

EDITORIAL

MOVILIDAD URBANA: CAMBIOS, TENDENCIAS E INTERROGANTES

A lo largo de la historia han habido pandemias, como la peste negra en la Edad Media hasta pasar por enfermedades mucho más recientes como el sarampión, la viruela o la gripe porcina en 2009. Sin embargo, en este contexto de hiper-conectividad, nunca vivimos en estado de cuarentena global, nunca pensamos que sería tan veloz la instalación de un Estado de emergencia ni la implementación de políticas de confinamiento de tal magnitud y duración. Si bien las políticas llevadas a cabo y el grado de las medidas han sido heterogéneas, ningún país se ha escapado de la situación extraordinaria en la que vivimos.

En la actualidad, a excepción de ciertos países, nos encontramos bajo medidas que restringen la movilidad o limitan la actividad. Se cierran fronteras, se instalan controles internos, se expande el paradigma de la seguridad y el control, se exige el aislamiento y el distanciamiento social, entre otros. Según algunos expertos, estas medidas pueden durar hasta fin de año o inclusive hasta 2022, dependiendo de las efectividad y velocidad de la vacunación.

Como consecuencia de estas políticas, el número de usuarios y el volumen de ingresos de la red de transporte público se han desplomado en todo el mundo, lo que ha obligado a recortar los servicios. Esta tendencia es preocupante dado que, antes de la pandemia, solo alrededor de la mitad de la población urbana gozaba de un acceso fácil al transporte público, y a su vez, trae aparejado principalmente dificultades para el traslado a los estratos socioeconómicos más bajos.

En paralelo, varias ciudades han promovido el uso de las bicicletas y los desplazamientos a pie como alternativa. De esta manera, nuevos grupos de usuarios pueden aprovechar la rentabilidad y los beneficios para la salud que ofrecen estas formas de transporte. Es posible que la buena receptividad que han tenido estas iniciativas aliente a las autoridades gubernamentales a destinar más espacios a fines semejantes, aumentando, así, la movilidad y la seguridad post pandemia.

En esa línea, surgen algunas preguntas, tales como:

¿La pandemia provocará un cambio general en el comportamiento de la movilidad?- ¿Las empresas de transporte verán afectada su demanda de forma permanente?-¿La pandemia conducirá a un futuro cambio que promueve el uso de la bicicleta o, por lo contrario, incrementará el uso del automóvil privado?

Estas son algunas interrogantes que surgen actualmente y que aún es muy pronto para conocer una respuesta certera. No obstante, se pueden realizar algunas aproximaciones primarias.

Diversos estudios muestran que el teletrabajo va a impactar en la modalidad de trabajo post-pandemia. Ocupaciones presenciales pueden ser reemplazadas, particularmente en el sector terciario de la economía. Lo mismo puede ocurrir con la educación, principalmente a nivel universitario, en donde se observan importantes avances en modalidades virtuales, siendo uno de los segmentos de población que utilizan intensamente el transporte público. Un dato significativo es que muchos trámites que antes se hacían presenciales pudieron digitalizarse y realizarse virtualmente. Si bien Uruguay ha avanzado en esto, los trámites a distancia tienen un terreno trascendente aún de desarrollo en Latinoamérica que probablemente exijan menos movilización que antes.

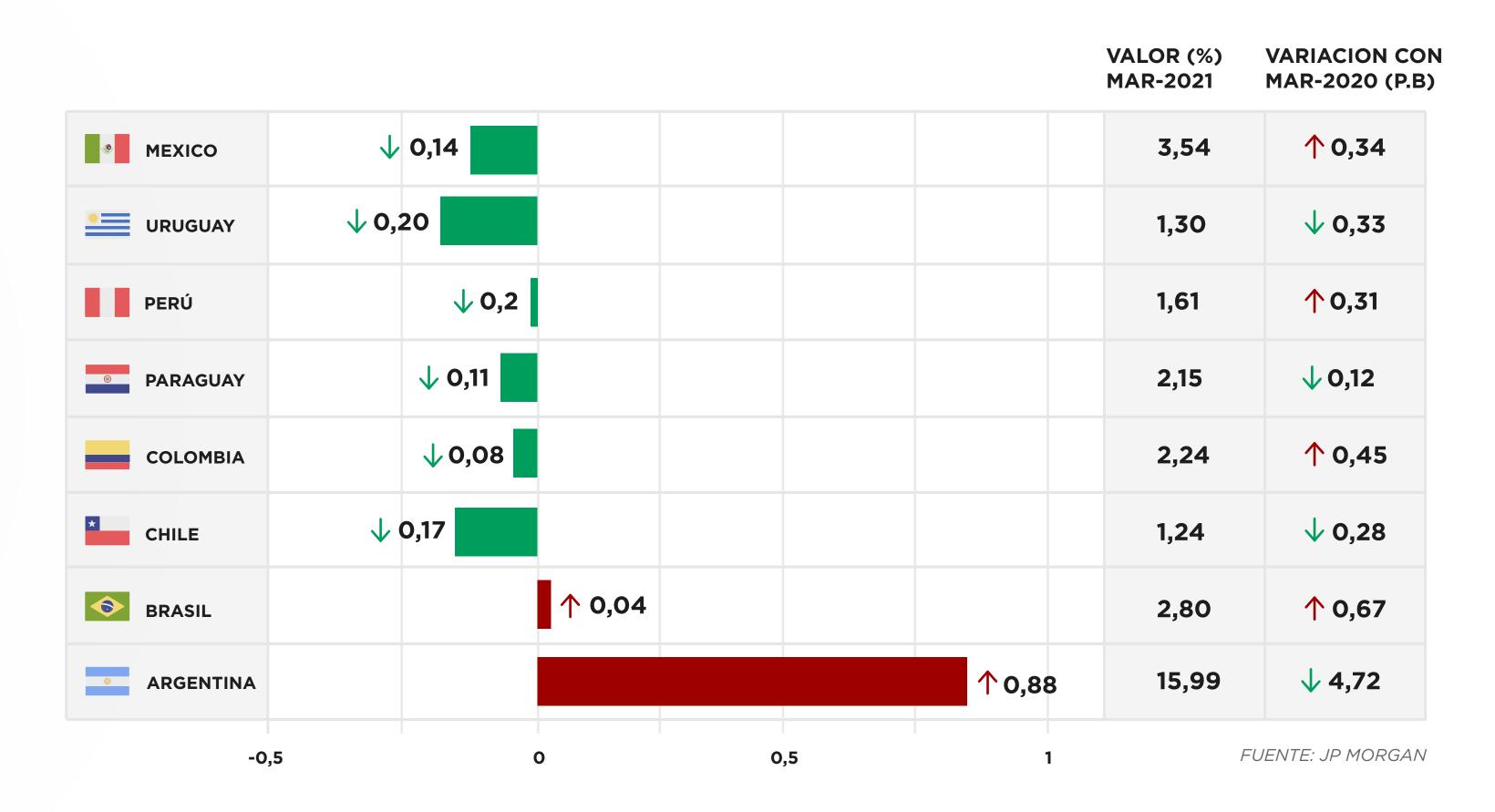
En cuanto al uso de alternativas al transporte público o automóvil privado, el problema más grande que se detecta en la región es que las calles y avenidas de las ciudades no están preparadas para mantener circulaciones seguras de autos y bicis, particularmente por el diferencial de velocidades entre ambos, hecho que provoca múltiples incidentes viales algunos con consecuencias fatales para el usuario de la bicicleta, que junto al peatón son los sujetos más vulnerables que se mueven en el entorno público.

Varias ciudades de Latinoamérica han comenzado a proyectar planes para readaptar sus vías, transformando -temporal o permanentemente-calles que antes se encontraban destinadas a automóviles, para que puedan utilizarlas peatones y ciclistas. Sin embargo, hay un camino grande por recorrer, ya que aún se cuenta con programas de infraestructura muy limitados. Salvando las diferencias, hay países en Europa tales como los escandinavos u Holanda como modelos a seguir en esta materia.

Como reflexión final, destacamos la necesidad de tomar esta situación de pandemia como una oportunidad de aprendizaje y punta pie inicial par repensar políticas públicas en diversas áreas, sobre todo en materia de movilidad, accesibilidad y transporte público, donde se encuentra que aún hay mucho trabajo por hacer y mejorar.



INDICADORES MACROECONÓMICOS INDICADOR 1: VARIACIÓN DEL RIESGO PAÍS EN MARZO 2021 RESPECTO A FEBRERO 2021

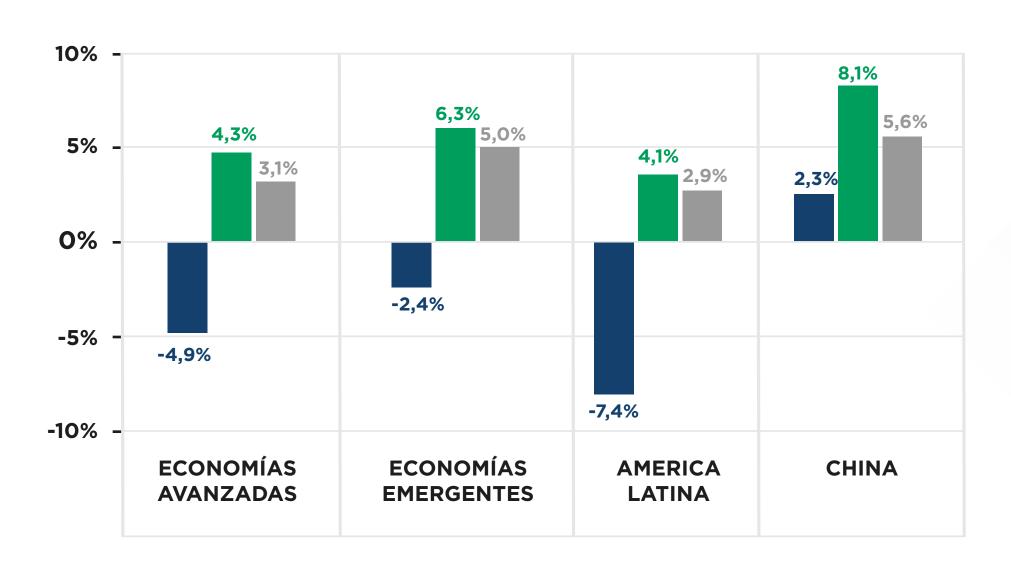


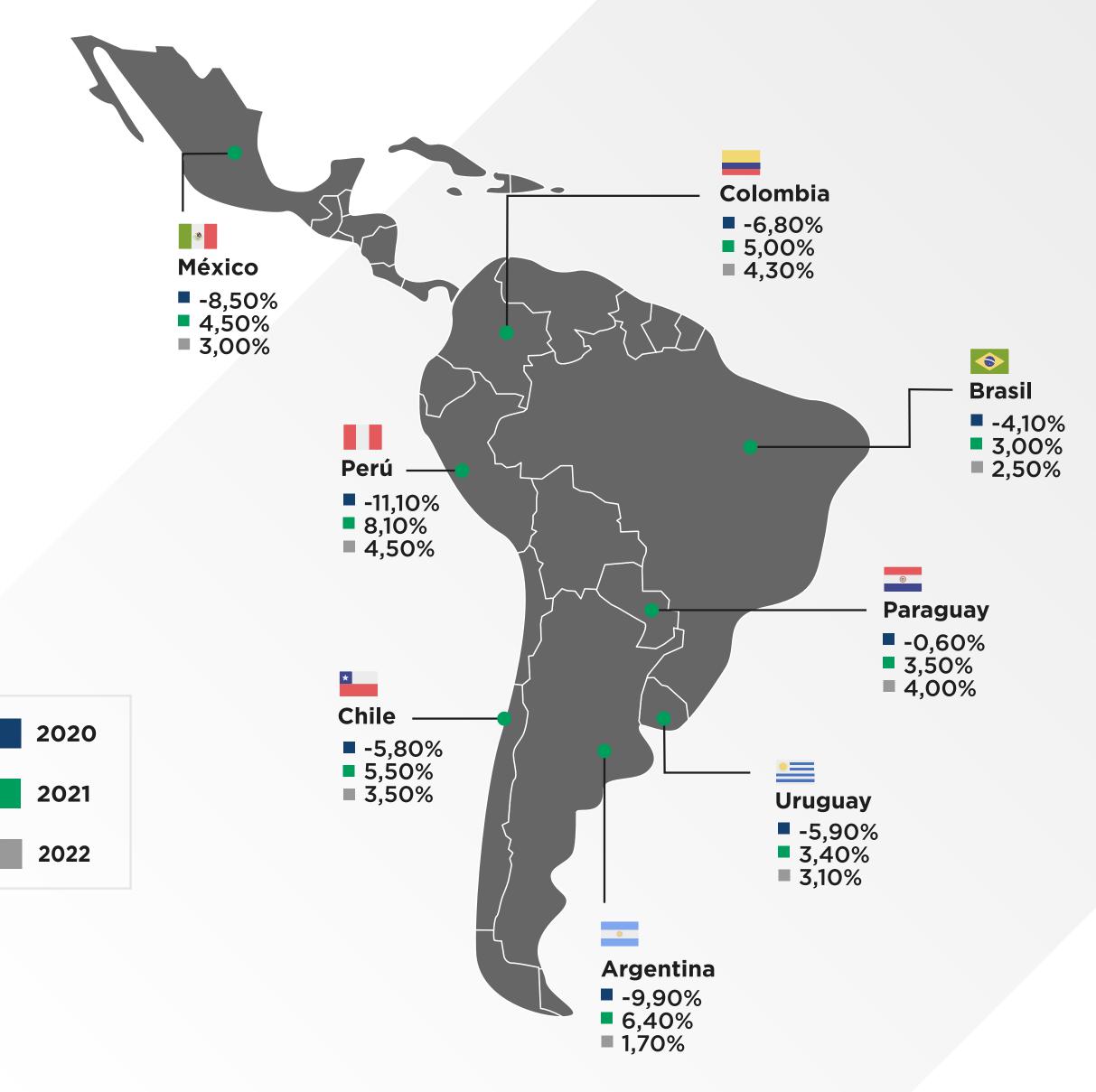
- La mayoría de los países experimentaron una reducción en el riesgo país en marzo. No obstante, se destaca la situación de Argentina donde existe una creciente desconfianza en la conducción económica.
- La comparación interanual muestra que hay países que mantienen espacios de mejora o que se encuentran en una situación peor a la de marzo del año pasado, destacándose Brasil relativamente por sobre los demás con 67 puntos básicos por encima.

El riesgo país es medido en puntos básicos, equivaliendo 100 puntos básicos un 1% o una unidad en este cuadro.

INDICADOR 2: PIB

- Si bien proyectar en tiempo de incertidumbre como el actual es sumamente complicado, y así lo hacen saber los distintos organismos oficiales, las estimaciones recientes mantienen un desempeño levemente mejor en relación a las proyecciones previas realizadas por el FMI y Banco Mundial para América Latina. No obstante, el ascenso de casos de COVID 19 y el magro avance en la vacunación plantean desafíos y mayor incertidumbre en el horizonte próximo.
- En esa línea, las proyecciones marcan una recuperación económica mundial con mayor fortaleza, con un repunte en las estimaciones de la actividad mundial y mayor crecimiento esperado para USA y China significativamente. Sin embargo, aún hay riesgos notorios que pueden agravar la situación económica mundial, tales como un incremento rápido de la tasa de interés en USA o un agravamiento de la pandemia con la aparición de nuevas cepas y la reimplantación de medidas restrictivas.





INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA

INDICADOR 3: TASA RENTABILIDAD REAL DEL CAPITAL PRIVADO POR SECTOR

	Coo .	(3)		
MARZO 2021	TRANSPORTE	ENERGÍA	AGUA Y SANEAMIENTO	INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
ARGENTINA	26,86%	22,74%	24,17%	25,75%
S BRASIL	15,16%	10,73%	12,27%	13,97%
CHILE	13,53%	9,16%	10,67%	12,35%
COLOMBIA	13,96%	9,75%	11,21%	12,83%
MÉXICO	15,44%	11,17%	12,65%	14,29%
PARAGUAY	15,98%	11,08%	12,78%	14,66%
PERÚ	13,62%	9,33%	10,81%	12,46%
URUGUAY	13,78%	9,35%	10,88%	12,58%
PROMEDIO PAÍSES	16,04%	11,66%	13,18%	14,86%

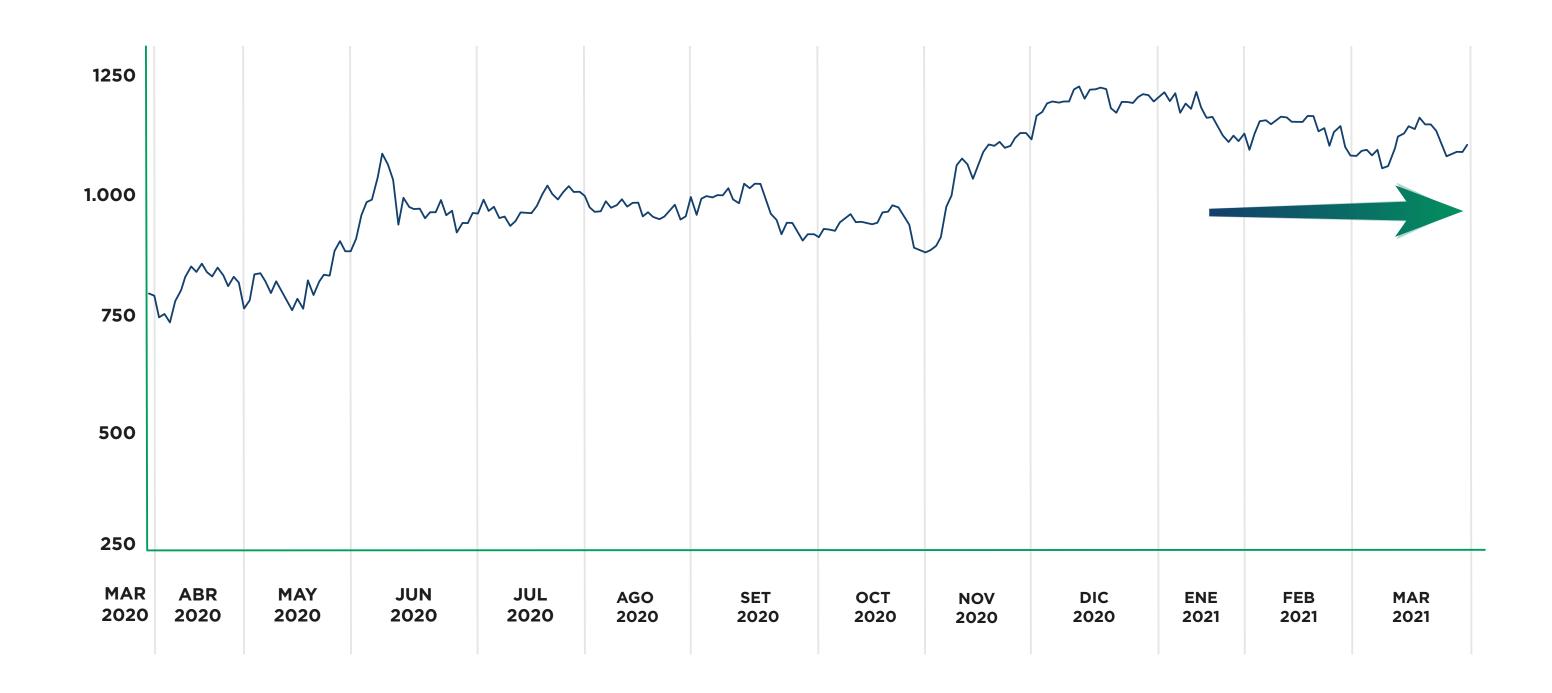
MARZO 2020	TRANSPORTE	ENERGÍA	AGUA Y SANEAMIENTO	INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
ARGENTINA	45,51%	40,38%	44,65%	41,57%
S BRASIL	16,88%	11,36%	15,96%	12,64%
CHILE	16,05%	10,60%	15,14%	11,88%
COLOMBIA	16,11%	10,85%	15,23%	12,08%
MÉXICO	18,39%	13,06%	17,50%	14,30%
PARAGUAY	18,59%	12,48%	17,57%	13,91%
PERÚ	15,42%	10,07%	14,53%	11,32%
URUGUAY	16,20%	10,68%	15,28%	11,97%
PROMEDIO PAÍSES	20,39%	14,93%	19,48%	16,21%

FUENTE: INFORMACIÓN NECESARIA EXTRAÍDA DE LA PÁGINA PRINCIPAL DE ASWATH DAMODARAN Y DE JP MORGAN.

Datos calculados con el modelo CAPM (Capital Asset Pricing Model) CAPM: ke= rf + Beta leverage (rm-rf) + Riesgo pais

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.

INDICADOR 4: S&P LATIN AMERICA INFRASTRUCTURE INDEX

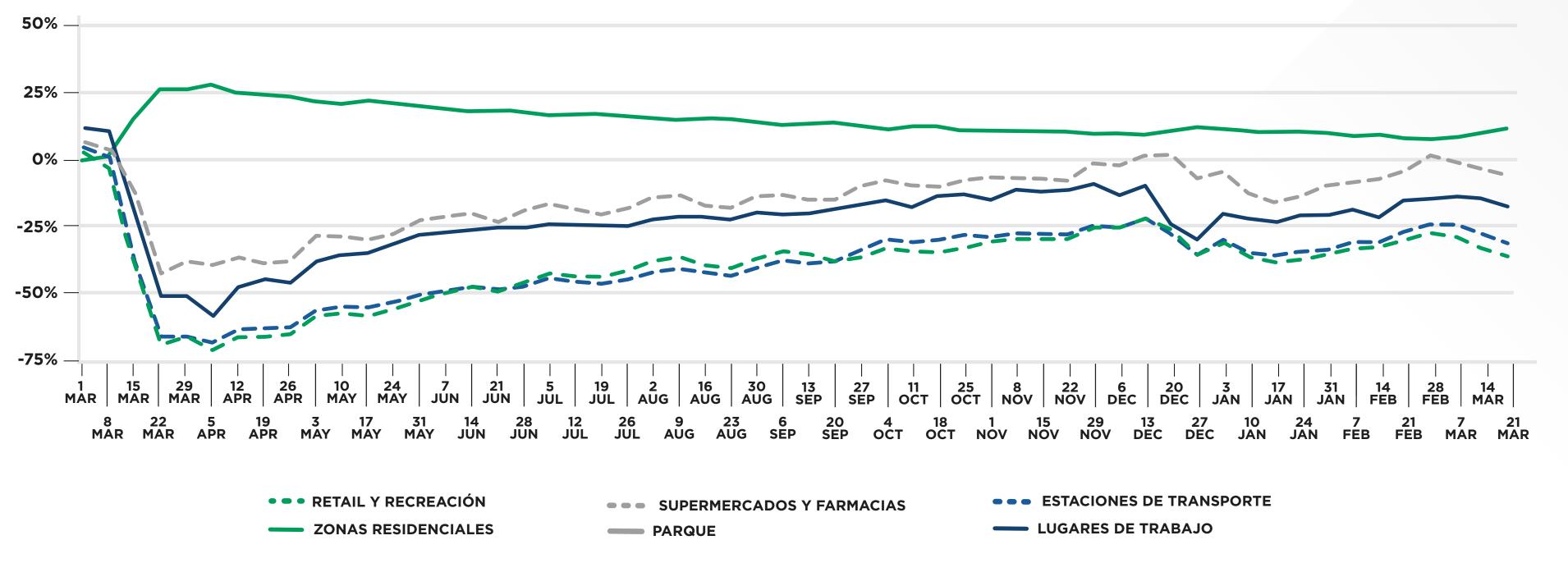


FUENTE: S&P DOW JONES INDICES

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 grupos distintos de infraestructura: energía, transporte, telecomunicaciones y servicios públicos.



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, Peru 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.

- Ante el agravamiento de la situación sanitaria, se registra una reducción de la movilidad para la mayoría de las ubicaciones en marzo :
- Supermercado y farmacia (-6%) exhibió un aumento de 2 puntos porcentuales (p.p) en marzo.
- Retail y recreación registró un valor de -36% en marzo, con una reducción de 6 p.p respecto a febrero.
- Parques experimentó una disminucón significativa (8 p.p) y continua con valores lejanos a los observados previo a la pandemia (-43%).
- Lugares de trabajo (-18%) y estaciones de transporte (-32%) registraron una caída, 2 p.p y 5 p.p respectivamente en marzo.
- Zonas residenciales continúa con un nivel mayor, 11% superior al nivel prepandemia. Asimismo, registró un aumento de 3 p.p en comparación con febrero.

INDICADORES DE COVID 19 Y MOVILIDAD INDICADOR 6: STRINGENCY INDEX

	DICIEMBRE	ENERO	FEBRERO	MARZP
ARGENTINA	79,17	79,17	77,31	70,37
BRAZIL	60,65	69,91	70,83	70,83
* CHILE	79,17	79,17	79,17	79,17
COLOMBIA	60,19	81,02	81,02	82,87
MEXICO	71,76	71,76	60,65	47,22
PARAGUAY	52,78	55,56	50,00	76,85
PERÚ	61,11	77,78	86,11	83,33
URUGUAY	70,37	64,81	68,52	87,04

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

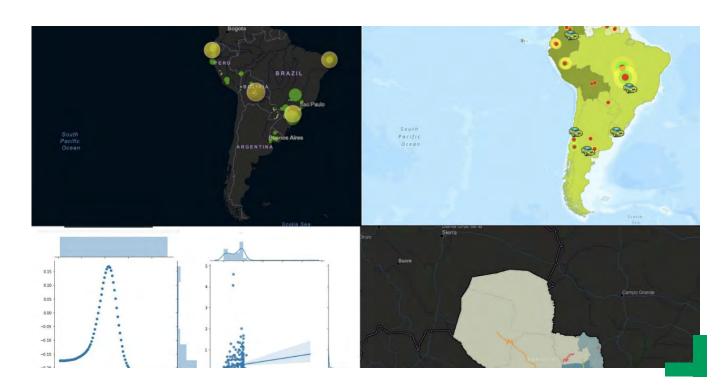
Es un indicador compuesto, basado en nueve indicadores de medidas de gobiernos que incluyen cierres de escuelas, lugares de trabajo, cierres y prohibiciones de viaje, entre otros. Reescalados a un valor de 0 a 100, siendo (100 = más estricto)

- Debido al deterioro significativo de la situación sanitaria los países aumentaron las medidas de restricción implementadas con el fin de detener el ascenso de casos, registrándose en marzo valores muy elevados en comparación a los observados a lo largo de la pandemia.
- Se destaca México como el único país que relajó las políticas de restricción y el de Uruguay que incrementó significativamente las medidas en relación a lo meses anteriores.

NOTICIAS

Autor: Gabriela Sampedro - Jesús Calderón

¿Qué tienen que ver los datos con la infraestructura?



FUENTE: BID, 25 DE MARZO 2021

Compartimos nota publicada por el BID sobre la importancia de los datos en proyectos de infraestructura. Se destaca como un elemento clave para el seguimiento de indicadores de calidad a lo largo del proyecto, así como también, para el diagnóstico de fenómenos que permitan crear estrategias hacia la toma de decisiones orientadas a mitigar posibles riesgos.

VER MÁS

Autor: Hebert Dell'Onte

Fueron aprobados los tritrenes



FUENTE: LA MAÑANA, 31 DE MARZO 2021

Nota de prensa publicada en el portal web de La Mañana, donde se confirma la aprobación por parte del MTOP del uso de tritrenes en Uruguay. En primera instancia se habilitarán para el uso del sector forestal y posteriormente para el transporte de granos. Los mismos tienen una capacidad total de 74 toneladas de carga, 30 metros de largo y entre los tres acoplados suman un total de 6 ejes.

VER MÁS

Autor: Pilar Sánchez Molina y Jorge Zarco

Proliferan proyectos de hidrógeno verde en Chile, México, Uruguay



FUENTE: PV MAGAZINE, 9 DE MARZO 2021

Compartimos nota publicada en el portal web PV Magazine, sobre la generación de nuevos proyectos de hidrógeno verde en América Latina. Junto con los proyectos anunciados en Chile, México y Uruguay se confirman en otros países de la región proyectos similares, lo que puede significar que el naciente sector del hidrógeno en América Latina puede ganar inmediatamente en escala.

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
- in @AICEconomia
- @AIC_Economia

