2025-05-11

Los proyectos de transporte tienen riesgo de demanda, por lo que precisan subsidios: Banco Mundial

Autor: Antonio de Marcelo

Género: Nota Informativa

<https://metronoticias.mx/los-proyectos-de-transporte-tienen-riesgo-de-demanda-por-lo-que-precisan-subsidios-banco-mundial/>

En los proyectos de transporte tradicionalmente existe un importante componente de riesgo de demanda, por lo que, además de tarifas y actualizaciones, se debe hablar de subsidios, señaló Alberto Marín Fernández, consultor para el Banco Mundial, quien participó en la mesa Como financiar el transporte público, eje central para la modernización del sector, que se llevó a cabo en el 16o Congreso Internacional de Transporte.

Si bien los proyectos de transporte público deben tener un diseño persuasivo, para que a las instituciones de crédito les resulten más asequibles, las tarifas deben ser adecuadas, a fin de que exista justicia social en ellas, expuso.

El representante del Banco Mundial aclaró que, en estos proyectos de movilidad, "aunque contamos con la aportación tradicional de los transportistas, no hay aportación de dinero para apalancar los proyectos y toda la deuda que se tiene es de corto plazo".

No obstante, explicó que se cuenta con un mercado bursátil consolidado el cual, además de emitir bonos verdes, permite financiar y fondear proyectos de transporte.

Otros especialistas que participaron en la mesa sobre el financiamiento del transporte fueron Fernando Tehuintle, director de Proyectos de Transporte de Banobras; Iván Cornejo, director de Organismos Financieros Internacionales de Nacional Financiera; Marianely Patlán, gerente general senior del Programa Regional de Transporte en C40, quienes fueron moderados por Ángel Molinero, director general de Urbanismo y Sistemas de Transporte (Ustran).

Subsidio en transporte podría estatizarlo

En su intervención, Molinero subrayó la necesidad de subsidio al transporte, pero advirtió que ello conlleva el riesgo de estatizarlo. "No se trata de asustarlos, pero ustedes ven las tendencias: trolebuses y RTP subsidiados, no es posible que tenga una tarifa de dos a cuatro pesos. Si no hay tarifa suficiente, alguien la tiene que dar, ya sea el gobierno, ya sea el usuario".

Añadió que existen dos tipos de financiamiento: el externo, dirigido a las inversiones de las compras de autobuses, y el interno o el costo de operación, el cual sale de las tarifas o los subsidios. Si la autoridad no quiere aumentar las tarifas por razones sociales, explicó, entonces tenemos que ver de dónde sacamos dinero para pagarlo.

Al abordar el tema de chatarrización, Iván Cornejo habló de los bancos de desarrollo, como Banobras y Nafin, que tienen la responsabilidad de apoyar a las pequeñas y medianas empresas. Y refirió que, en el caso del transporte público, hay dos esquemas: el del primer piso, mediante el cual pueden financiar directamente a una empresa, y el de segundo piso, como el que ofrece Nacional Financiera, que no es un banco de ventanillas abiertas al público, sino que cuenta con intermediarios financieros. Al citar este caso, hablamos de la persona camión, cuando una persona tiene una pequeña flota o un camión, pueden acercarse a un intermediario financiero.

Respecto al tema de transporte de carga, Marianely Patlán señaló que han identificado diversas barreras para aumentar la electrificación de las unidades: principalmente el que se refiere a las políticas para facilitar o generar incentivos para las empresas eléctricas y las flotas de reparto de última milla.

Recordó que hay esquemas en el que se puede utilizar infraestructura de recarga pública o que puedan pagar por esta infraestructura en puntos estratégicos de carga para reparto de última milla.

Hay otra barrera que está justamente relacionada con financiamiento y cómo generamos líneas de crédito u oportunidades de crédito para las empresas, especialmente las pequeñas y medianas, para que puedan acceder a un esquema o un mecanismo de financiamiento.