andamiaje institucional y su marco normativo en materia socio ambiental, lo que permitirá determinar qué tan preparado está el Banco en términos socioambientales. Finalmente, y en base al análisis precedente, se procurará determinar si el AIIB realmente está en condiciones de promover proyectos más “verdes y sustentables” en el marco de la Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda Verde.

La iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda

El lanzamiento de la iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda (BRI, por sus siglas en inglés), en 2013, por parte del presidente chino Xi Jinping pone en contexto la visión estratégica del país asiático en el ámbito del desarrollo económico y social. A su vez, manifiesta la intención de China de recuperar un lugar preponderante y desafiar la posición hegemónica de los Estados Unidos en el sistema internacional. En este marco es donde se inserta la BRI presentada en el XIII Plan Quinquenal (2016-2020), que tiene como objetivos la realización del “sueño chino” mediante la construcción de una “sociedad modestamente acomodada”, un país rico y poderoso y un pueblo dinámico y feliz. La BRI comprende una

ruta terrestre conocida como *Silk Road Economic Belt* (Cinturón Económico de la Ruta de la Seda) y, una ruta marítima, conocida como *21st. Century Maritime Silk Road* (Ruta de la Seda marítima del Siglo 21) en la cual pueden participar todos los países y organizaciones internacionales que quieran cooperar. Así, se configura la mayor iniciativa geoeconómica de la actualidad (Parra Pérez, 2017).

Dentro de la BRI encontramos 58 países socios, incluidas potencias tales como Alemania, Francia, Reino Unido, España y Brasil, aunque la Iniciativa involucra directa o indirectamente a más de 120 países, incluyendo a varios países de América Latina y el Caribe. Estados Unidos permaneció previsiblemente al margen ya que considera la iniciativa como una amenaza a sus intereses; y ha presionado a sus principales aliados para que lo acompañen en esta estrategia, aunque con resultados no del todo positivos. La BRI tiene como objetivo unir 68 países de Asia, Europa y el norte de África que, conjuntamente, representan el 35% del comercio global, 4.4 billones de personas, el 70% de la población mundial, el 55% del PBI mundial y el 75% de las reservas energéticas mundiales.

En cuanto a la financiación de la iniciativa y sus proyectos, la BRI contempla actualmente un presupuesto de 890 mil millones de dólares que serán provistos principalmente a través del Fondo de la Ruta de la Seda -un fondo establecido en 2014 con el objetivo exclusivo de financiar proyectos de la BRI-, del Nuevo Banco de Desarrollo (NDB, por sus siglas en inglés), de la banca china y, principalmente, del Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (AIIB) (Parra Pérez, 2017). Justamente, se considera a este último banco como el “motor financiero” de la iniciativa e incluso muchos analistas consideran que la finalidad principal de China a la hora de impulsar este banco multilateral es el de contar con un instrumento de financiamiento accesible para poder cubrir los proyectos contemplados en la BRI.

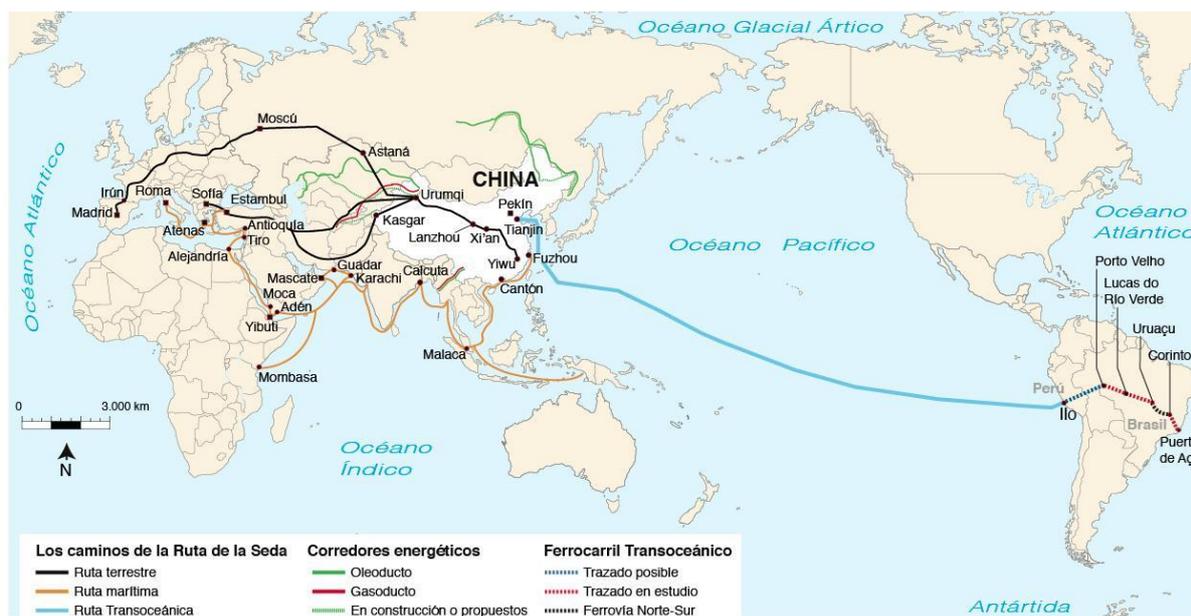
La BRI tiene su base en el desarrollo de una serie de corredores económicos, a través de la construcción de rutas, vías férreas, aeropuertos, puertos, plantas de energías, líneas eléctricas y de datos y otro tipo de infraestructura. Asimismo, la iniciativa busca aumentar el nivel de producción industrial de las regiones aledañas a los corredores económicos mediante la creación de parques industriales. De esta manera, los corredores

económicos están pensados por los estrategas chinos como extensas redes logísticas, de transporte y producción con el objetivo de estrechar los vínculos económicos entre China y Asia Central, Mongolia, Rusia y Europa. Por otro lado, estrechar el vínculo entre China con Asia oriental, meridional y sudoriental. Así, la profundidad de la iniciativa está principalmente en conectar y entrelazar Eurasia (Dirmoser, 2017).

El papel de América Latina y el Caribe en la BRI

De igual forma, la BRI busca garantizar el acceso de China a recursos y mercados extranjeros que permitan sostener el crecimiento económico chino. En este contexto, emerge América Latina y el Caribe (ALC) que, si bien no ha formado parte de la antigua Ruta de la Seda y no está en el foco estratégico de China, como región posee una de las reservas más importantes de materias primas y un mercado consumidor de aproximadamente 600 millones de personas. Además, el déficit en infraestructura que presenta esta región representa un mercado potencial para las principales industrias chinas con capacidad de colocar su producción en la construcción de rutas, puentes, ferrocarriles, puertos y aeropuertos. En este sentido, el desarrollo de la infraestructura en ALC tiene como propósito dinamizar la economía de los Estados latinoamericanos facilitando la conectividad y el intercambio intrarregional, así como, el aumento de la demanda de productos chinos y la exportación de sus propios estándares de producción, certificación y control de calidad (Wintgens, 2018).

LA RUTA DE LA SEDA EN EL SIGLO XXI



Fuente: Xinhua, Esglobal, Wall Street Journal y Folha De S. Paulo.

Fuente: Estudios de Política Exterior (2015). Disponible en: <https://bit.ly/2P980y5>

De aquí se desprende que el objetivo central de la BRI es mejorar la conectividad intrarregional a través del financiamiento en infraestructura y la provisión de bienes públicos. Así, este objetivo parece coincidir con la necesidad de desarrollo de los Estados de ALC que requieren de mayores inversiones en infraestructura para potenciar sus exportaciones.

De esta forma, si bien resulta claro que la región de ALC no constituye una prioridad para la iniciativa BRI, sí es posible identificar ciertos intereses para incluir a la región en la iniciativa tanto desde China como desde los países latinoamericanos. Desde el punto de vista de estos últimos, esto se ha visto reflejado en la firma de Memorandos de Entendimiento para formar parte de la Iniciativa, e incluso en algunos incipientes proyectos. Entre los países que firmaron Memorandos de Entendimiento en el marco de la BRI, se encuentran Panamá, Venezuela, Ecuador, Uruguay, Chile, Costa Rica, Bolivia, Cuba y Perú.

La participación de la región en el marco de la BRI quedó expresamente plasmada de manera formal en Enero de 2018 en el marco de la Segunda Reunión Ministerial del Foro

China-CELAC (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños), a través de la comunicación enviada por el propio Xi Jinping que manifestaba:

“Hace cuatro años, lancé la iniciativa de la Franja y la Ruta para la cooperación internacional, con el objeto de trabajar junto con los países concernientes para instalar una nueva plataforma de interconectividad en la cooperación internacional y añadir renovada fuerza motriz al desarrollo común, la cual tuvo un gran eco en la comunidad internacional, incluidos muchos países de la región. Históricamente, nuestros antepasados, surcando las olas y salvando mares y océanos, abrieron la Ruta Marítima de la Seda en el Océano Pacífico entre China y esta región. Hoy día, vamos a plasmar un nuevo plan maestro de la construcción conjunta de la Franja y la Ruta y forjar una ruta de cooperación transpacífica, con vistas a conectar y estrechar aún más nuestras fecundas tierras de China y América Latina y el Caribe, dando inicio a una flamante era de nuestros vínculos” (Foro China-CELAC, 2018).

Adicionalmente, las palabras del Canciller Wang Yi en la Inauguración de dicha Reunión Ministerial reflejan más precisiones acerca de los objetivos de la iniciativa BRI en general y de la participación de ALC en la misma:

“(…) Esta iniciativa de la construcción conjunta de la Franja y la Ruta es un producto público ofrecido por China al mundo. Se enfoca en la cooperación económica internacional en vez de la disputa geopolítica y sigue la deliberación en común, la construcción conjunta y el codisfrute en vez del juego de suma cero. La deliberación en común significa la igualdad entre todos los Estados, grandes o pequeños, y compartir los beneficios mediante consultas entre todos; la construcción conjunta se entiende por el buen uso de las respectivas fortalezas para aprovechar a plenitud sus ventajas y potencialidades; el codisfrute quiere decir compartir los frutos entre todos por el beneficio mutuo y el ganar-ganar. La Franja y la Ruta es una plataforma de cooperación internacional abierta, transparente e inclusiva y recibimos con los brazos abiertos a todos los países que se identifiquen con el espíritu de la Ruta de la Seda. (...) El nuevo consenso acordado entre China y esta región respecto a la construcción conjunta de la Franja y la Ruta y la

declaración especial que emitiremos hoy inyectará una nueva fuerza motriz y abrirá nuevas perspectivas a la Asociación de Cooperación Integral China-ALC.” (Foro China-CELAC, 2018).

En cuanto a los proyectos de infraestructura en América Latina que contemplaría la Iniciativa, existen pocas precisiones al respecto al día de hoy. Se han mencionado, por ejemplo, los grandes mega-proyectos de integración regional que formaban parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) como posibles proyectos incluidos en el marco de la BRI. Sobre todo, aquellos proyectos de infraestructura de carácter biocéánico. Por ejemplo, un posible proyecto mencionado ha sido el de la construcción del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC) que conecta el Océano Pacífico (Perú) con el Atlántico (Brasil) (Wintgens, 2018).

De todas formas, la información más precisa con la que se cuenta en relación al tipo de proyectos que buscaría financiar China en ALC en el marco de la BRI fue la mencionada por el canciller Wang Yi en la anteriormente mencionada Reunión ministerial del Foro China-CELAC:

“China participará activamente en la construcción de hardware y de interconectividad de la región como transportes, infraestructuras y energías, apoya a la región en la construcción de los corredores clave como el Ferrocarril y el Túnel Bioceánicos, abriendo más rutas marítimas y vuelos directos y elevando la densidad y la capacidad de la red interconectada entre China y la región. Estamos dispuestos a firmar más documentos de cooperación en el marco de la Franja y la Ruta con los países de la región promoviendo un pronto arranque y resultados de más proyectos. (...) China espera acoplar con la región su plan de acción de cooperación en ciencia, tecnología e innovación de la Franja y la Ruta y construir la Ruta de la Seda online y digital China-ALC. China y la región pueden potenciar la cooperación aeroespacial, en nuevas energías, inteligencia artificial, big data, Internet y biomedicina, entre otras nuevas áreas y capacitar a más talentos de la región mediante los programas de asociación científica e intercambio entre científicos jóvenes China-ALC. Damos la bienvenida a su activa participación en la

plataforma de servicio de big data para la protección ecológica y la coalición internacional para el desarrollo verde en la Franja y la Ruta que China está estableciendo, y apoyamos también la elevación de la capacidad de los pequeños y medianos países en desarrollo de ALC en su respuesta al cambio climático.” (Foro China-CELAC, 2018).

Las críticas y la promesa de una Nueva Ruta de la Seda “Verde”

Con el transcurrir de los años, tras el anuncio inicial sobre el proyecto de la BRI por parte de Xi Jinping en el año 2013, y los subsiguientes pasos dados por el gobierno chino para efectivizar la iniciativa, la misma despertó el escepticismo y las críticas de diversos países y actores en relación al alto costo de los proyectos y del desarrollo de infraestructura que implica, así como en relación a los impactos sociales y ambientales de los proyectos-

Algunos países occidentales, por ejemplo, ven a la iniciativa como un medio para incrementar la influencia china en el extranjero, atando a países pobres en una “trampa de la deuda”, ya que algunas naciones socias podrían no tener la capacidad para afrontar los créditos otorgados por los bancos chinos, cayendo en un endeudamiento insostenible. La falta de reciprocidad es otro de los puntos que cuestionan los socios, dado que la expansión china en el extranjero no se condice con las posibilidades de inversión extranjera en China (Cué Barberena, 2019).

Gran parte de las críticas giran alrededor del concepto de desarrollo en el que se basa China. En este sentido, los estrategas chinos entienden que los proyectos de infraestructura por sí solo no generan rentabilidad, crecimiento económico y que tampoco facilitan la formación de cadenas de valor. Para ello, China en sus programas de desarrollo interno impulsa la creación de parques industriales y zonas económicas especiales para motorizar las inversiones. Además, se ha criticado crecientemente a la iniciativa por la falta de transparencia y por su falta de sostenibilidad ambiental y social, haciendo referencia a que los proyectos alrededor de la BRI pueden causar daños sociales y ambientales

especialmente en países pobres y débiles, así como, poner en riesgo la estabilidad macroeconómica de los mismos (Dirmoser, 2017).

La sumatoria de críticas y dudas en relación a la BRI, sumado a la preocupación por su reputación en el ámbito internacional en un contexto de incremento de las aspiraciones de China a escala global, llevaron a Xi Jinping a plantear cambios en la Nueva Ruta de la Seda, Así, con el objetivo de contrarrestar las críticas, en la II Cumbre de la Iniciativa de la Franja y la Ruta realizada en Abril de 2019 en la ciudad de Beijing, Xi Jinping prometió una Nueva Ruta de la Seda “Verde”, con “apertura, desarrollo verde e integridad moral” (Infobae, 2019). De esta forma, se comprometió a que la BRI abordará proyectos “transparentes” y “viables” para los presupuestos de los países que participan de la Iniciativa; y que las nuevas rutas comerciales contempladas serán “limpias”, “honestas” y “verdes” y se utilizarán “criterios ecológicos en la construcción de infraestructuras, inversión y financiación” (Cué Barberena, 2019). Incluso, comienza a asociarse el principio fundamental propio del AIIB de “*Lean, Green and Clean*” a las operaciones de la propia iniciativa de la Ruta de la Seda.

Es en este marco que el AIIB como motor financiero de la iniciativa BRI adquiere mayor relevancia. Cabe entonces preguntarse si el andamiaje institucional y el marco normativo existente en el AIIB resultan adecuados para promover la promesa de Xi Jinping de plantear una Nueva Ruta de la Seda “Verde”, con proyectos más sustentables en términos socioambientales.

El andamiaje institucional del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB)

El AIIB se creó en el año 2015 principalmente por iniciativa de la República Popular China, lo que se ve reflejado en la elección de su sede, ubicada en Pekín. Inició con 57 miembros pero cuenta, al día de hoy, con 100 Estados miembros (regional y no regionales), entre los que se encuentra la República Argentina, cuyo ingreso fue aprobado por la Junta de Gobernadores del Banco en Junio de 2017 (Fundeps, 2019, p. 1).

Ahora bien, la creación del AIIB se enmarca dentro de la iniciativa de la Ruta de la Seda. Sin embargo, el AIIB no se limita a los países asiáticos sino que extiende su campo de operaciones hacia Oceanía. Además, existe la posibilidad que el radio de acción vaya más allá de su zona de operaciones siempre que sea de utilidad a los propósitos del mismo. De igual forma, las necesidades de financiar proyectos de infraestructura en Asia tienen un valor aproximado de 750 mil millones de dólares anuales y significa una inversión anual del 4% del PBI. Es en este contexto que surge la iniciativa de impulsar el AIIB por parte de China con el propósito de financiar proyectos de infraestructura a gran escala (Dajani González, 2015).

Así, la misión del AIIB es contribuir al desarrollo económico y social de Asia con un enfoque puesto en infraestructura sostenible, movilización de capital privado y conectividad transfronteriza. Para ello, cuenta con una cartera crediticia de 100 mil millones de dólares con un 20% asignado al capital pagado. La estrategia del AIIB se basa en el concepto *Lean, Clean and Green* a través del cual el banco busca ser eficiente, ágil, ético y respetuoso con el medio ambiente (AIIB, 2018).

No obstante, las razones de Beijing para que funcione el AIIB como un banco multilateral no se encuentra solamente en satisfacer la demanda de infraestructura de Asia. El Banco es la herramienta que Xi Jinping utiliza para impulsar su diplomacia económica a nivel mundial, especialmente, a través de la BRI y la Ruta de la Seda marítima. De esta forma, los motivos estratégicos de China están en expandir los mercados de exportación para los productos chinos, asegurar las importaciones chinas a través de las rutas terrestre, elevar el poder blando de China mediante el intercambio turístico y cultural, contribuir a la integración económica y mejorar seguridad regional de China (Callaghan y Hubbard, 2016).

De todas formas, tal como afirma el presidente del AIIB, Jin Liqun, a pesar de que China resulta ser el país anfitrión y el miembro fundador más grande, con una participación del 30% en el capital del Banco, éste no es banco chino sino un banco multilateral que “se basa en la experiencia de China, particularmente de las inversiones masivas en infraestructura que el país ha realizado en las últimas décadas con la ayuda de otras instituciones multilaterales” (Saldinger, 2017).

Según Callaghan y Hubbard (2016), el hecho de que el AIIB funcione como un banco multilateral puede limitar el poder de veto de China, especialmente por la supervisión externa y las restricciones formales de gobernanza. Sin embargo, este hecho tiene un lado positivo dado que puede aislar a China de las tensiones bilaterales. En este contexto, la mayoría de los países asiáticos pueden aceptar el financiamiento directamente del AIIB como institución multilateral que directamente de China. En consecuencia, el AIIB amplía el radio de acción de China para materializar la Ruta de la Seda. Por ello, es relevante para China que el AIIB funcione como un verdadero banco multilateral.

Estructura del AIIB: La institución tiene una estructura de gobernanza diferente a las instituciones de corte tradicional. La dirección y gobernanza se encuentran definidas por nueve directores que serán elegidos por los gobernadores representantes de los miembros regionales de Asia y Oceanía. Por otro lado, los gobernadores elegirán tres directores que representen a los miembros no regionales. Según el Convenio Constitutivo del AIIB (2015), la estructura de gobernanza del banco está compuesto por la Junta de Gobernadores, la Junta de Directores, un Presidente, uno o varios Vicepresidentes y personal y funcionarios necesarios para el normal desenvolvimiento del AIIB. Además, contempla un Panel Asesor Internacional.

La **Junta de Gobernadores** designa a un Gobernador titular y uno suplente y tienen mandato anual. El Gobernador del banco tiene todos los poderes del AIIB y, además, puede delegar en la Junta de Directores cualquiera o todos de sus poderes. La Junta de Gobernadores tiene el poder para ejercer autoridad sobre cualquier asunto delegado a la Junta de Directores.

La **Junta de Directores** está compuesta por doce miembros que no son parte de la Junta de Gobernadores. De los doce miembros, nueve son elegidos por los Gobernadores para representar a los miembros regionales y tres son elegidos para representar a los miembros no regionales. La Junta Directiva es responsable de la dirección de las operaciones generales del banco y para ello, además de ejercer los poderes propios podrá desempeñar los poderes delegados por los Gobernadores y, en particular:

- preparar el trabajo de la Junta de Gobernadores;
- establecer las políticas del Banco y, por una mayoría que represente no menos de las tres cuartas partes del poder de voto total de los miembros, tomar decisiones sobre las principales políticas operativas y financieras y sobre la delegación de autoridad al Presidente en virtud de las políticas del Banco;
- tomar decisiones sobre las operaciones del Banco y, por una mayoría que represente no menos de tres cuartos del poder de voto total de los miembros, decidir sobre la delegación de dicha autoridad al Presidente;
- supervisar la gestión y el funcionamiento del Banco de manera regular, y establecer un mecanismo de supervisión para tal fin, en línea con los principios de transparencia, apertura, independencia y responsabilidad;
- aprobar la estrategia, el plan anual y el presupuesto del Banco;
- nombrar los comités que se consideren convenientes; y
- presentar las cuentas auditadas de cada ejercicio financiero para su aprobación por la Junta de Gobernadores.

En cuanto al **Presidente** del banco, la Junta de Gobernadores lo elige mediante un proceso abierto, transparente y basado en el mérito a través del voto por súper mayoría. Además, el Presidente será de un miembro regional y tendrá mandato por cinco años y podrá ser reelecto una sola vez. Puede ser suspendido o destituido de su cargo por la Junta de Gobernadores. El presidente será el Presidente de la Junta de Directores, pero no tendrá voto, a excepción de que una decisión este empatada en cuyo caso tendrá el voto decisivo. Puede participar en la reunión de la Junta de Gobernadores, pero no tiene voto. Por último, es el representante legal del banco, jefe del personal y conduce los negocios del banco, bajo dirección de la Junta de Gobernadores.

Finalmente, el Banco ha establecido un **Panel Asesor Internacional** para apoyar al Presidente y la Alta Dirección en las estrategias y políticas del Banco, así como en cuestiones operativas generales. El Panel se reúne al menos dos veces al año, una vez en conjunto con la Reunión Anual del Banco, y la segunda vez en la sede del Banco en Beijing.

Este andamiaje institucional de carácter multilateral que contempla el AIIB en cierta forma pone en duda las preocupaciones expresadas por expertos en relación a que el AIIB constituye una mera herramienta del gobierno chino para promover sus propios intereses. Así, de acuerdo a Sara Hsu,

“El AIIB está dirigido por una Junta de Gobernadores y una Junta de Directores, así como por miembros de la alta gerencia y un panel asesor internacional. La Junta de Gobernadores proviene de ochenta países miembros, mientras que la Junta de Directores está compuesta por doce representantes y suplentes de las regiones del mundo. La naturaleza multilateral de estos órganos rectores, junto con la experiencia de la alta dirección y los asesores internacionales, ha asegurado que el AIIB mantenga una sólida reputación de imparcialidad en la selección e implementación de proyectos.” (Hsu, 2017).

El marco normativo del AIIB para la promoción de proyectos sostenibles y verdes

Ahora bien, cabe plantearse en qué medida la participación del AIIB en la BRI permite dotar de mayor sustentabilidad ambiental y social a los proyectos, permitiendo que la iniciativa pueda resultar efectivamente más “verde”. Para ello, resulta clave no sólo indagar acerca del mandato, los objetivos y la forma de operar de la Institución, sino también analizar con qué instrumentos operacionales cuenta dentro de marco normativo para promover dicho objetivo.

Para comenzar, puede afirmarse que, al menos desde el punto de vista teórico/discursivo, el AIIB coloca la sustentabilidad de los proyectos que financia en un primer plano. Así, por ejemplo, ya en el primer artículo de su Convenio Constitutivo (2015) se establece que “el propósito del Banco será **fomentar el desarrollo económico sostenible**, crear riqueza y mejorar la conectividad de infraestructura en Asia (...)” (p.2). En su página web (www.aiib.org), se hace referencia también a que la Institución se encarga de financiar **infraestructura sustentable** y otros sectores productivos en Asia y más allá y que

la sostenibilidad ambiental y social es un aspecto fundamental del apoyo del Banco para el desarrollo de infraestructura y una mayor interconectividad en Asia.

Además, uno de los valores fundamentales del Banco (y a la vez su principal slogan) consiste en ser *“Lean, Clean and Green”*. Es decir, eficiente y ágil; limpio y ético; y verde y respetuoso con el medio ambiente y los derechos sociales (Office, 2018, p.5). Eficiente, en términos de contar con un reducido personal de staff permanente y una junta de gobernadores no residentes que eviten la burocratización del accionar del Banco y promuevan un proceso de aprobación y ejecución de proyectos más acelerada en relación a otros Bancos Multilaterales. Limpio, en términos de transparencia y lucha contra la corrupción, ya que el Banco tiene una política de tolerancia cero contra la corrupción. Y **verde, en términos de su preocupación por el ambiente y su intención de promover una economía verde**, invirtiendo en proyectos de energías renovables y amigables con el ambiente.

En cuanto a sus estrategias y políticas operacionales, cabe mencionar que gran parte de ellas hacen referencia a la sustentabilidad ambiental y social, la transparencia y la rendición de cuentas del accionar del Banco. En particular, destacan su Marco Ambiental y Social y la política que establece el mecanismo de rendición de cuentas del AIIB, el *Project-affected People’s Mechanism*; pero también se pueden mencionar su Política sobre Información Pública, su Estrategia de Ciudades Sustentables, su Estrategia para el Sector Energético o su Estrategia para el Sector de Transporte, por ejemplo.

Marco Ambiental y Social del AIIB (2016): Aprobado en 2016 y enmendado en 2019, tiene el objetivo de apoyar al Banco y a sus clientes en el logro de resultados de desarrollo ambiental y socialmente sostenibles, así como reflejar los objetivos institucionales para abordar los riesgos e impactos ambientales y sociales en los proyectos financiados por la Institución. Está conformado por una serie de instrumentos, tales como la Política Ambiental y Social, los Estándares Ambientales y Sociales o una Lista de Exclusión Ambiental y Social, entre otros. Recordemos que las políticas ambientales y sociales resultan de cumplimiento obligatorio por parte de los clientes del Banco para poder acceder al financiamiento de la institución, de allí la importancia del contenido -así como la correcta

implementación y monitoreo- de dichas políticas a la hora de determinar qué requisitos mínimos en materia socio ambiental debe cumplir un proyecto para poder ser implementado.

Así, el Marco Ambiental y Social (MAS) del AIIB establece ciertos principios y compromisos que resultan clave en relación al grado de sustentabilidad ambiental y social con el que cuentan -o al menos deberían contar- los proyectos financiados por el Banco. Por ejemplo, cabe destacar:

De acuerdo al MAS del AIIB (2016, p.3), el Banco apoya la infraestructura y la interconectividad para promover el crecimiento económico y mejorar la vida de las personas en Asia, y para ello busca **asegurar la integración de la sostenibilidad ambiental y social como elemento central en las políticas del Banco y los Proyectos que financia**. A su vez:

“En consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), **el Banco reconoce la necesidad de abordar las tres dimensiones del desarrollo sostenible**: económica, social y ambiental, de manera equilibrada e integrada. Al abordar los desafíos de desarrollo de Asia, **el Banco suscribe los principios del desarrollo sostenible en la identificación, preparación e implementación de Proyectos** (...) El Banco cree que el **desarrollo social y la inclusión** son fundamentales para un desarrollo sólido.” (AIIB, 2016, p.3)¹

Pero reconoce también que para que los principios de sostenibilidad ambiental y social se integren de manera efectiva en las políticas y proyectos, éstos deberían formar parte de los procesos de toma de decisiones de rutina; y que **los riesgos e impactos ambientales y sociales deberían recibir plena consideración en la identificación, preparación e implementación y evaluación de todos los proyectos** (AIIB, 2016, p.3).

En términos generales, podría afirmarse que el MAS cubre los aspectos básicos en materia de sostenibilidad ambiental y social con el que deberían cumplir los proyectos financiados por el Banco, y contiene el lenguaje adecuado propio de los marcos normativos

¹ La traducción desde el inglés y el resaltado en negrita corresponde a los autores.

socio ambientales de otros Bancos Multilaterales afines. Así, contempla entre otros aspectos:

- necesidad de proteger el clima y conservar la biodiversidad;
- necesidad de proteger los derechos laborales;
- medidas específicas para hacer frente al Cambio Climático;
- importancia de la igualdad de género y de abordar los riesgos e impactos potencialmente adversos específicos de género de los proyectos financiados por el Banco;
- requiere a los clientes del Banco que mejoren el diseño de proyectos para promover el empoderamiento socioeconómico de las mujeres;
- debida diligencia en materia ambiental y social;
- necesidad de contemplar impactos de los proyectos sobre Poblaciones Indígenas y elaborar planes de acción para mitigar impactos;
- elaboración de evaluaciones de impacto y de planes de gestión ambiental y social para los proyectos financiados;
- importancia de la transparencia, de la consulta significativa y de la participación de los diferentes actores interesados en el diseño e implementación de los proyectos;
- necesidad de fortalecer los sistemas nacionales y corporativos en materia ambiental y social;
- reconocimiento de las evaluaciones estratégicas ambientales y sociales como un medio para integrar las consideraciones ambientales y sociales en el proceso de identificación del proyecto;
- importancia de la participación pública en los proyectos que contemplen reasentamiento involuntario;
- acceso a un mecanismo de queja o de rendición de cuentas en casos en que las comunidades se vean adversamente afectadas por los proyectos financiados por el Banco.

Mecanismo de Rendición de Cuentas, el *Project-affected People's Mechanism* (PPM): Cumpliendo con las mejores prácticas a nivel internacional, el AIIB estableció en

2018 su propio mecanismo de rendición de cuentas independiente, el *Project-affected People's Mechanism*, el cual, de acuerdo a su propia Política:

“(...) brindará una oportunidad para una revisión independiente e imparcial de los envíos de personas afectadas por el Proyecto que creen que han sido o que probablemente se verán afectados negativamente por la falla de AIIB para implementar la Política Social y Ambiental (...).” (AIIB. 2018b, p. 2):

Así, al igual que los mecanismos afines de otras Instituciones Financieras Internacionales (IFIs) como el Panel de Inspección del Banco Mundial, la *Compliance Advisor Ombudsman (CAO)* de la Corporación Financiera Internacional (CFI) o el Mecanismos Independiente de Consulta e Investigación (MICI) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), su objetivo principal consiste en receptar las quejas y solicitudes de aquellas comunidades o poblaciones negativamente afectadas por proyectos financiados por el Banco.

Ante dichas quejas, el PPM cuenta con dos funciones principales: la primera, de resolución de disputas para procurar facilitar el diálogo y el entendimiento entre las comunidades afectadas y el Banco o el cliente privado que haya recibido financiamiento del Banco. Y la segunda, de revisión de cumplimiento, por la cual el PPM deberá investigar si el Banco ha fallado en cumplir con sus obligaciones en relación al Marco Ambiental y Social, al acceso a la información o alguna otra política operativa provocando impactos sociales o ambientales negativos sobre alguna comunidad.

Que una institución que financia proyectos de infraestructura como el AIIB cuente con este tipo de mecanismos resulta importante en términos de la sustentabilidad ambiental y social de dichos proyectos y la respectiva rendición de cuentas por parte de quienes los implementan. En palabras de Korinna Horta (2019, p. 30), este tipo de mecanismos “ayudan a cambiar la cultura de las instituciones financieras, de enfocarse únicamente en hacer préstamos, a prestar atención a temas ambientales y sociales, incluyendo la participación pública y las consultas.” Además, “(...) pueden provocar que las instituciones financieras se

pongan más en sintonía con las prioridades y necesidades de las poblaciones, quienes están destinados a ser los beneficiarios del desarrollo y el financiamiento de infraestructura.”

Otras Políticas y Estrategias: Si bien las dos políticas arriba mencionadas resultan, quizás, las más relevantes -al menos en los papeles- en términos de sustentabilidad ambiental y social de los proyectos financiados; el AIIB cuenta con otras políticas y estrategias que, en mayor o menor medida, pueden llegar a influir en esa materia.

Entre ellas podemos mencionar, por ejemplo, la Política sobre Información Pública, la cual define qué tipo de información debe publicar el Banco y cuándo. La posibilidad de acceder a información sobre un determinado proyecto que está en proceso de planificación o ejecución resulta clave para que las comunidades afectadas o potencialmente afectadas puedan informarse acerca del proyecto y puedan participar de manera efectiva e informada en el proceso de consulta y de implementación del mismo. En términos generales, la Política sobre Información Pública del AIIB (2018c) alcanza los estándares mínimos a nivel internacional al basarse en tres principios fundamentales: 1. **Presunción a favor de la divulgación:** El Banco garantiza la transparencia y la apertura mediante la divulgación de la información que posee, a menos que dicha información se encuentre dentro de una excepción establecida por la Política; 2. **Deber de divulgación proactiva:** El Banco debe cumplir sus requisitos de divulgación pública mediante la divulgación proactiva de información por iniciativa propia; 3. **No discriminación e igualdad de trato de las solicitudes de divulgación:** El Banco no puede discriminar ni otorgar acceso especial o privilegiado al considerar las solicitudes de divulgación de información.

Por otro lado, la Estrategia del Sector Energético del AIIB (2017) aprobada en 2017 y enmendada en 2018 establece, de acuerdo al propio Banco, un marco claro para que el Banco invierta en **proyectos de energía que aumentarán el acceso a electricidad limpia, segura y confiable** para millones de personas en Asia. Inicialmente, de acuerdo a la estrategia, **el AIIB se centrará en proyectos en energía renovable, eficiencia energética, rehabilitación y mejora de plantas existentes, y redes de transmisión y distribución.** Cooperará con otros bancos multilaterales de desarrollo, agencias bilaterales y el sector privado que operan en Asia. Con el tiempo, también desarrollará instrumentos financieros y

se comprometerá con posibles intermediarios financieros en **inversiones en energía renovable y eficiencia energética**.

En cuanto a la Estrategia del Sector Transporte, establece la necesidad de **promover un transporte sostenible e integrado** para el comercio y el crecimiento económico en Asia, para lo cual menciona la **promoción de la sostenibilidad ambiental y social** ya que contribuye a la viabilidad a largo plazo de la infraestructura.

Finalmente, en su Estrategia sobre Ciudades Sustentables (2018d), el AIIB establece que:

“Teniendo en cuenta el enfoque principal de AIIB en el financiamiento de infraestructura y sus ventajas comparativas, la aspiración a largo plazo del banco es proporcionar soluciones de financiamiento, con capacidades distintas para apoyar a las entidades subnacionales y movilizar capital privado, **para desarrollar ciudades sostenibles que sean verdes, resilientes, eficientes, accesibles y prósperas** en Asia” (AIIB, 2018d, p.3).²

¿Realmente promueve proyectos más “verdes” el AIIB?

El análisis precedente, sin resultar exhaustivo, permite determinar que el AIIB cuenta con estándares normativos mínimos en materia socioambiental para dotar de mayor sustentabilidad a los proyectos que financia; al menos de manera comparativa respecto a otras instituciones financieras. Incluso en algunos aspectos está a la par de otros bancos multilaterales afines.

De esta forma, podría considerarse que aquellos proyectos de la BRI que sean financiados a través del AIIB deberán cumplir necesariamente con ciertas obligaciones y responsabilidades en materia ambiental y social, encuadradas dentro del marco normativo del propio Banco y que, en caso de incumplimiento, impedirían su correspondiente financiamiento. Vale resaltar que el mismo Convenio Constitutivo del AIIB (2015, p.9), en su

² La traducción desde el inglés y el resaltado en negrita corresponde a los autores.

artículo 13 establece que: “El Banco se asegurará de que cada una de sus operaciones cumpla con las políticas operativas y financieras del Banco, incluidas, sin limitaciones, las políticas que abordan los impactos ambientales y sociales.”

De manera comparativa, esto implicaría que aquellos proyectos de la BRI que sean financiados por el AIIB deberán cumplir con mayores exigencias y requisitos medioambientales para su aprobación en contraposición a aquellos proyectos de la BRI que sean financiados por otras vías, como el Fondo de la Ruta de la Seda o los bancos de desarrollo chinos, los cuales no cuentan con este tipo de instrumentos y exigencias en sus marcos normativos. Así, la participación del AIIB en el financiamiento de proyectos de la BRI debería dotar a dichos proyectos de un mayor grado sustentabilidad ambiental y social.

Ahora bien, cabe remarcar que esto no necesariamente es una realidad en términos prácticos. Que el AIIB cuente con un marco normativo socioambiental relativamente adecuado, no implica necesariamente que éste se aplique de manera efectiva en la práctica, a la hora de la ejecución, implementación y/o monitoreo de los proyectos. Por otro lado, desde diversas organizaciones de la sociedad civil incluso se ha criticado el propio marco normativo socioambiental del Banco aduciendo que, en muchos casos, su lenguaje y sus provisiones terminan siendo meramente aspiracionales más que mandatorios.

A su vez, se critica que muchas de sus políticas y estrategias fallan en abordar cuestiones relevantes en materia socioambiental. Así, por ejemplo:

“Una lectura atenta del MAS muestra que hay bastante libertad para manejar los requisitos "obligatorios" de manera bastante flexible. Los proyectos en el momento de su aprobación no están obligados a cumplir con estándares específicos, ya que los aspectos importantes de un proyecto pueden no conocerse en esa etapa. Aplazar el cumplimiento de las normas disminuye el trabajo preparatorio inicial y se suma a la "eficiencia" al acelerar la aprobación del préstamo. También conlleva riesgos significativos de sobreestimar los beneficios del proyecto, mientras se ignoran los costos ambientales y sociales. Con el financiamiento aprobado y la construcción en marcha, un patrocinador del proyecto tendrá pocos incentivos para

abordar los riesgos ambientales y sociales emergentes, especialmente cuando esto puede demandar mucho tiempo y resultar costoso.” (Horta, 2019, p. 25)

Adicionalmente, Horta (2019, p.25) afirma que científicos de numerosos países que han monitoreado el desarrollo de infraestructura a gran escala, especialmente en el contexto de la Iniciativa One Belt, One Road, se han referido al MAS como un marco que es “[...] demasiado vago y sin dientes. Como científicos, hemos sido testigos de demasiadas calamidades de infraestructura en todo el planeta para aceptar tales tópicos al pie de la letra.” (Laurance, 2018). Y agrega:

“Si bien algunas de las características del MAS son similares a las ambientales y los sistemas sociales en otros bancos, hay una diferencia fundamental subyacente: El AIIB no tiene unidades independientes de investigación y evaluación para ayudar a corregir el curso cuando sea necesario. Dada la represión de las voces de la sociedad civil en China, las protestas públicas y las investigaciones independientes de los medios también serán extremadamente limitadas. La presión pública a la que se enfrentan los bancos dominados por países de Occidente para adoptar reformas se encuentra en gran medida ausente en el país de origen del AIIB.” (Horta, 2019, p. 25).

A esto se suma también la clara ausencia de referencias en relación a los derechos humanos y su protección. Siguiendo a Horta (2019), se pueden mencionar también una serie de críticas adicionales que ha recibido el marco normativo del AIIB:

- **Uso de los sistemas de país o sistemas corporativos:** El MAS prevé la tercerización de las normas ambientales y sociales, ya que puede ser reemplazado por los sistemas de gestión ambiental y social de los clientes del Banco ya sea del sector público como del privado, siempre que estos sistemas se consideren materialmente coherente con los objetivos del MAS. Si bien el uso del sistema del cliente podría fortalecer correctamente capacidades y sistemas locales, no hay indicios de cómo se establece la coherencia con el MAS (Horta, 2019, p. 25).

- **Intermediarios Financieros:** Otra forma de tercerización ocurre mediante préstamos a intermediarios financieros (IF), tales como bancos comerciales y fondos de capital privado. En préstamos IF, el AIIB delega la toma de decisiones sobre el uso de los fondos proporcionados por el AIIB al prestatario. El cliente también está a cargo de toda la debida diligencia relacionada con los riesgos medioambientales y sociales, todo lo cual debe ocurrir de manera consistente con el MAS. Sin embargo, un problema recurrente en relación a los IF es la dificultad para monitorear la efectiva aplicación de las regulaciones socioambientales del Banco por parte de los intermediarios (Horta, 2019, p. 26).
- **Acceso a la información:** Si bien el MAS incluye dos párrafos sobre divulgación de información, no enumera plazos específicos para la publicación de dicha información. Declarando que los documentos deben publicarse antes de la evaluación, o lo antes posible durante la evaluación oportuna no garantiza plazos adecuados para la difusión de información y una participación pública significativa. Además, el FSE incluye un «enfoque gradual» para circunstancias especiales. Bajo este enfoque, el cliente puede realizar su evaluación ambiental y social después de que un proyecto ya haya sido aprobado para su financiación. Todas estas lagunas se suman a una situación en la que el énfasis se pone una vez más sobre la “eficiencia” y la necesidad de acelerar las aprobaciones de préstamos en detrimento de la participación y el acceso público a la información (Horta, 2019, p. 26).
- **Biodiversidad:** Mientras que el MAS reconoce la necesidad de evitar los impactos negativos en la biodiversidad, sus disposiciones están plagadas de lagunas que abren la puerta a impactos adversos incluso en los hábitats naturales más importantes. Un ejemplo es su enfoque de los «hábitats críticos», que se definen como áreas que albergan biodiversidad significativa, incluidas especies endémicas y en peligro crítico y ecosistemas amenazados y únicos. El MAS afirma que las actividades en hábitats críticos están prohibidas a menos que no haya impactos medibles predecibles, como la reducción de especies en peligro crítico, o

a menos que los impactos puedan ser mitigados. Obviamente, los clientes del proyecto afirmarán que los impactos pueden mitigarse, incluso si no hay antecedentes ni evidencia científica de que se pueda lograr tal mitigación (Horta, 2019, p. 28).

- **Pueblos Indígenas:** El MAS permite un «Marco de Planificación de los Pueblos Indígenas» cuando se aprueba la financiación de proyectos que pueda involucrar a pueblos indígenas, pero sin contar con planes sobre cómo se deben proteger a dichas comunidades de los daños (Horta, 2019, p. 28). A su vez, el MAS requiere que el AIIB realice una “consulta” libre, previa e informada en lugar de obtener el consentimiento libre, previo e informado de los pueblos indígenas para los proyectos respaldados por el banco, a menos que la ley local exija este último punto (Chow, 2017).
- **Reasentamiento Involuntario:** Esta norma permite que los proyectos que puedan involucrar reasentamiento involuntario sean aprobados sin identificar el alcance y los detalles de los desalojos forzosos (Horta, 2019, p. 28).
- **Derechos Laborales:** El MAS establece cómo el AIIB cree en el importante papel desempeñado por los trabajadores y enumera una serie de medidas deseables para garantizar condiciones de trabajo seguras y trato justo. Sin embargo, cuando se trata de respetar los derechos de los trabajadores a la libre asociación y la negociación colectiva, el MAS se limita a exigir que sus clientes del sector privado cumplan con las leyes nacionales. Incluso cuando tales leyes existen en el papel, a menudo no son aplicadas. A su vez, dadas las severas restricciones laborales del gobierno chino, no se puede esperar que un Banco dirigido por Beijing promueva de manera efectiva los derechos de los trabajadores (Horta, 2019, p. 28-29).
- **Mecanismo de Rendición de Cuentas:** a pesar de cumplir con los estándares mínimos a nivel internacional, el PPM resulta un ser un mecanismo de rendición de cuentas de difícil acceso para las comunidades afectadas. Si se considera al Panel

de Inspección del Banco Mundial y su contraparte para los préstamos del sector privado, la CAO de la CFI, como prototipos, el PPM está muy por debajo de lo que se considera mejor práctica internacional (Horta, 2019, p. 30-31).

También se ha puesto en duda la consideración del AIIB de ser efectivamente "Lean, Clean and Green" y de comprometerse a hacer frente al Cambio Climático. Por un lado, de acuerdo a Lowell Chow (2017), la Estrategia del Sector Energético del Banco deja la puerta abierta para el financiamiento de proyecto basado en carbón, ya que establece que las plantas de energía a base de carbón y carbón pueden ser consideradas en condiciones específicas. Esto se asemeja a lo que han estado haciendo recientemente otros bancos multinacionales de desarrollo: evitan financiar proyectos de carbón en el plazo inmediato, pero dejan la puerta abierta para un retorno al carbón "en circunstancias excepcionales" (aunque las "circunstancias excepcionales" se definen de maneras muy diferentes).

Por otro lado, los proyectos renovables que reemplazan a la energía del carbón son intensivos en uso de suelos y a menudo causan serios problemas a las comunidades vecinas. Poco ha aclarado el AIIB sobre cómo se mitigarán estos riesgos. Por ejemplo, el AIIB cuenta con proyectos financiados para la construcción de grandes hidroeléctricas en diferentes países de Asia. Los proyectos de mega presas han enfrentado históricamente una fuerte oposición en muchas partes del mundo por sus devastadores impactos sociales y ambientales, que generalmente implican un reasentamiento injusto y la pérdida de los medios de vida de las comunidades (Chow, 2017).

Conclusiones

Del análisis precedente es posible arribar a las siguientes conclusiones generales:

- Desde el punto de vista meramente teórico/discursivo, el AIIB manifiesta una clara intención por promover el financiamiento de infraestructura de carácter sostenible y verde, lo que se ve reflejado, por ejemplo, en el principio fundamental declarado de ser un banco “Lean, Green and Clean”;
- A su vez, tanto andamiaje institucional como el marco normativo con el que cuenta actualmente el AIIB contienen elementos que le permitirían al Banco promover el financiamiento de proyectos de carácter sostenible y verde;
- A esto puede agregarse lo que puede verse como una clara intención por parte de China por promover (al menos de manera discursiva) proyectos e iniciativas de carácter sustentable y “verde”, respondiendo a la necesidad de evitar que su reputación en el ámbito internacional se vea dañada. Esto se ha visto reflejado recientemente, por ejemplo, con los cambios introducidos a inicios de 2019 a la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda para hacerla más “verde y sostenible”;
- En cuanto a su andamiaje institucional, vale resaltar que el carácter multilateral de su estructura, compuesta por una Junta de Gobernadores y una Junta de Directores, así como por miembros de la alta gerencia y un panel asesor internacional; reducen las posibilidades de que el AIIB termine funcionando como un mero instrumento de China para perseguir sus propios intereses. Ese mismo carácter multilateral puede propiciar que el resto de los miembros del Banco (sobre todo aquellos que pertenecen a Occidente) puedan ejercer presiones por dotar al Banco de regulaciones ambientales y sociales más robustas (y aplicables en la práctica) en los proyectos que financia;
- En relación al marco normativo del Banco, se puede afirmar que cuenta con los instrumentos normativos básicos en materia social y ambiental, incluyendo su Marco Ambiental y Social, un Mecanismo de Rendición de Cuentas (a diferencia de

cualquier otro banco de origen chino, por ejemplo), y estrategias y políticas específicas en materia de acceso a la información, energía, transporte, entre otras. En algunos de esos casos, las normativas alcanzan los estándares internacionales o, al menos, se sitúan a la par de las normativas de otros bancos multilaterales afines;

- De todas formas, y a pesar de lo expresado precedentemente, no es posible afirmar categóricamente que el financiamiento de proyectos de infraestructura enmarcados dentro de la BRI a través del AIIB vaya a redundar, per se, en una mayor sustentabilidad ambiental y social de dichos proyectos. Y esto no sólo porque el marco normativo socioambiental del Banco diste mucho de ser perfecto (por el contrario, ha sido fuertemente criticado por parte de la sociedad civil por su carácter más bien aspiracional y su incapacidad para abordar ciertas cuestiones socioambientales clave); sino también porque, como sucede en la gran mayoría de las Instituciones Financieras, existe una gran brecha entre las disposiciones y prerrogativas planteadas por las políticas y normativas en los papeles, con respecto a su aplicación práctica en la implementación y monitoreo de los proyectos;
- Aun así, es posible afirmar que, en términos comparativos respecto al resto de los instrumentos contemplados por China para el financiamiento de la BRI, el AIIB cuenta con un mayor potencial para poder dotar de una mayor sustentabilidad ambiental y social a los proyectos de la iniciativa. Es decir que, aun sin ser del todo efectivos, las normativas socioambientales con las que cuenta el AIIB resultan superiores a aquellas con las que cuentan instrumentos o instituciones como el Fondo de la Ruta de la Seda, los bancos chinos o incluso el propio Nuevo Banco de Desarrollo de los BRICS;
- Lo expresado precedentemente seguramente podría ser objeto de evaluación a partir del análisis de los proyectos de la BRI actualmente en marcha, así como de aquellos financiados por el AIIB y la manera en que se aplican y se implementan (o no) las normativas en la práctica, lo cual no constituía el objetivo de la presente investigación.
- En lo que respecta a América Latina y el Caribe, aún resulta muy temprano para poder extraer conclusiones acerca del verdadero rol que tendrá la región en la

iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda Verde y los posibles impactos del financiamiento de proyectos a partir del AIIB. De por sí, resulta claro que la prioridad regional tanto de la BRI como del AIIB no está en Latinoamérica sino en Asia y, a lo sumo, en Europa;

- Por el momento lo único concreto que existe al respecto es la intención de varios países latinoamericanos por formar parte ya sea de la BRI o del AIIB (o ambas), y una invitación formal de China a sumarse a la iniciativa del BRI. En cuanto a los posibles proyectos contemplados en el marco de la BRI, se han mencionado los mega proyectos de integración regional asociados a la IIRSA, sobre todo aquellos de carácter bioceánicos. Dadas las características de dichos proyectos, asociados históricamente a potenciales grandes impactos sociales y ambientales, resulta importante para la región el hacer seguimiento de los avances de la iniciativa BRI y de la intención de hacerla “más verde y sostenible”.

Bibliografía

- AIIB. Página Web oficial. Recuperado de: www.aiib.org
- AIIB (2015). Convenio Constitutivo (Articles of Agreement). Disponible en: https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/_download/articles-of-agreement/basic_document_english-bank_articles_of_agreement.pdf
- AIIB (2016). Environmental and Social Framework. Disponible en: https://www.aiib.org/en/policies-strategies/_download/environment-framework/Final-ESF-Mar-14-2019-Final-P.pdf
- AIIB (2017). Energy Sector Strategy: Sustainable Energy for Asia. Disponible en: https://www.aiib.org/en/policies-strategies/strategies/sustainable-energy-asia/_content/index/_download/energy-sector-strategy.pdf
- AIIB (2018a). Asian Infrastructure Investment Bank. Disponible en http://ris.org.in/pdf/aiib/14may2018/Inaugural/Laurel_Ostfield.pdf
- AIIB (2018b). Policy on the Project-affected People's Mechanism. Disponible en: https://www.aiib.org/en/policies-strategies/_download/project-affected/PPM-policy.pdf
- AIIB (2018c). Policy on Public Information. Disponible en: <https://www.aiib.org/en/policies-strategies/public-information/policy/index.html>
- AIIB (2018d). Sustainable Cities Strategy: Financing Solutions for Developing Sustainable Cities in Asia. Disponible en: https://www.aiib.org/en/policies-strategies/operational-policies/sustainable-cities/_content/_download/sustainable-cities-strategy.pdf
- Callaghan, M. y Hubbard, P. (2016). The Asian Infrastructure Investment Bank: Multilateralism on the Silk Road. [Versión Electrónica], *China Economic Journal*, 9, (2), pp. 116-139.
- Chow, L. (2017). Is the AIIB Really 'Lean, Clean, and Green'. *The Diplomat*. 02 de Agosto de 2017. Recuperado de: <https://thediplomat.com/2017/08/is-the-aiib-really-lean-clean-and-green/>

- Confederación Suiza. Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras – BAI. Recuperado de: <https://www.eda.admin.ch/deza/es/home/partenariados-mandatos/organismos-multilaterales/instituciones-financieras-internacionales/aiib.html>
- Cué Barberena, F. (2019). China promete una Nueva Ruta de la Seda “ecológica y sostenible”. France 24. 27 de abril de 2019. Recuperado de: <https://www.france24.com/es/20190426-nueva-ruta-seda-cumbre-sostenible>
- Dirmoser, D. (2017). La gran marcha China hacia el oeste. El megaproyecto de la nueva Ruta de la Seda. [Versión Electrónica]. *Nueva Sociedad*,(270), pp.1-11.
- Horta, K. (2019). The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). A Multilateral Bank where China sets the Rules. Edited by the Heinrich Böll Foundation in cooperation with Urgewald. Volume 52.
- Horvath, B. (2016). Identifying Development Dividends along the Belt and Road Initiative: Complementarities and Synergies between the Belt and Road Initiative and the Sustainable Development Goals. *Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). China Center for International Economics Exchanges*. Disponible en [https://www.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-BRI%202017%20Scoping%20Paper1%20\(Final\).pdf](https://www.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-BRI%202017%20Scoping%20Paper1%20(Final).pdf)
- Hsu, S. (2017). The 'Lean, Clean And Green' AIIB Is Ready For More Ambitious, Independent Projects. Forbes. 10 de Julio de 2017. Recuperado de: <https://www.forbes.com/sites/sarahsu/2017/07/10/the-lean-clean-and-green-aiib-is-ready-for-more-ambitious-independent-projects/#45deebf12d49>
- Infobae (2019). Xi Jinping defendió el cuestionado proyecto de la Nueva Ruta de la Seda y prometió "apertura, desarrollo verde e integridad moral". Infobae, 26 de abril de 2019. Recuperado de: <https://www.infobae.com/america/mundo/2019/04/26/xi-jinping-defendio-el-cuestionado-proyecto-de-la-nueva-ruta-de-la-seda-y-prometio-apertura-desarrollo-verde-e-integridad-moral/>
- Laurance, W. (2018) “Why Scientists Fear the AIIB”, China Dialogue.
- Office, Editorial. (2018). *Lean, Clean and Green: A new model of multilateral development bank for building infrastructure in Asia and beyond—An interview with*

AIIB President Jin Liqun. Journal of Infrastructure, Policy and Development. Volume 2 Issue 1. doi: 10.24294/jipd.v2i1.548

- Parra Pérez, A. (2017). OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China. *Instituto Español de Estudios Estratégicos* pp. 1-19.
- Foro China-CELAC (2018). De la Mano en la Nueva Era Salvando el Océano. 25 de enero de 2018. Disponible en:
http://www.chinacelacforum.org/esp/zyxw_2/t1528808.htm
- Fundeps (2019). Una aproximación al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura. Fundeps. 11 de Mayo de 2019. Disponible en: <http://www.fundeps.org/wp-content/uploads/2019/06/Nuevos-Bancos-de-Desarrollo-Multilaterales-El-AIIB.pdf>
- Saldinger, A. (2017). AIIB President Jin Liqun: 'We're lean, clean and green, but not mean'. Devex. 26 de abril 2017. Recuperado de: <https://www.devex.com/news/aiib-president-jin-liqun-we-re-lean-clean-and-green-but-not-mean-90140>
- Wintgens, S. (2018). La Nueva Ruta de la Seda: ¿qué rol para América Latina y el Caribe?. [Versión Electrónica]. *Puentes*, 19 (8), pp. 27-30.

Sobre Fundeps

La **Fundación para el Desarrollo de Políticas Sustentables (Fundeps)** es una organización sin fines de lucro cuyo trabajo es la incidencia en políticas públicas para que se respeten los derechos humanos. Realiza actividades de investigación, capacitación, incidencia, litigio estratégico y cooperación en general, tanto a nivel local como nacional e internacional.

:: Misión

Contribuir al fortalecimiento de una sociedad más justa, equitativa e inclusiva que, a través de procesos democráticos y participativos, promueva un desarrollo sustentable y respetuoso de los derechos humanos.

Página web: www.fundeps.org

Facebook: @fundepsargentina

Twitter: @fundeps

Instagram: @fundepsargentina