



ECONOMÍA & FINANZAS

NEWSLETTER
NOVIEMBRE

EDITORIAL

TARIFICACIÓN VIAL Y NUEVOS SISTEMAS

El pasado 19 de Mayo, el gobierno uruguayo lanzó una noticia en su página web titulada “Vehículos que no posean el Tag, serán registrados y deberán abonar el peaje por SUCIVE”. El informe comienza planteando la idea de que en los puestos de recaudación de peajes se procederá, paulatinamente, al retiro de la cobranza manual con cajeros. El plan a llevarse a cabo implicaría en un comienzo, el retiro de cajeros en horario nocturno, para posteriormente ser retirados en el horario diurno. Asimismo, se explica que, cuando no se tenga el Tag se registraría la matrícula y el cobro iría al SUCIVE.

Probablemente esto despierte muchas interrogantes, como por ejemplo: ¿Por qué la tarificación vial?, ¿Cuáles son los beneficios detrás de esta política para la sociedad en su conjunto?, entre muchas otras preguntas que podrían surgir. En esta editorial nos centraremos en comprender la tarificación vial desde la perspectiva del usuario.

En primer lugar, es importante entender que la tarificación vial es un instrumento efectivo y necesario en el marco de las políticas públicas de transporte, para mantener en buen estado las rutas. Lo que consecuentemente genera mejoras en la circulación, disminución de los siniestros de tránsito y reducción de los tiempos y costos de viaje. Asimismo, la efectividad del instrumento está estrictamente vinculada a como se gestione el mismo. Por ejemplo, el mecanismo de cobro que se utilice tendría un impacto directo en la congestión de tránsito.

Una gran ventaja de la automatización es el impacto que tiene en los niveles de congestión, reduciéndolos significativamente comparado con los peajes con cabinas de cobranza. Esto se debe a que al detener los vehículos completamente para efectuar cobro se pierde mucho tiempo (el cobro está sujeto a la aprobación del pago del recaudador, si el usuario necesita cambio, etc.) y se genera congestión vehicular.

Asimismo, es cierto que es la automatización de la tarificación vial es un camino eficiente, pero también hay que tener en cuenta que no es tan fácil de aplicar en un futuro inmediato. Durante un tiempo considerable se necesitan puestos de peaje manuales para atender a los usuarios que no deseen en primera instancia participar del peaje de cobro automático. La experiencia de Noruega en la implementación de esta modalidad de cobro, demostró que es esencial que el cobro automático presente descuentos en relación al pagado manualmente con el fin de fomentar la adaptación a la automatización de la tarificación vial.

En la Red Vial Nacional del Uruguay hay 15 puestos de peajes y, según datos expuestos por las autoridades, los costos de operación del actual sistema de peajes representan cerca del 30% de la recaudación global del sistema. Esto impacta en un alto costo de transacción, pero también limita la posibilidad de sumar nuevos puestos en zonas con tránsitos menores, debido a que los mismos no sean autosustentables.

Por su parte, en los últimos años y con particular intensidad durante la primera década de este siglo, el sector agropecuario uruguayo ha crecido y se ha transformado significativamente. El crecimiento se dio en casi todas las cadenas de valor, no obstante, el sector forestal y el de la producción de granos han sido uno de los principales protagonistas del crecimiento. Este aspecto, considerando a los peajes como fuente de ingresos públicos para financiar carreteras es relevante, ya que la infraestructura vial del país tiene un rol fundamental en la competitividad dentro de las cadenas de valor.

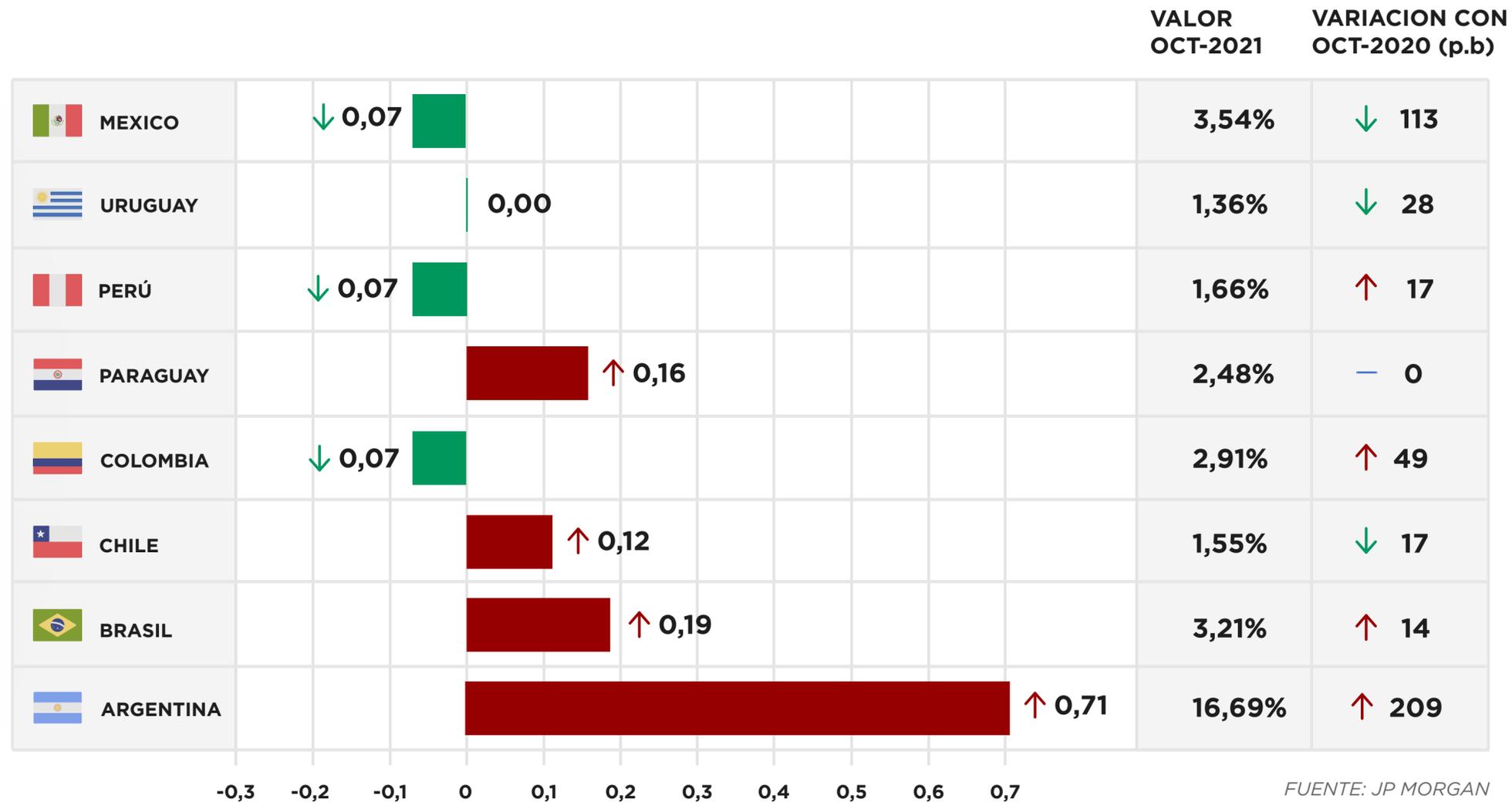
Finalmente, varios autores que han estudiado el tema, han mencionado que la principal limitante de la automatización de los peajes es la aceptación política y pública. Por ello, **es muy importante que el canal de comunicación entre el gobierno y la población sea claro sobre las razones detrás de la automatización, y demostrar que los beneficios que esto podría brindar a la sociedad en su conjunto son mayores a los costos que tiene.**



MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 1: VARIACIÓN DEL RIESGO PAÍS EN OCTUBRE 2021 RESPECTO A OCTUBRE 2020



- El mes de octubre evidenció un comportamiento dispar del riesgo país para los países presentados.
- En el caso puntual de Argentina, Brasil y Chile, la combinación de factores internos asociados a la propia política interna de cada país afectó negativamente el indicador.

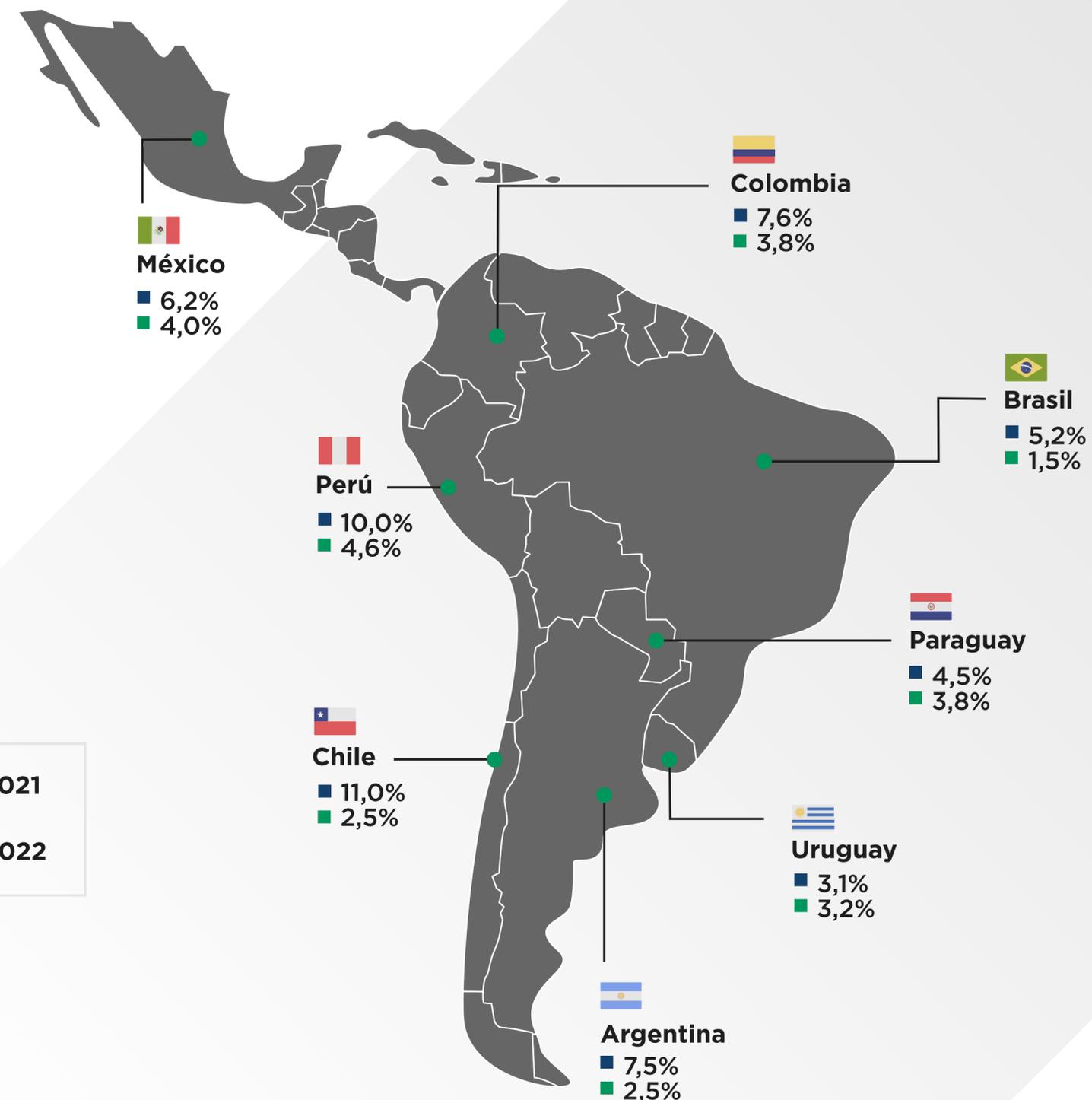
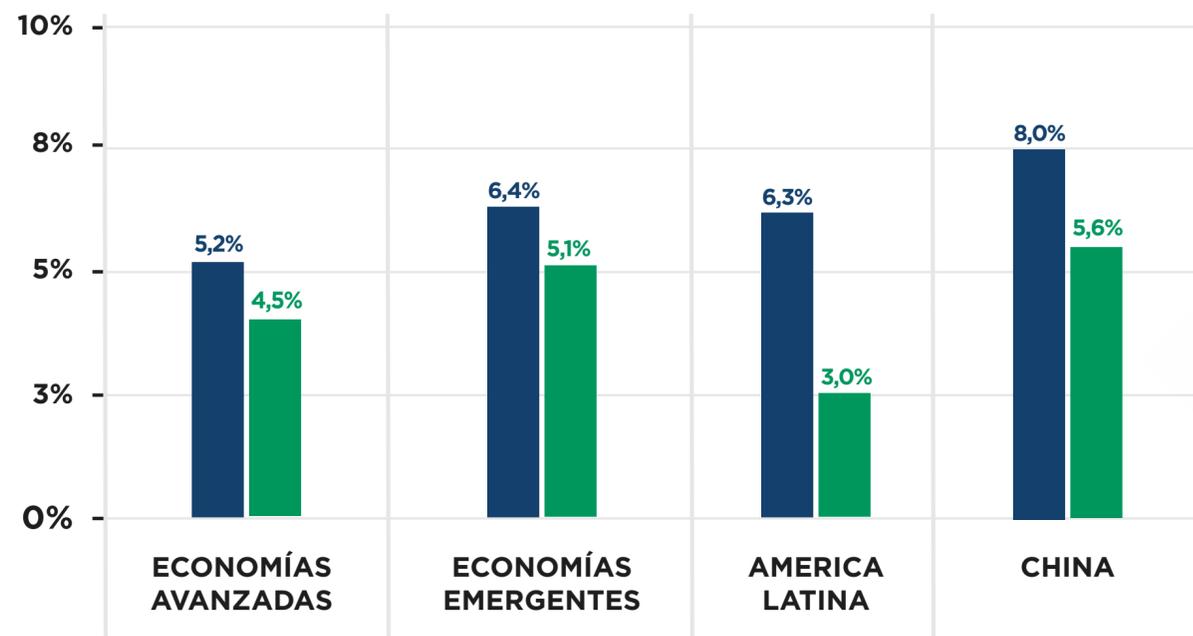
El riesgo país se puede medir en puntos básicos, equivaliendo 100 puntos básicos un 1% o una unidad en este cuadro.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 2: PIB

- La última actualización de las perspectivas de la economía mundial realizadas por el Fondo Monetario Internacional no mostró grandes variaciones en materia de proyecciones de actividad económica mundial para el presente año y 2022.
- Particularmente, para América Latina se proyecta un mayor crecimiento en 2021 (6,3%) y uno menor para el próximo año (3%), afectado por un atraso relativo en el proceso de vacunación y a un deterioro significativo de las perspectivas económicas vinculadas a problemas políticos internos de algunas de las economías relevantes.
- Sin embargo, debe señalarse el gran componente de incertidumbre y los potenciales riesgos existentes que pueden afectar el crecimiento de la economía de los países de la región, tales como una evolución desfavorable de la pandemia, un menor impulso por el agotamiento de medidas de estímulo llevadas a cabo, una baja de los precios de las materias primas y un adelanto del ajuste de la política monetaria de los principales bancos centrales del mundo.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A INFORME PERSPECTIVAS ECONÓMICAS DEL FMI DE OCTUBRE 2020.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA

INDICADOR 3: TASA RENTABILIDAD REAL DEL CAPITAL PRIVADO POR SECTOR (MODELO CAPM)

OCTUBRE 2021	 TRANSPORTE	 ENERGÍA	 AGUA Y SANEAMIENTO	 INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
 ARGENTINA	27,48%	24,78%	23,35%	26,37%
 BRASIL	15,46%	12,55%	11,02%	14,26%
 CHILE	13,76%	10,90%	9,38%	12,58%
 COLOMBIA	14,62%	11,86%	10,40%	13,49%
 MÉXICO	15,45%	12,65%	11,17%	14,30%
 PARAGUAY	16,14%	12,93%	11,22%	14,82%
 PERÚ	13,68%	10,87%	9,38%	12,52%
 URUGUAY	13,77%	10,87%	9,33%	12,57%
PROMEDIO PAÍSES	16,30%	13,43%	11,91%	15,11%

OCTUBRE 2020	 TRANSPORTE	 ENERGÍA	 AGUA Y SANEAMIENTO	 INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
 ARGENTINA	26,28%	21,09%	25,41%	22,30%
 BRASIL	16,51%	10,94%	15,58%	12,24%
 CHILE	14,93%	9,44%	14,02%	10,72%
 COLOMBIA	15,13%	9,83%	14,25%	11,07%
 MÉXICO	17,67%	12,29%	16,78%	13,55%
 PARAGUAY	17,46%	11,29%	16,43%	12,73%
 PERÚ	14,51%	9,11%	13,61%	10,37%
 URUGUAY	15,11%	9,53%	14,18%	10,83%
PROMEDIO PAÍSES	17,20%	11,69%	16,28%	12,98%

FUENTE: PÁGINA PRINCIPAL DE ASWATH DAMODARAN, FED, JP MORGAN, PORTALES WEBS DE ORGANISMOS OFICIALES DE LOS PAÍSES PRESENTADOS.

CAPM: $ke = rf + \text{Beta leverage} (rm - rf) + \text{Riesgo pais}$

ke: Tasa de rentabilidad requerida

rf: Tasa libre de riesgo (10y treasury bond USA)

Beta leverage: $\text{Beta unleverage} * \{1 + (1 - \text{tasa de impuestos país}) * \text{ratio deuda}(60) / \text{equity}(40)\}$

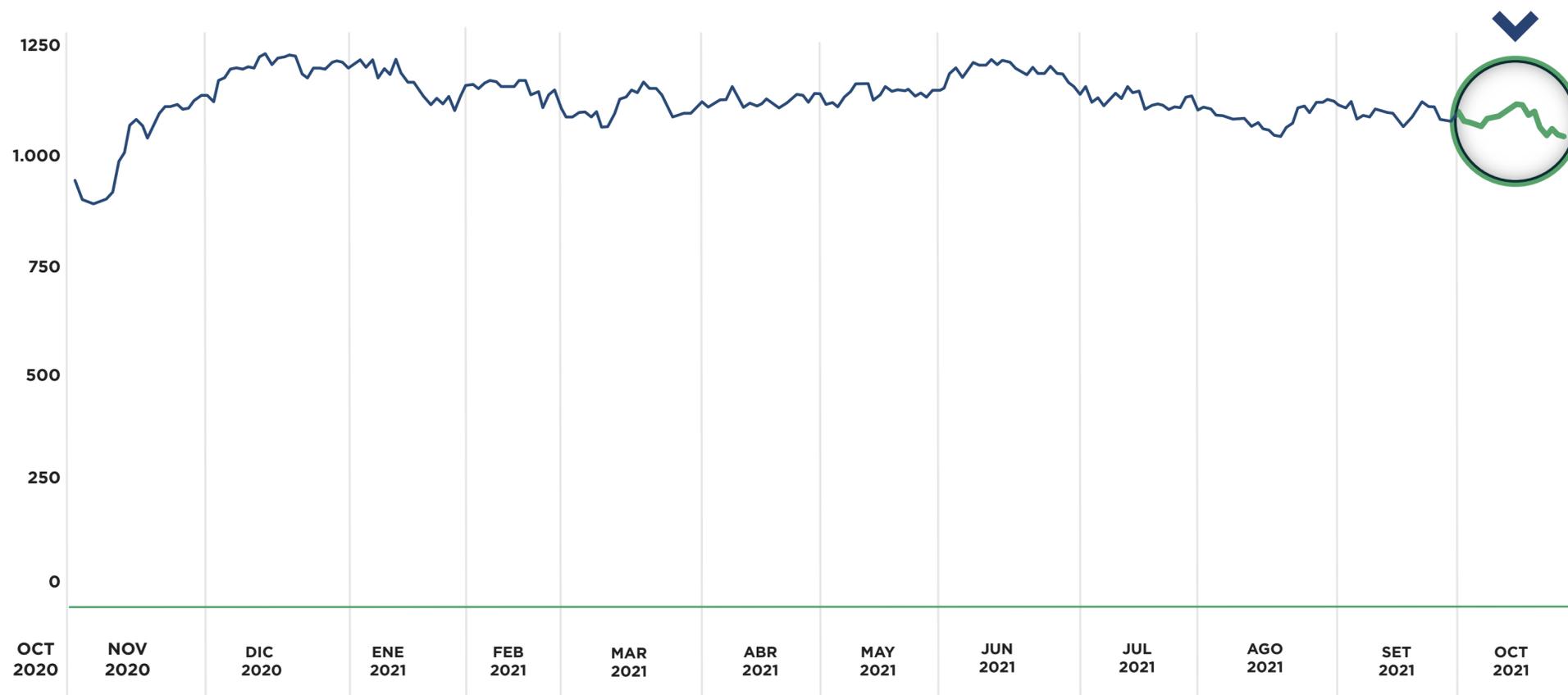
rm: Riesgo de mercado

El modelo asume que el mercado cumple con los supuestos de eficiencia y por lo tanto los inputs del mismo son valores de equilibrios a largo plazo. Por lo que las tasas calculadas se deben tomar como referencia. Es decir, debido a que la realidad no necesariamente se encuentra bajo los supuestos del modelo, la tasa requerida en un proyecto determinado debe estar en el orden de magnitud y no necesariamente cumplir exactamente con el valor mostrado.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA

INDICADOR 4: S&P LATIN AMERICA INFRASTRUCTURE INDEX



FUENTE: S&P DOW JONES INDICES

El S&P Latin America Infrastructure Index sigue las empresas líderes en la industria de la infraestructura de América Latina. Para mantener la diversificación, el índice clasifica a los componentes a través de cuatro sectores distintos de infraestructura: energía, transporte, telecomunicaciones y servicios públicos.

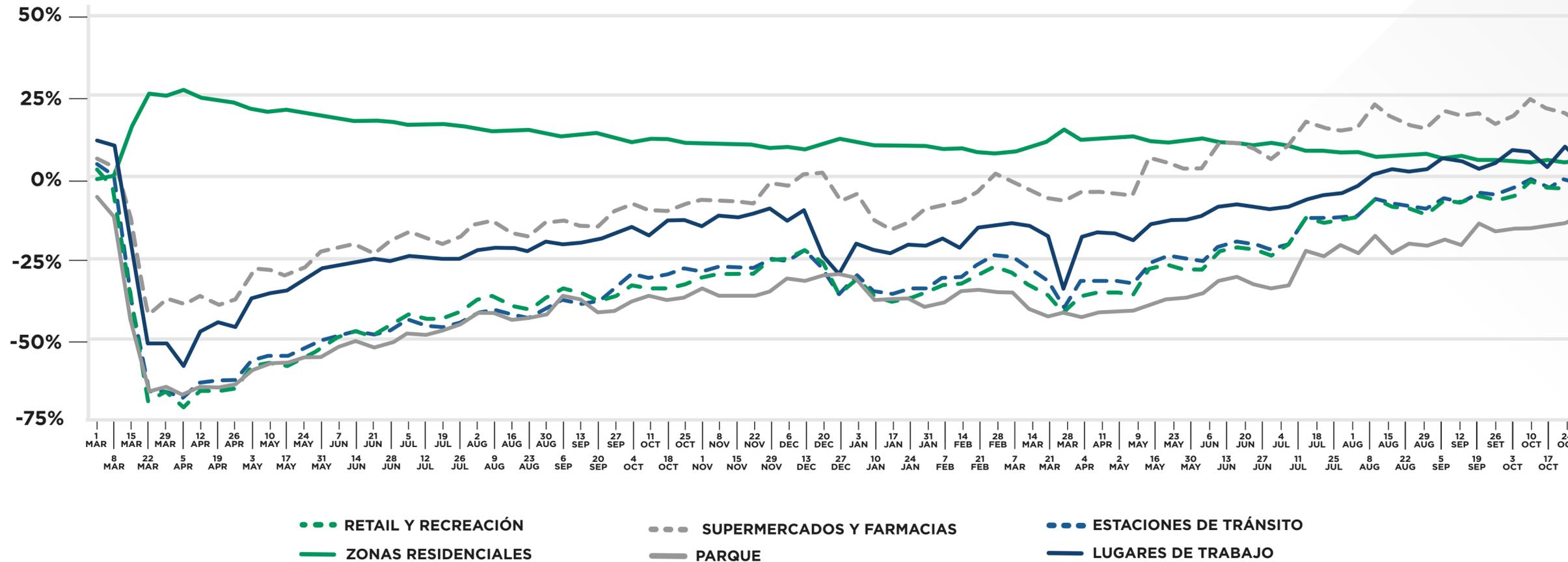
El valor del índice en octubre registró una reducción de -3,7%, acumulando desde el comienzo del año una baja de -14%.

Sin embargo, si se toma en cuenta la variación interanual del índice, se encuentra significativamente por encima (8,7%)

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE MOVILIDAD

INDICADOR 5: MOVILIDAD



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A GOOGLE COMMUNITY MOBILITY REPORTS

La gráfica representa el promedio de la movilidad de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, México, Paraguay, Perú y Uruguay. Los datos muestran cómo cambia la cantidad de visitantes en los lugares categorizados (o el tiempo que pasan en ellos) en comparación con días de referencia. Estos últimos representan un valor normal en un día de la semana y es el valor medio en el periodo de 5 semanas comprendido entre el 3 de enero y el 6 de febrero del 2020.

- Se evidencia un incremento de la movilidad en el mes de octubre, alcanzando niveles máximos desde el comienzo de la pandemia.
- Supermercado y farmacia (20%) exhibió un incremento de 1 punto porcentual (p.p) en octubre, siendo la categoría que registra un mayor nivel de movilidad en comparación a los valores observados pre-pandemia.
- Retail y recreación con un valor de -3%, registró un incremento de 3 p.p en relación a setiembre.
- Parques evidenció una variación positiva de 4 p.p. Aunque aún se mantiene con una movilidad relativamente baja comparativamente..
- Lugares de trabajo (5%) y estaciones de tránsito (-2%) registraron un ligero incremento de 1 p.p en octubre..
- Zonas residenciales se mantuvo casi al mismo nivel que el mes previo (5%), registrando una variación negativa mínima de 0,4 p.p en el mes de octubre.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE COVID 19 Y MOVILIDAD

INDICADOR 6: STRINGENCY INDEX

	JULIO	AGOSTO	SETIEMBRE	OCTUBRE
 ARGENTINA	75,9	75,9	75,9	42,6
 BRAZIL	56,9	51,4	51,4	40,3
 CHILE	84,7	78,7	63,4	31,9
 COLOMBIA	62,04	51,04	51,04	51,04
 MEXICO	44,4	67,13	35,19	35,19
 PARAGUAY	49,1	49,07	42,59	38,89
 PERÚ	70,4	67,59	61,11	66,67
 URUGUAY	55,56	55,56	55,56	55,56

➤ Ante el avance del proceso de vacunación y la mejora en la situación sanitaria de la región, se registró un **fuerte relajamiento de las políticas de restricción** para la mayoría de los países analizados.

FUENTE: THOMAS HALE, SAM WEBSTER, ANNA PETHERICK, TOBY PHILLIPS, AND BEATRIZ KIRA (2020). OXFORD COVID-19 GOVERNMENT RESPONSE TRACKER, BLAVATNIK SCHOOL OF GOVERNMENT.

Esta es un indicador compuesto con base en nueve indicadores de respuesta de gobiernos que incluyen cierres de escuelas, lugares de trabajo, cierres y prohibiciones de viaje, entre otros. Reescalados a un valor de 0 a 100, siendo (100 = más estricto)

NOTICIAS

Autor: Paloma Silva

Impulsando los Objetivos de Desarrollo Sostenible desde el Sector Vivienda: 18 reformas estructurales y políticas públicas



FUENTE: BID, 20 OCTUBRE 2021

Compartimos blog publicado por el BID donde se abordan qué reformas y políticas, alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, deberían tener lugar para conseguir cerrar la brecha habitacional de una manera socialmente responsable en Latinoamérica.

[VER MÁS](#)

Autor: Diario El País

El 2021 será un “año récord de inversión pública”, según el Ministerio de Transporte: ¿qué obras prevé?



FUENTE: DIARIO EL PAÍS, 20 OCTUBRE 2021

Compartimos nota de prensa publicada por diario El País, donde se anuncia por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Uruguay altos niveles de inversión en la red vial para el presente año y en 2022. Dentro de los Proyectos mencionados, se encuentran la extensión de la doble vía en las rutas 5, 1, 8 y 9, la rehabilitación de la Ruta 6, entre otros asociados al Ferrocarril Central y UPM.

[VER MÁS](#)

Autor: Ángel G. Perianes

La propuesta ecológica se hace fuerte en los mercados



FUENTE: DIARIO EXPANSIÓN (ESPAÑA), 20 OCTUBRE 2021

Noticia publicada por Diario Expansión de España el cambio en el paradigma hacia una inversión de proyectos comprometidos con la sostenibilidad. En los últimos años ha cobrado importancia la financiación a través de bonos verdes, convirtiéndose en un mercado principal en casi todas las geografías, destacándose Europa y Latinoamérica. Se espera en los próximos años un crecimiento sostenido de este mecanismo de financiación, como otros vinculados a inversiones sostenibles.

[VER MÁS](#)



 **Uruguay**
Benito Nardone 2273, Montevideo.
Tel. (598) 2 714 93 63

 **Perú**
Melitón Porras 372 of. 706, Miraflores, Lima.
Tel. (51) 926 910 908

 **España**
Jalón 7 28221, Majadahonda, Madrid.
Tel. (34) 619 071889

 info@aic-economia.com

 [@AICEconomia](https://www.linkedin.com/company/aic-economia)

 [@AIC_Economia](https://twitter.com/AIC_Economia)

