AIC

ECONOMÍA & FINANZAS

NEWSLETTER
NOVIEMBRE

EDITORIAL

EL FERROCARRIL CENTRAL EN URUGUAY Y LOS DESAFÍOS PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO

Durante los últimos años en Uruguay el Ferrocarril Central ha sido un asunto de suma relevancia, tanto por su impacto económico, ambiental y urbanístico, así como por las potencialidades que genera como proyecto de desarrollo. Es de público conocimiento que el negocio ancla vinculado al Ferrocarril Central es la segunda planta de UPM, que tiene como objetivo transportar la celulosa por el mismo.

¿Es posible atraer otras cargas al ferrocarril? ¿Se puede aprovechar todo su potencial?

UPM ha notificado que va a hacer uso del 50% de la capacidad, por lo que habría un margen importante para el transporte de otras producciones. El monto de la inversión es de aproximadamente 1.070 millones de dólares (2,12% del PBI de Uruguay en 2019), lo que denota el grado de magnitud de la obra. La forma de financiación utilizada por el Estado fue un contrato de Participación Público Privada (PPP), siendo la de mayor inversión de este tipo en la historia del país. Se estima que la vía soporte un tráfico anual total de 4 a 4,5 millones de toneladas.

El Ferrocarril Central forma parte de la línea ferroviaria entre el Puerto de Montevideo y Rivera. En su área de influencia, se encuentran diversos emprendimientos agrícolas, mineros, industriales y forestales, algunos de los cuales ya utilizan el ferrocarril, por lo que mejorar sustancialmente la oferta de este modo de transporte con menores costos, alentaría una utilización más intensiva de la demanda existente y la captación de nuevas cargas. No obstante, hay diversas cuestiones tanto jurídicas como de infraestructura, que probablemente limiten su posible uso.

En primer lugar, UPM tiene libre disposición de uso y tiene acceso preferencial sobre el ferrocarril. Aspecto que se debería analizar con mayor profundidad y pensar en la necesidad de que exista un claro regulador de esta infraestructura. Como se definirán las tarifas por su uso y cuantos operadores existirán, son solo algunos de los aspectos que deberán definirse con absoluta claridad.

Por otro lado, la utilización por parte de otros usuarios requerirá de inversiones adicionales: centros de transferencia, conexión a otras vías férreas, capacidad portuaria, terminales logísticas, así como una adecuada red vial que permita una conexión real con el ferrocarril. En este sentido, Uruguay ha hecho una gran inversión para mejorar la calidad de sus rutas, por lo que mantener dicha red, es un desafío complementario y no competitivo a este modo.

Existe una oportunidad que Uruguay no debería desaprovechar, y para esto es fundamental buscar los incentivos que permitan unir la oferta existente con la demanda potencial. Esto no quiere decir que sea una tarea sencilla, pero deben establecerse mecanismos de políticas públicas que potencien el proyecto atendiendo los desafíos que ello implica. No se deben escatimar esfuerzos para la atracción de cargas y el tiempo dirá si se aprovecha todo su potencial o no.

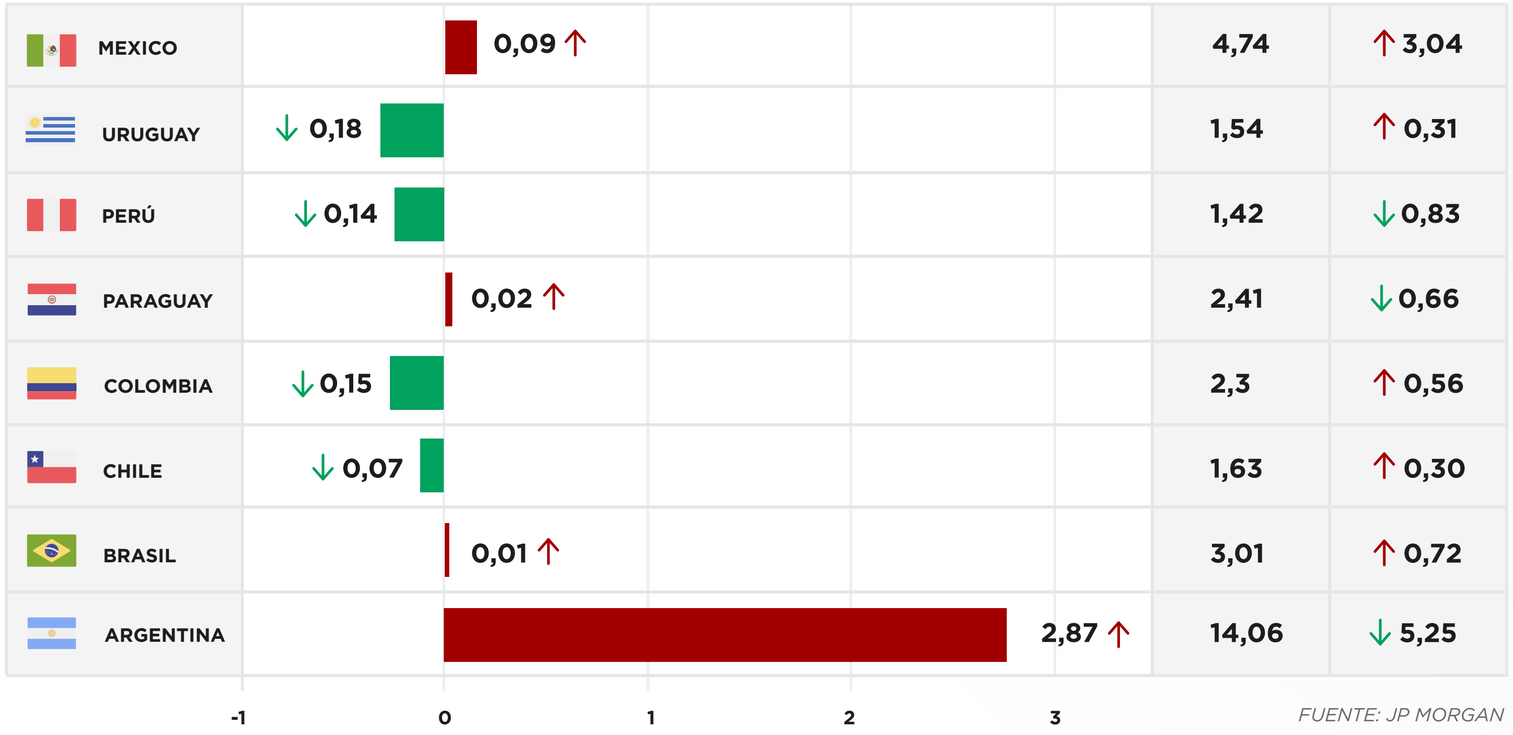
A pesar de las dificultades presentes y futuras, el Ferrocarril Central tiene las condiciones mínimas para lograr captar y generar nuevas cargas.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 1: RIESGO PAÍS

VARIACIÓN DEL RIESGO PAÍS EN OCTUBRE



	VALOR A OCT-2020 (%)	VARIACIÓN A OCT-2019
MEXICO	4,74	↑ 3,04
URUGUAY	1,54	↑ 0,31
PERÚ	1,42	↓ 0,83
PARAGUAY	2,41	↓ 0,66
COLOMBIA	2,3	↑ 0,56
CHILE	1,63	↑ 0,30
BRASIL	3,01	↑ 0,72
ARGENTINA	14,06	↓ 5,25

FUENTE: JP MORGAN

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

- A excepción de Argentina los países no presentan variaciones mensuales considerables.
- El movimiento de Argentina muestra la delicada situación macroeconómica y de pérdida de confianza actual, observándose un deterioro sustancial del indicador mensual.
- La variación anual muestra que hay un espacio de mejora en el indicador para México, o visto desde otra forma, actualmente está lejos del mismo nivel de confianza en relación al año previo.
- Paraguay y Perú presentan un aumento de confianza en los últimos 12 meses, a pesar de la situación actual de la pandemia.

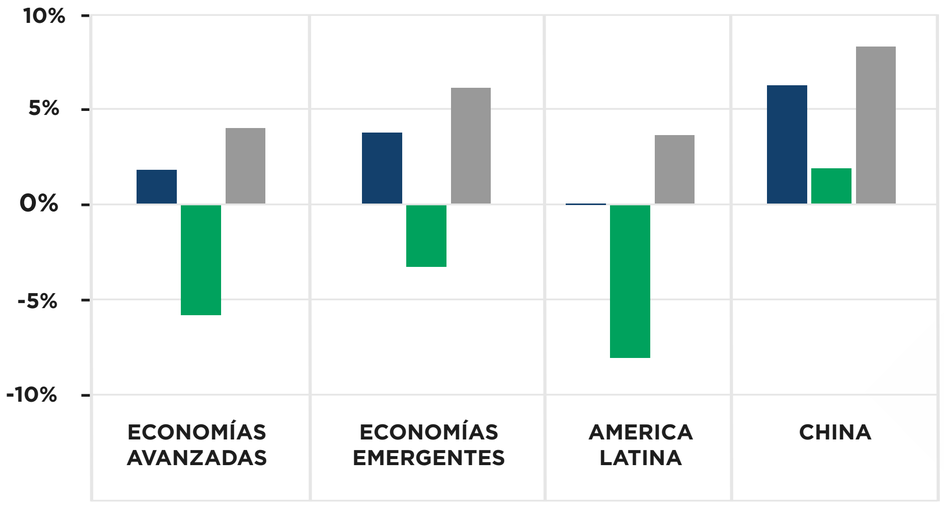
MONITOR DE INDICADORES

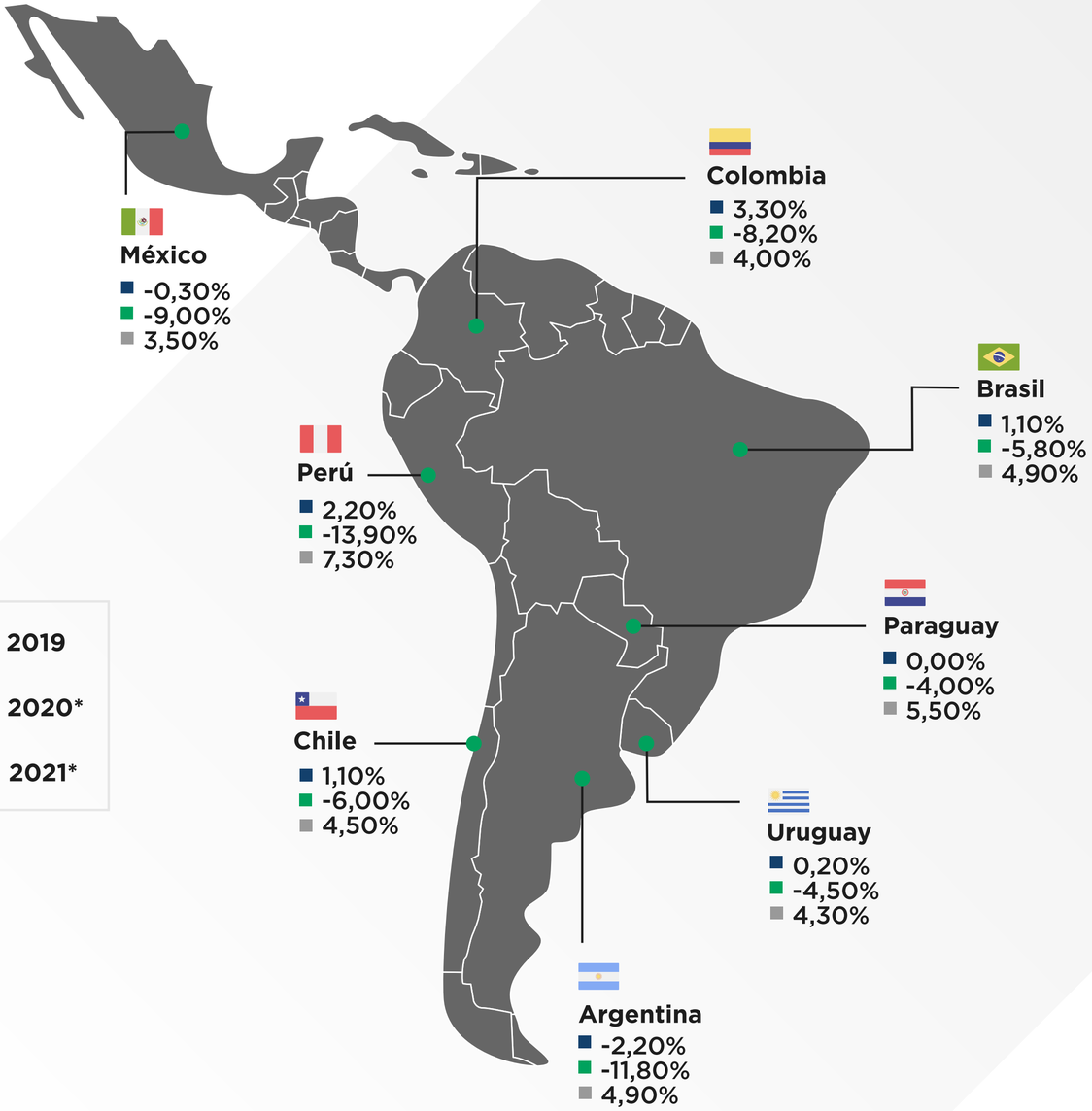
INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 2: VARIACIÓN DEL PIB

- Se proyecta que baje la actividad de todas las economías en 2020 y con excepción de Paraguay, no se espera una recuperación a niveles pre-pandemia para el año 2021.

- Se espera un desempeño económico inferior para aquellos países donde el manejo de la situación sanitaria ha sido más restrictiva. Perú y Argentina tengan las mayores caídas de la actividad económica, mientras que para Uruguay y Paraguay el descenso proyectado es menor





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

SETIEMBRE 2020	TRANSPORTE	ENERGÍA	AGUA Y SANEAMIENTO	INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
ARGENTINA	27,27%	22,03%	26,40%	23,25%
BRASIL	16,66%	11,02%	15,72%	12,33%
CHILE	15,09%	9,53%	14,16%	10,83%
COLOMBIA	15,32%	9,96%	14,43%	11,21%
MÉXICO	17,77%	12,32%	16,86%	13,59%
PARAGUAY	17,58%	11,34%	16,54%	12,80%
PERÚ	14,68%	9,21%	13,77%	10,49%
URUGUAY	15,33%	9,68%	14,39%	11,00%
PROMEDIO PAÍSES	17,46%	11,89%	16,53%	13,19%

OCTUBRE 2020	TRANSPORTE	ENERGÍA	AGUA Y SANEAMIENTO	INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
ARGENTINA	25,89%	20,71%	25,03%	21,92%
BRASIL	16,55%	10,97%	15,62%	12,28%
CHILE	14,94%	9,44%	14,03%	10,73%
COLOMBIA	15,15%	9,85%	14,27%	11,08%
MÉXICO	17,70%	12,32%	16,80%	13,58%
PARAGUAY	17,50%	11,34%	16,47%	12,77%
PERÚ	14,53%	9,13%	13,63%	10,39%
URUGUAY	15,13%	9,55%	14,20%	10,85%
PROMEDIO PAÍSES	17,18%	11,66%	16,26%	12,95%

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)

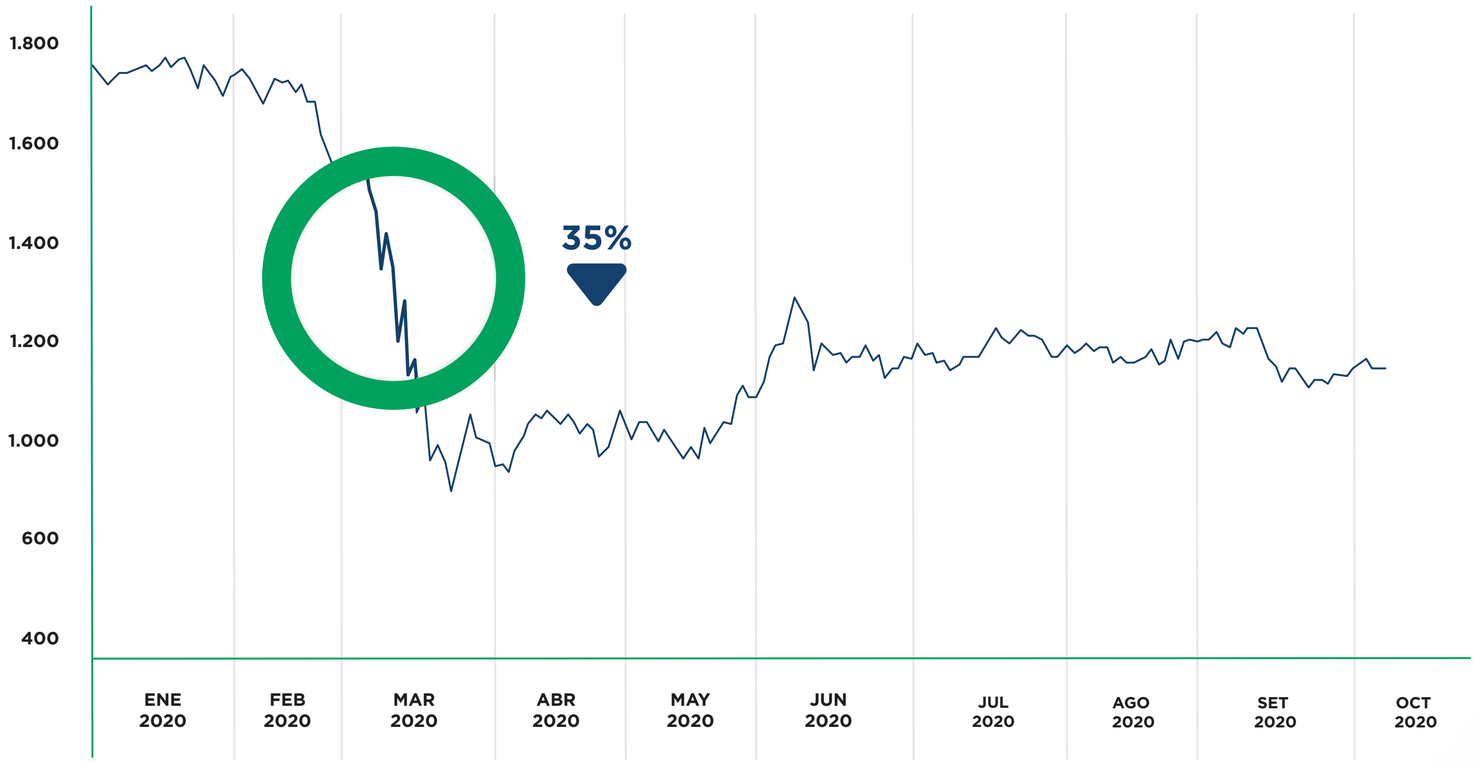
El modelo asume que el mercado cumple con los supuestos de eficiencia y por lo tanto los inputs del mismo son valores de equilibrios a largo plazo. Por lo que las tasas calculadas se deben tomar como referencia. Es decir, debido a que la realidad no necesariamente se encuentra bajo los supuestos del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

Las tasas requeridas en general no han variado sustancialmente en el mes de octubre. Argentina ha sido la excepción debido al aumento considerable en el riesgo país.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA

INDICADOR 4: S&P LATIN AMERICA INFRASTRUCTURE INDEX



FUENTE: S&P DOW JONES INDICES

Desde la pandemia el valor del índice ha disminuido un 35%

En octubre se ha mantenido levemente estable, oscilando entre 920 y 965.

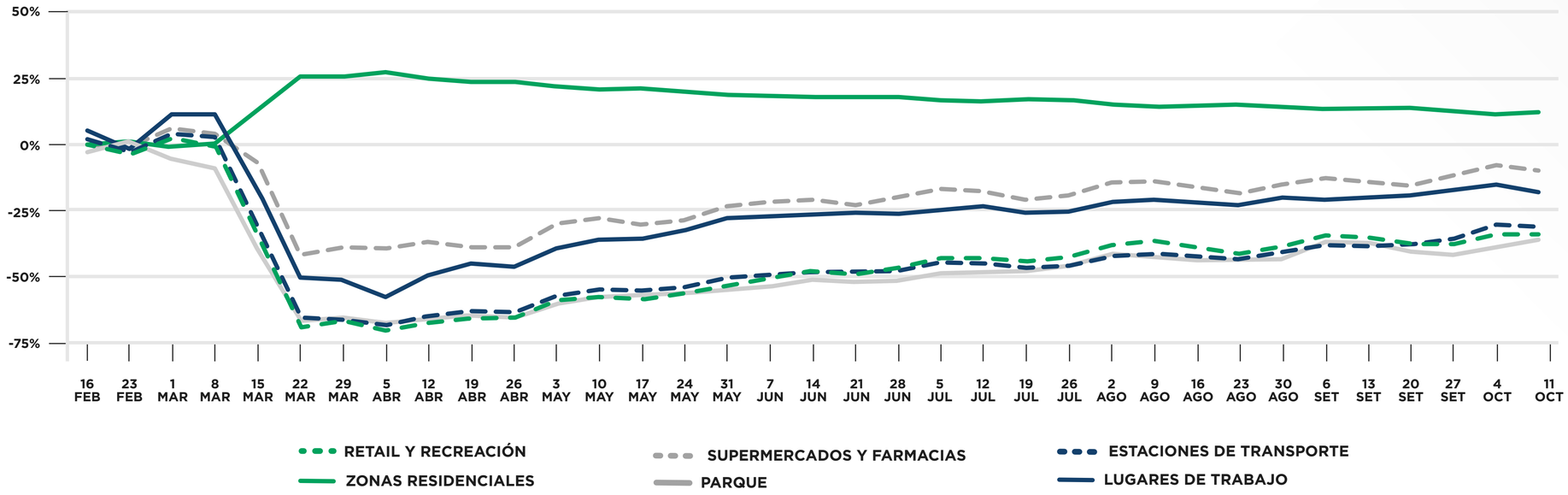
El S&P Latin America Infrastructure Index sigue las empresas líderes en la industria de la infraestructura de América Latina. Para mantener la diversificación, el índice clasifica a los componentes a través de cuatro grupos distintos de infraestructura: energía, transporte, telecomunicaciones y servicios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

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE MOVILIDAD

INDICADOR 5: MOVILIDAD

ÍNDICES DE MOVILIDAD DE GOOGLE



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A GOOGLE COMMUNITY MOBILITY REPORTS

- A nivel agregado se observa que parques, estaciones de transporte y retail y recreación están bastante por debajo de los valores normales, -36% –30.9% y -34.2% respectivamente en octubre.
- Supermercados y farmacia, y lugares de trabajo se encuentran por debajo de los niveles previos, pero con un grado de magnitud menor, -9.9% y -18,1% respectivamente en octubre.
- Zonas residenciales mantiene un nivel mayor al previo, 11,7% superior en octubre.

La gráfica muestra el promedio de la movilidad de los países elegidos (Uruguay, Argentina, México, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Brasil, Perú). 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. Un día de referencia representa un valor normal en ese 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.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE MOVILIDAD

INDICADOR 6: RESTRICCION A LA MOVILIDAD (STRINGENCY INDEX)

	ABRIL	JUNIO	AGOSTO	OCTUBRE
ARGENTINA	98,457	89,14	88,26	87,74
BRAZIL	75,00	77,31	73,53	72,85
CHILE	73,15	78,24	85,41	83,80
COLOMBIA	87,01	87,04	87,04	71,30
MEXICO	82,41	71,51	72,27	73,63
PARAGUAY	94,19	82,41	79,33	71,11
PERÚ	94,44	89,81	83,87	82,41
URUGUAY	65,99	55,93	29,42	43,52

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 basado 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)

- Aún se observa un grado importante de políticas rigurosas y de confinamiento por partes de los gobiernos, aunque se empieza observar una leve tendencia a una mayor flexibilidad.
- Uruguay mantiene niveles bajos de restricción a la movilidad en comparación con el resto de la región. El aumento del índice para octubre, refleja algunas medidas de control sanitario especialmente en las fronteras.
- Colombia y Paraguay son los países que modificaron sus políticas en pos de mayor libertad y Uruguay hacia mayor rigurosidad en relación al mes de agosto.

NOTICIAS

Autor: Pia Mesa

Se concretó la venta de la cárcel de Punta de Rieles, la primera PPP uruguaya

FUENTE: DIARIO EL PAÍS, 20 DE OCTUBRE DE 2020

Compartimos nota de prensa publicada por el diario El País sobre la compra-venta de la cárcel de Punta de Rieles. La parte compradora es un fondo internacional especializado en infraestructura que tiene intenciones de aumentar su presencia en Latinoamérica. La operación de venta estuvo sujeta a la aprobación del Ministerio del Interior, además de la conformidad de los inversores institucionales que tienen Obligaciones Negociables emitidas por dicha unidad. Aunque hubo un cambio de dueños, los servicios internos y las tareas operativas, como servicios de lavandería, alimentación, mantenimiento y equipamiento, seguirán estando a cargo de los propietarios anteriores.

VER MÁS

Autor: Juan Pablo Brichetti - Eduardo Cavallo - Tomás Serebrisky –

La importancia de buenas regulaciones: cuando invertir bien no alcanza

FUENTE: BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, 1º DE OCTUBRE 2020

Nota publicada por el BID, donde se plantea la importancia de la regulación. Destacan que una mayor inversión en infraestructura no alcanza y la regulación tiene un papel crucial en conseguir que los beneficios de una mejor infraestructura se traduzcan en mayor bienestar.

VER MÁS

Autor: Pablo S. Fernández

Cálculos errados retrasan hasta 8 meses obras del tren de UPM

FUENTE: DIARIO EL PAÍS, 21 DE OCTUBRE DE 2020

Compartimos nota de prensa publicada por el diario El País sobre el estudio “que contiene errores de cálculo” encargado de identificar los predios a expropiar y servicios a atender a lo largo del trazado del Ferrocarril Central. Estas inexactitudes trajeron como consecuencia dos perjuicios para al proyecto del Ferrocarril Central: un atraso en las obras que, según se calcula, será entre seis y ocho meses; y un sobrecosto que aún no está valuado de forma definitiva, pero que según el primer análisis oficial asciende entre US$ 60 millones y US$ 100 millones.

VER MÁS

AIC

ECONOMÍA & FINANZAS

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

@AIC_Economia