



Embajada Británica
en México

 steer davies gleave

Fuentes de pago alternativas para la ampliación y modernización de la infraestructura en el ámbito local

Mesa redonda: Tercer Seminario de Proyectos de APP en México

Liliana Pereira Méndez

Líder Oficina de México

Marzo 2017

Steer Davies Gleave

Somos la consultora independiente número uno en el sector transporte a nivel internacional, con extensa experiencia en proveer asesoría estratégica, sustentada por excelencia técnica y opinión experta en la industria.

Nuestro conocimiento abarca todos los modos de transporte.



Aviación



Ciclismo



Diseño para el movimiento



Planificación de desarrollos



Economía



Infraestructura



Transporte local y regional



Ferrocarriles



Investigación y Desarrollo



Grandes eventos



Transporte sustentable



Tránsito urbano

Steer Davies Gleave

- 400 consultores
- 18 oficinas
- Proyectos en más de 50 países, combinando experiencia global con conocimiento local.
- En América Latina tenemos cerca de 20 años de experiencia.
- En México, hemos desarrollado más de 150 proyectos.



Vancouver - Toronto - Boston - Bolonia - Nueva York - Los Angeles
San Juan - Bogotá - Ciudad de México - Santiago - São Paulo
Londres - Leeds - Manchester - Madrid - Roma - Delhi - Washington

Fondeo y financiamiento para ciudades futuras

Prosperity Fund – PROTRAM (1)

- Antecedentes:
 - El Gobierno Británico, por medio del Fondo de Prosperidad, patrocinó el estudio: **Fondeo y Financiamiento para Ciudades Futuras**, elaborado por Steer Davies Gleave, del cual se basa esta presentación.
 - También, la realización del estudio fue apoyada por Banobras, quien fungió como contraparte interesada del gobierno federal, debido su interés en el tema.

Fondeo y financiamiento para ciudades futuras

Prosperity Fund – PROTRAM (2)

- Antecedentes:
 - Percepción, por parte de actores clave, de la escasez del uso de fuentes de financiamiento de terceras partes para promover proyectos de infraestructura de transporte masivo.
 - Esta situación retrasa la implementación de la cartera de proyectos potenciales, a lo largo de las ciudades más habitadas del país.
 - El estudio de dichas fuentes deben encajar en el contexto local, así como en la infraestructura de transporte misma, de manera transparente y legal.

Objetivo estratégico:

Estudiar la viabilidad y aplicabilidad de nuevas formas de fondear y financiar sistemas de transporte masivo en México, aumentando la cartera de posibles proyectos y considerando las limitaciones en el contexto local

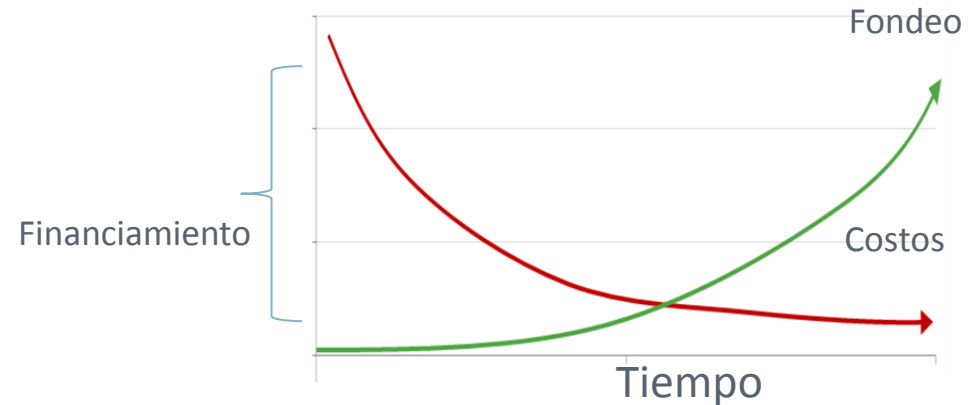
Fondeo y financiamiento para ciudades futuras

Elementos resaltados por parte de actores

- Importancia de explorar nuevos mecanismos – coyuntura actual
- Situación actual de mecanismos existentes
 - Ausencia de incentivos
 - Interés federal por incentivar la recaudación local
 - Hay potencial en ciertos mecanismos existentes
 - Compromisos políticos / oposición pública
- Transparencia
 - Procesos actuales crean desconfianza para aportar más, vía impuestos
 - Recursos blindados para destino específico
- Nuevos mecanismos de fondeo y financiamiento
 - Todos tienen retos
 - Acompañados de estrategias integrales
 - Relación pago / beneficio

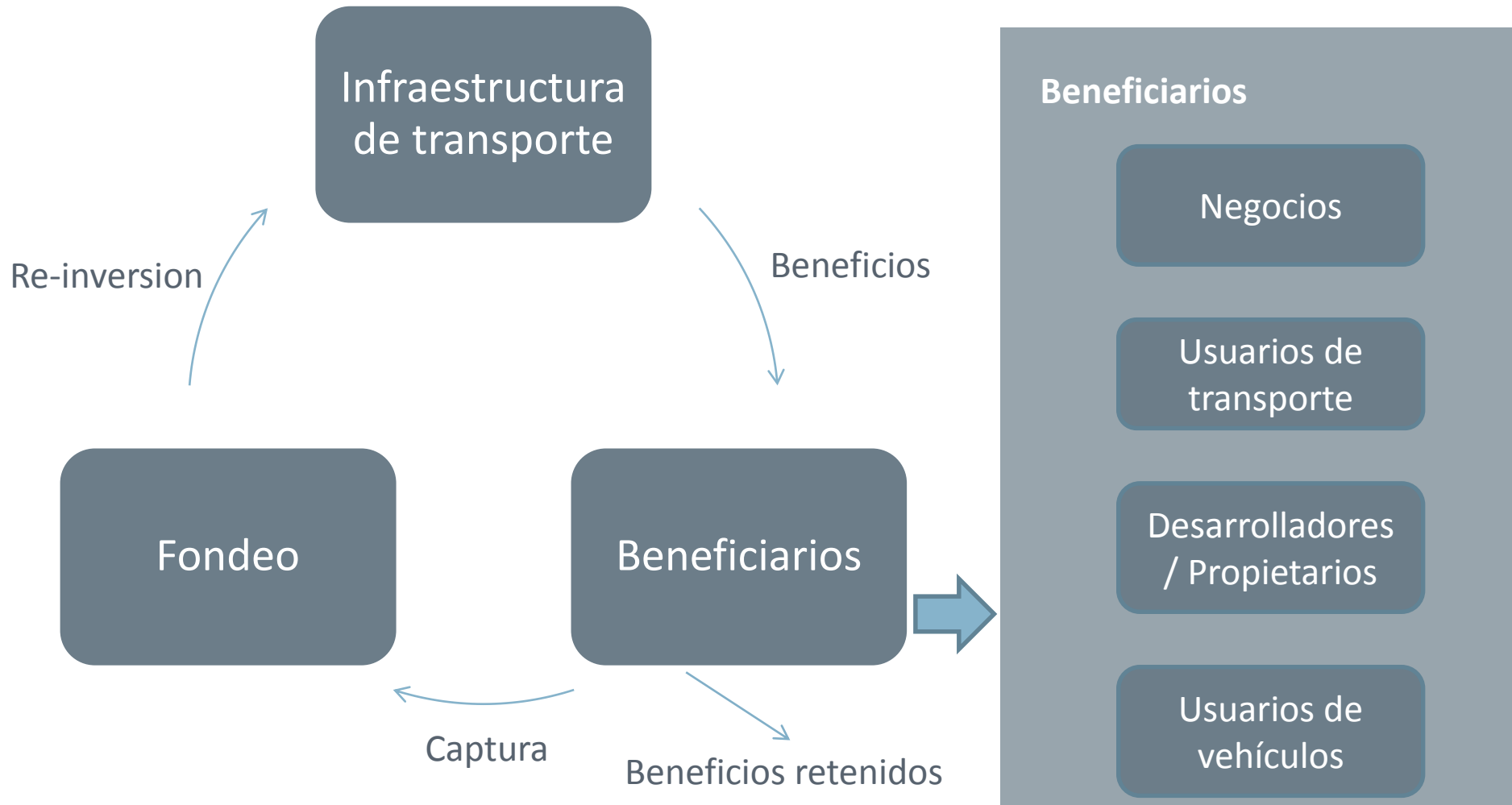
- Sector público (federal y local)
- Especialistas en financiamiento de proyectos
- Banca multilateral
- Banca de inversión
- Desarrolladores inmobiliarios y arquitectos

Fondeo versus financiamiento



- Fondeo:
 - **Qué...**fuentes de recursos para el Proyecto
 - **Quién...**paga por dichas fuentes
- Financiamiento
 - **Cómo...**se obtiene el dinero para fondear inversión y el tiempo requerido
 - Deuda
 - Equity
 - Existe riesgo alto de niveles incrementales de deuda si fuentes de fondeo no se aseguran
 - El financiamiento estará disponible más fácilmente en la medida en que las fuentes de ingresos tengan dedicación específica
 - Fuentes alternas de fondeo pueden reducir costos totales de proyectos, a través de reducción en costos de financiamiento

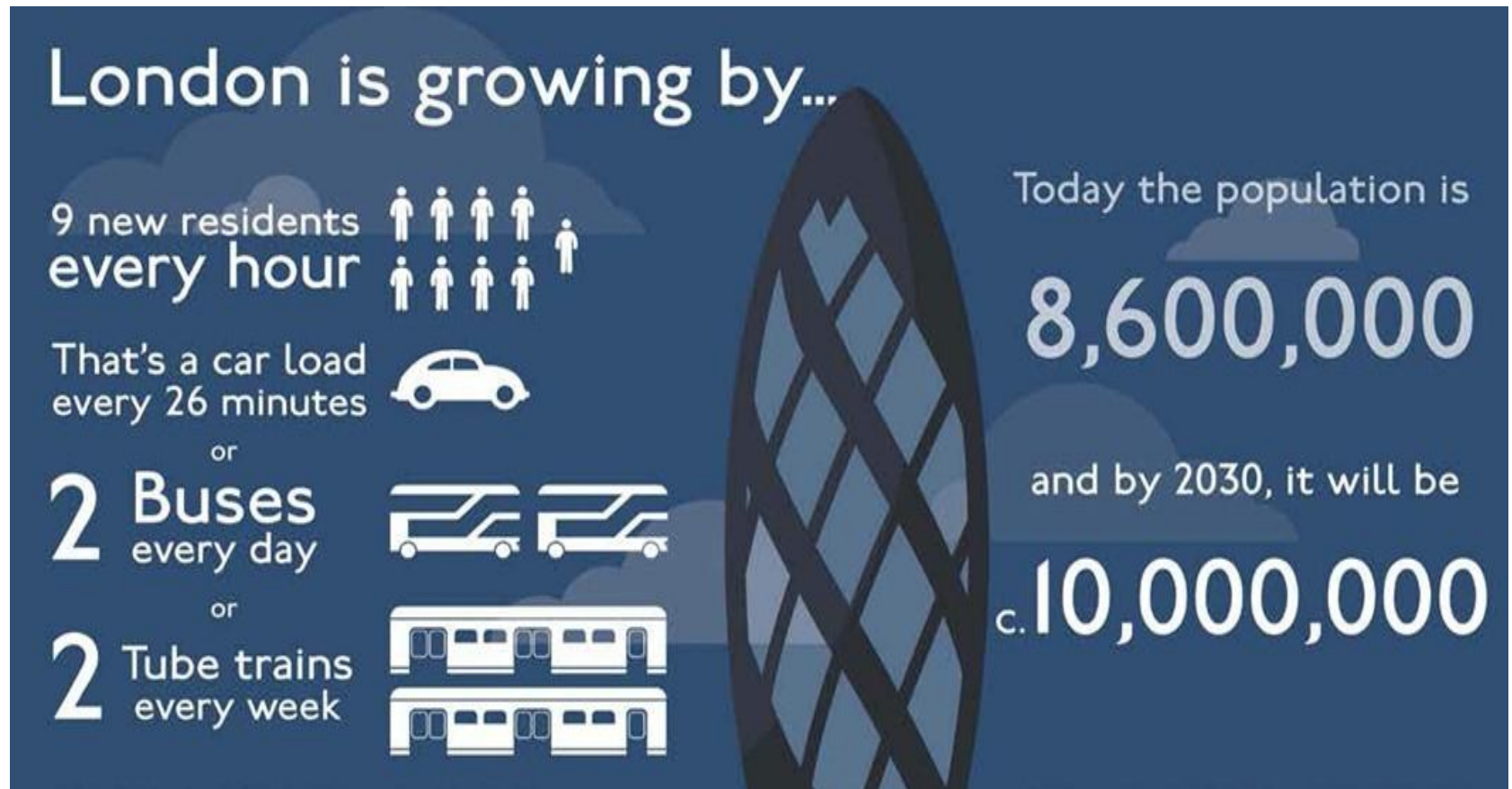
Fondeo: El beneficiario paga



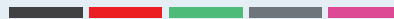
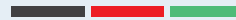
Intereses de los beneficiarios y beneficios de infraestructura de transporte



Un Caso Londres...Los retos del crecimiento



Canary Wharf : Nuevas conexiones permiten acomodar el crecimiento



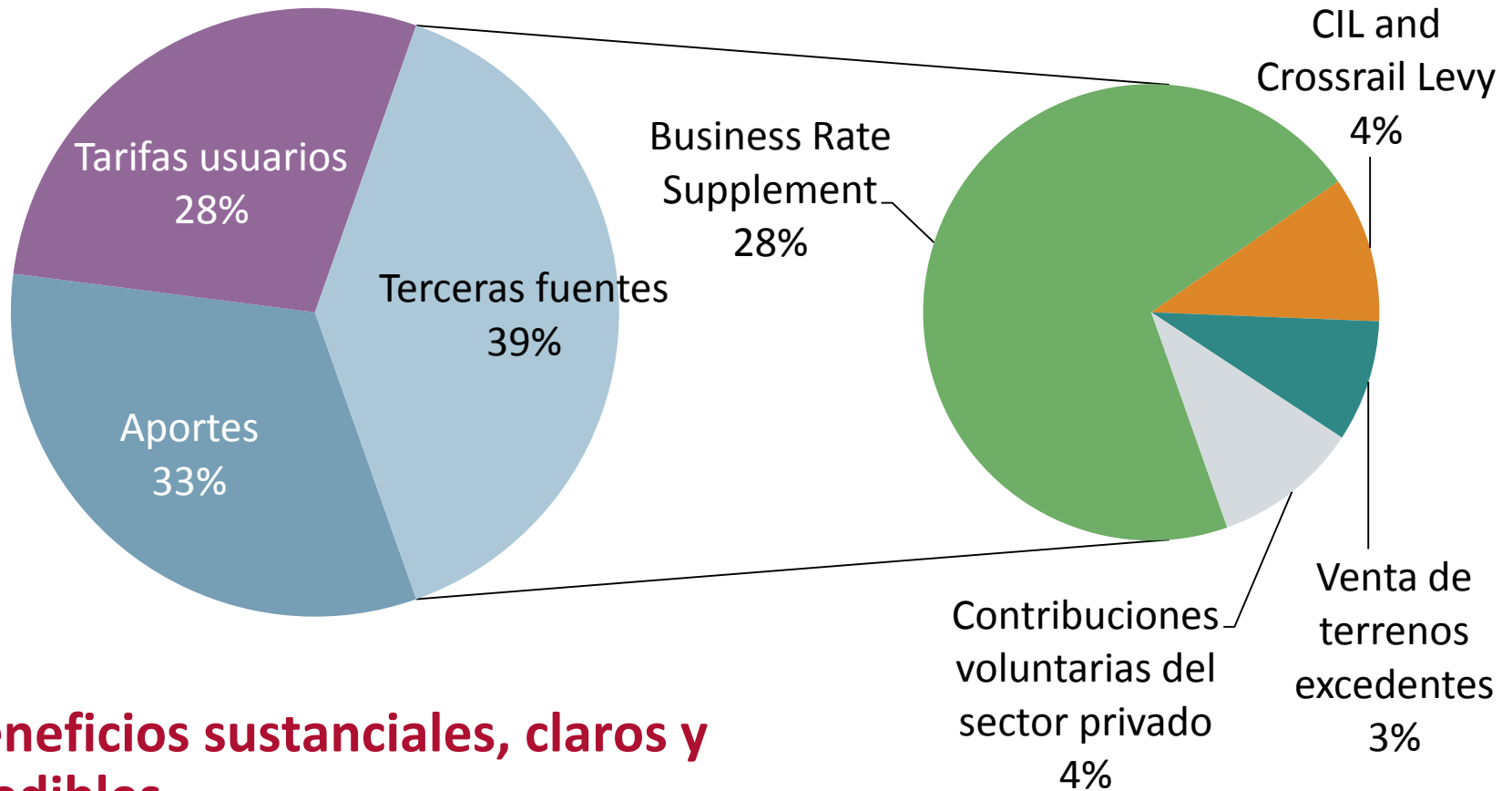
- 1981: 3,000 empleos
- 2012: 100,000 empleos
- 2019: 200,000 empleos

Conexiones de transporte

- Nuevas vías
- Buses
- DLR
- Jubilee
- Crossrail

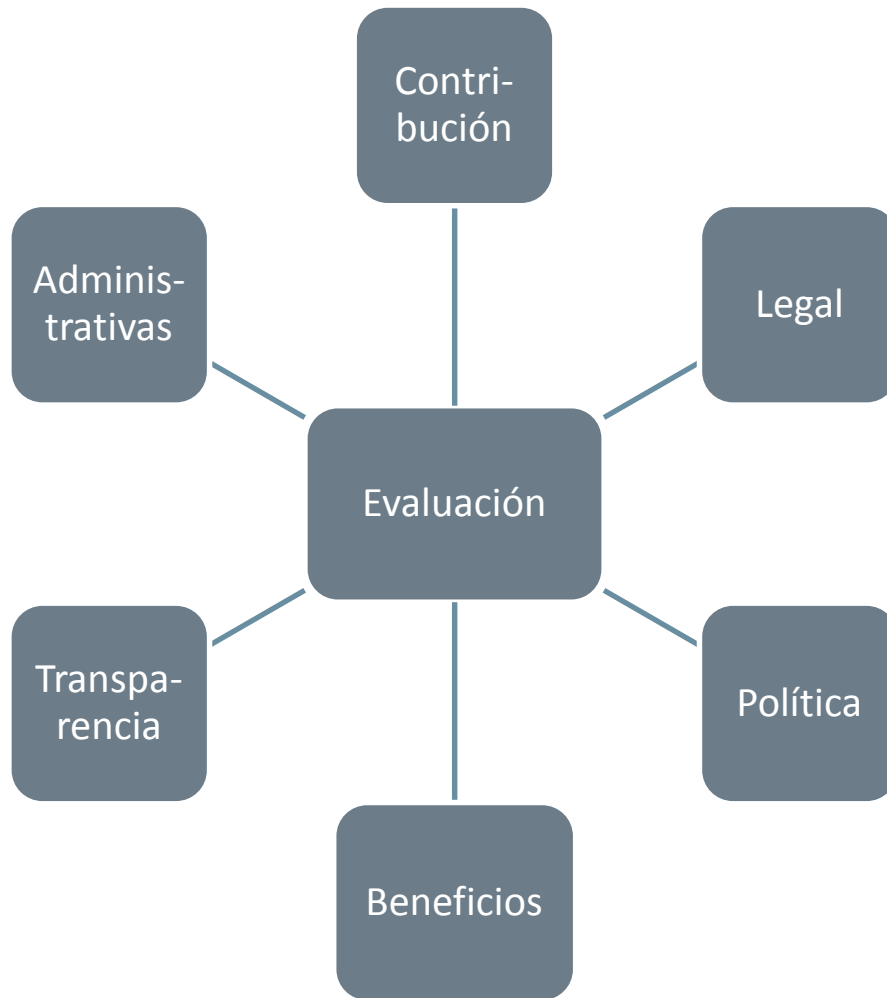
Elizabeth Line - Londres

Resumen de fondeo



Beneficios sustanciales, claros y medibles

Evaluación de fuentes



MENÚ

- ¿Beneficiarios específicos?
- ¿Beneficios localizados o generales?
- Amplio portafolio reduce riesgo
- Limitaciones de unos mecanismos pueden ser mitigadas por otros

Opciones de fondeo - Negocios

| Propuestas de mecanismos de fondeo | | | | | |
|--------------------------------------|---|-------------|--|--|------------------------|
| Fuente | Descripción | Ejemplos | Ventajas | Desventajas | Contribución Potencial |
| Tasa al impuesto sobre nómina | Incremento al impuesto sobre nómina a negocios, dedicado para uso exclusivo en inversiones de transporte público | Francia | <ul style="list-style-type: none"> • Pagado directamente por negocios. • Fuente de ingresos recurrente. • Es continuo al proceso recaudatorio actual. • Base gravable amplia. • Ingreso estable. | <ul style="list-style-type: none"> • Limitado a bajas tasas de impuesto • Potencial oposición pública/política. | \$\$\$ |
| Impuesto predial | Incremento al impuesto predial (dedicado al uso exclusivo en inversiones de transporte público), a nivel zonal o ciudad. Puede focalizarse en uso de suelo comercial. | Reino Unido | <ul style="list-style-type: none"> • Es continuo al proceso recaudatorio actual. • Puede aislarse en ubicaciones específicas y usos de suelo. • Base gravable amplia y flexible • Ingreso estable. • Fuente de ingresos recurrente. | <ul style="list-style-type: none"> • Requiere una base catastral actualizada y detallada. • Baja aceptación del sector privado. • Limitado a bajas tasas de impuesto. • Bajo poder recaudatorio. • Potencial oposición de gobiernos locales. | \$\$\$ |

Opciones de fondeo – Usuarios de vehículos (1)

| Propuestas de mecanismos de fondeo | | | | | |
|---|---|----------|---|---|------------------------|
| Fuente | Descripción | Ejemplos | Ventajas | Desventajas | Contribución Potencial |
| Parquímetros | Fondos de parquímetros designados a inversiones en infraestructura de transporte. | CDMX | <ul style="list-style-type: none"> • Recolección y designación transparente de fondos. • Fuente de ingresos estable y recurrente. • Alta eficiencia recaudatoria • Desincentiva el uso del auto. • Puede aislarse en ubicaciones específicas. | <ul style="list-style-type: none"> • Se requiere coordinación entre colonias. • Baja contribución potencial. • Aceptación pública relativamente baja. • Alta competencia con recursos para otros requerimientos de infraestructura. | \$ |
| Tasa a la verificación vehicular | Proporción del cobro por verificación vehicular dedicado exclusivamente a la inversión en transporte público. | CDMX | <ul style="list-style-type: none"> • Atiende, en parte, externalidades por el uso del auto • Es continuo al proceso recaudatorio actual. • Base gravable amplia. • Fuente de ingresos estable y recurrente. | <ul style="list-style-type: none"> • Baja aceptación pública. • Puede requerir la implementación de mecanismos de blindaje de recursos. • Limitado a bajas tasas de impuesto. | \$ |

Opciones de fondeo – Usuarios de vehículos (2)

| Fuente | Descripción | Propuestas de mecanismos de fondeo | | | Contribución Potencial |
|-------------------------------|---|------------------------------------|---|--|------------------------|
| | | Ejemplos | Ventajas | Desventajas | |
| Impuesto a la tenencia | Reinstituir el impuesto a la tenencia (o remover subsidios) | CDMX | <ul style="list-style-type: none"> • Fuertes beneficios medioambientales asociados. • Es continuo al proceso recaudatorio actual. • Base gravable amplia. • Ingreso estable y recurrente. • Desincentiva el uso del auto. | <ul style="list-style-type: none"> • Aceptación pública extremadamente baja. • Requiere coordinación entre estados. | \$\$ |
| Cargos por congestión | Cobros introducidos a vehículos que operan en una zona designada, que presenta altos niveles de tráfico y congestión. | Londres, Singapur, Estocolmo | <ul style="list-style-type: none"> • Alta contribución potencial • Desincentiva el uso del auto. • Ingreso estable y recurrente. • Fuertes beneficios medioambientales y económicos asociados. | <ul style="list-style-type: none"> • Costos de recaudación altos. • Base gravable baja. • Baja aceptación pública. | \$\$\$ |

Opciones de fondeo – Desarrolladores

| Propuestas de mecanismos de fondeo | | | | | |
|---|---|-------------------|---|--|------------------------|
| Fuente | Descripción | Ejemplos | Ventajas | Desventajas | Contribución Potencial |
| Impuesto a desarrollos | Cargo basado en el espacio planeado por nuevos desarrollos | Reino Unido | <ul style="list-style-type: none"> • Cargo consistente y transparente. • Puede ser ligado a procesos recaudatorios existentes. • Alto potencial recaudatorio. | <ul style="list-style-type: none"> • Fuente de ingresos irregular. • Baja aceptación del sector. | \$\$\$ |
| Explotación de instalaciones de transporte | Concesiones privadas para desarrollar centros de transferencia modal y su propiedad comercial / residencial | CDMX, Reino Unido | <ul style="list-style-type: none"> • Usa potencial de desarrollo en bienes existentes • Se pueden transferir riesgos de costos. • Interesante para el sector privado. • Alto potencial de blindaje de recursos. | <ul style="list-style-type: none"> • Puede limitar futuras expansiones de capacidad. • Requiere un organismo regulador. • Oposición pública frecuente. | \$\$ |
| Certificados de potencial de construcción adicional (CEPACs) | La agencia de gobierno local identifica la cantidad y tipo de desarrollo adicional permitido en un área definida. Luego, subasta certificados para el derecho a realizar operaciones de construcción en el área | Brasil | <ul style="list-style-type: none"> • Fuente dinámica al desarrollo de mercados. • Puede combinarse con elementos de planeación urbana. • Alto potencial recaudatorio. • Reduce costos de transacción, al contemplar mecanismos de mercado. | <ul style="list-style-type: none"> • Operación regulatoria y operativa compleja. • Creación de un organismo regulador local necesaria. • Requiere cambios legislativos significativos. | \$\$\$ |

Opciones de fondeo – Propietarios

| Fuente | Descripción | Propuestas de mecanismos de fondeo | | Desventajas | Contribución Potencial |
|--|---|------------------------------------|---|---|------------------------|
| | | Ejemplos | Ventajas | | |
| Contribuciones por mejoras por obras públicas | Cargo a propietarios que se benefician de proyectos de mejoramiento urbano | México, Colombia | <ul style="list-style-type: none"> • Contemplado en la legislación actual. • Implementación instucional relativamente fácil. • Capaz de aportar hasta el 50% de los costos de infraestructura. • Proceso de blindaje de recursos fácil de implementar. | <ul style="list-style-type: none"> • Limitado a apoyar proyectos con beneficios “aislados”. • Muy baja aceptación pública. • Baja eficiencia recaudatoria. | \$\$\$ |
| Impuesto a transacciones de compra/venta | Ampliación del impuesto de compra/venta de propiedades blindado para uso en infraestructura de transporte | | <ul style="list-style-type: none"> • Relacionada directamente con el valor de la tierra. • Continuación de procesos recaudatorios actuales. • Alta eficiencia recaudatoria. | <ul style="list-style-type: none"> • Fuente de ingresos irregular. • Baja aceptación pública (al ser un incremento). • Limitado a bajas tasas de impuesto. | \$\$ |

Funding Options – Public Transport Users

| Fuente | Descripción | Propuestas de mecanismos de fondeo | | Desventajas | Contribución Potencial |
|---|--|------------------------------------|--|---|------------------------|
| | | Ejemplos | Ventajas | | |
| Excedente de ingresos de pasajeros | Las tarifas de transporte público por encima de los costos de operación podrían soportar costos de capital, si se destinan (blindan) para tal fin. Por ejemplo, las tarifas hacia aeropuertos. | Reino Unido | <ul style="list-style-type: none"> • Ligado a beneficiarios directos • Fácil implementación institucional • Alta eficiencia recaudatoria. | <ul style="list-style-type: none"> • Muy poco probable en el contexto de México. • Fuerte oposición pública. • Potencial oposición privada (concesionarios). • Difícil de blindar. | \$\$ |

Comentarios finales

- El diseño de mecanismos que capturen una proporción de los beneficios puede crear un proceso de fondeo sostenible
- Un menú de fuentes de fondeo permitirá acomodarse a las características del Proyecto y reducir riesgos

Gracias

Liliana.pereira@sdgworld.net

Armando.orta@sdgworld.net

RENUNCIA: Este trabajo sólo puede ser utilizado en el contexto y el alcance del trabajo para el que Steer Davies Gleave fue encargada y no podrá ser invocado en parte o por entero por una tercera parte, o ser utilizado para ningún otro propósito. Cualquier persona o institución que decida utilizar cualquier parte de este trabajo sin el permiso expreso y por escrito de Steer Davies Gleave se considerará que otorga su conformidad en indemnizar a Steer Davies Gleave por todas las pérdidas o daños que resulten de dicha utilización. Steer Davies Gleave ha preparado este trabajo utilizando prácticas y procedimientos profesionales usando la información disponible por ella en el momento y por tanto cualquier nueva información podría alterar la validez de los resultados y conclusiones hechas.