



ECONOMÍA & FINANZAS

NEWSLETTER
FEBRERO

SINIESTRALIDAD VIAL EN RUTAS NACIONALES Y LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL

Los siniestros de tránsito son de las principales causas de muertes a nivel global y a medida que las economías crecen y el tránsito vehicular aumenta, la búsqueda de soluciones a este problema se ha vuelto cada vez más relevante en la agenda política. En el caso de Uruguay las muertes por siniestros en el tránsito son la segunda causa de muertes violentas, luego de los suicidios y antes de los asesinatos. En Uruguay mueren al año un promedio de 1.470 personas por causas violentas, de las cuales el 50% son a causa del suicidio, el 27% por accidentes en el tránsito y el 13% restante a causa de homicidios.

Según datos publicados por la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) en el período 2013-2020 murieron en Uruguay 3.868 personas en las vías urbanas, caminos departamentales y rutas nacionales, con un promedio anual de 483 decesos. De este total, para el período analizado, el 44,4% de las muertes totales en siniestros de tránsito ocurrió en alguna de las rutas nacionales. Si se analizan los últimos 4 años, el porcentaje de muertes en rutas nacionales pasó a ser el 50% de las muertes totales por siniestros viales.

Una forma habitual de analizar los niveles de accidentalidad en rutas nacionales, es estimar la tasa de accidentalidad cada 100 millones de vehículo km, de manera de incorporar el efecto de la movilidad en la cantidad de siniestros. Esto permite no solo comparar si los niveles de siniestralidad aumentan o se reducen en el tiempo, sino que también, tener una medida comparativa del nivel de siniestralidad entre distintas rutas que tienen niveles de tráfico diferentes. En este sentido, los datos muestran que las tasas de accidentalidad cada 100 millones de vehículo km para los siniestros fatales o con heridos, se han mantenido estables en el tiempo entre el año 2014 y 2019, sin embargo, la tasa de accidentes sin lesionados ha tenido un crecimiento importante en ese período, pasando de 23,2 en 2014 hasta 36,4 en 2019.

El incremento en la tasa de accidentalidad vial sin lesionados, y la leve caída de las tasas de accidentes con heridos, puede tener alguna explicación en los problemas de exceso de demanda de las rutas nacionales, las cuales han recibido mayor cantidad de vehículos pero no han tenido aumentos de

capacidad en los últimos años (duplicación de calzada, ensanches, pasos a desnivel), lo que pudo haber tenido efectos en reducir la velocidad de circulación, reduciendo la severidad de los accidentes, pero aumentando la cantidad de accidentes sin heridos. Por su parte, otra explicación en la caída y estabilidad de las tasas de accidentes con heridos y fatales, pueda estar en las mayores campañas de prevención y mayores controles en el uso del cinturón y controles de caminera en los últimos años, en los cambios normativos (ley de alcohol cero al conducir), etc. Todo lo cual pudo haber tenido un impacto positivo en menores tasas de accidentes con heridos y fatales debido a que la población maneja con mayor prevención, respeta más las señales de tránsito o está más controlada.

Además de las campañas de prevención, los mayores controles o cambios en la normativa, los gobiernos tienen la posibilidad de incidir en las mejores de la seguridad vial a través de la inversión en infraestructura, mejorando la calidad de las rutas, construyendo pasajes a desnivel para mejorar cruces, aumentando los niveles de señalización e iluminación, así como también aumentando la capacidad, es decir, transformando rutas de 2 carriles (simple vía) en rutas de 4 o más carriles (doble vía), lo que permite reducir significativamente los accidentes fatales al separar los vehículos que circulan en sentidos opuestos en una misma vía sin separación central.

En este sentido, en Uruguay las tasas de accidentes fatales en rutas simple vía son en promedio un 48% más alta que las tasas de doble vía. Esta diferencia es relevante y una de las variables a considerar, a la hora de decidir invertir varios cientos de millones de dólares en la construcción de rutas doble vía, además del objetivo buscado de mejorar los problemas de capacidad (reducción de tiempos de viaje y costos de operación vehicular).

Actualmente el gobierno de Uruguay se ha embarcado en grandes inversiones en infraestructura vial, a través de la construcción de 3 pasos a desnivel en la Ruta Interbalnearia recientemente terminados, y tiene en cartera proyectos para construir doble vía (duplicación de carriles) en la Ruta 5, Ruta 9 y Ruta 8. Todas estas obras sin lugar a dudas tendrán un impacto relevante en los niveles de siniestralidad vial del país y en especial la reducción de los casos fatales.

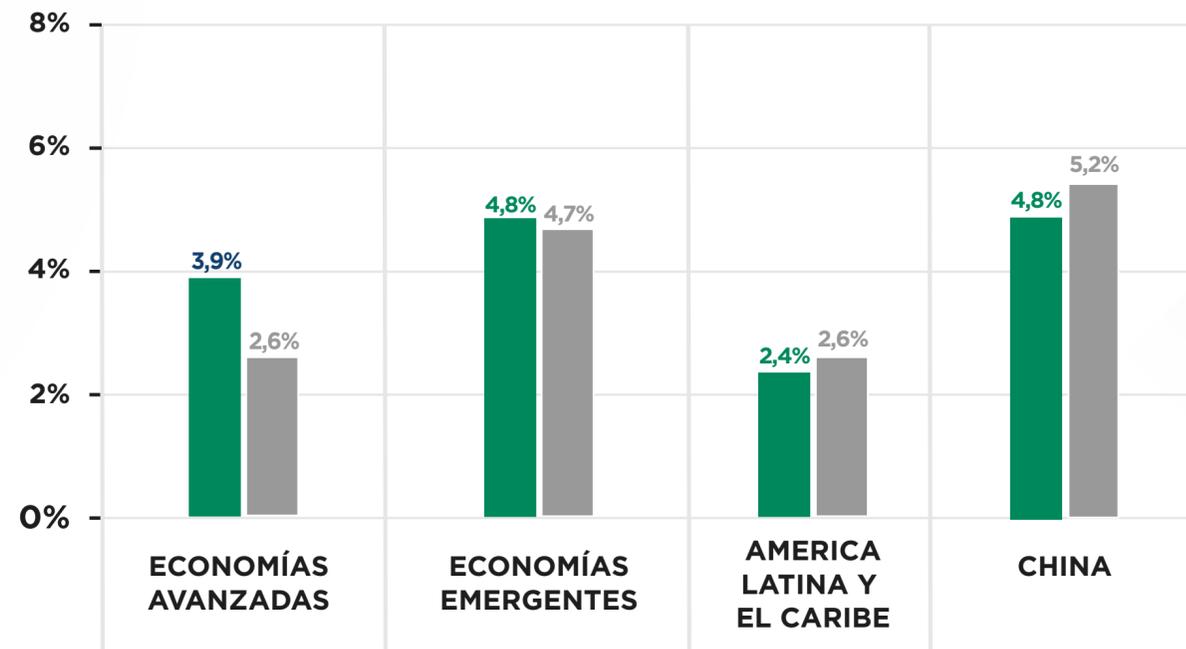


MONITOR DE INDICADORES

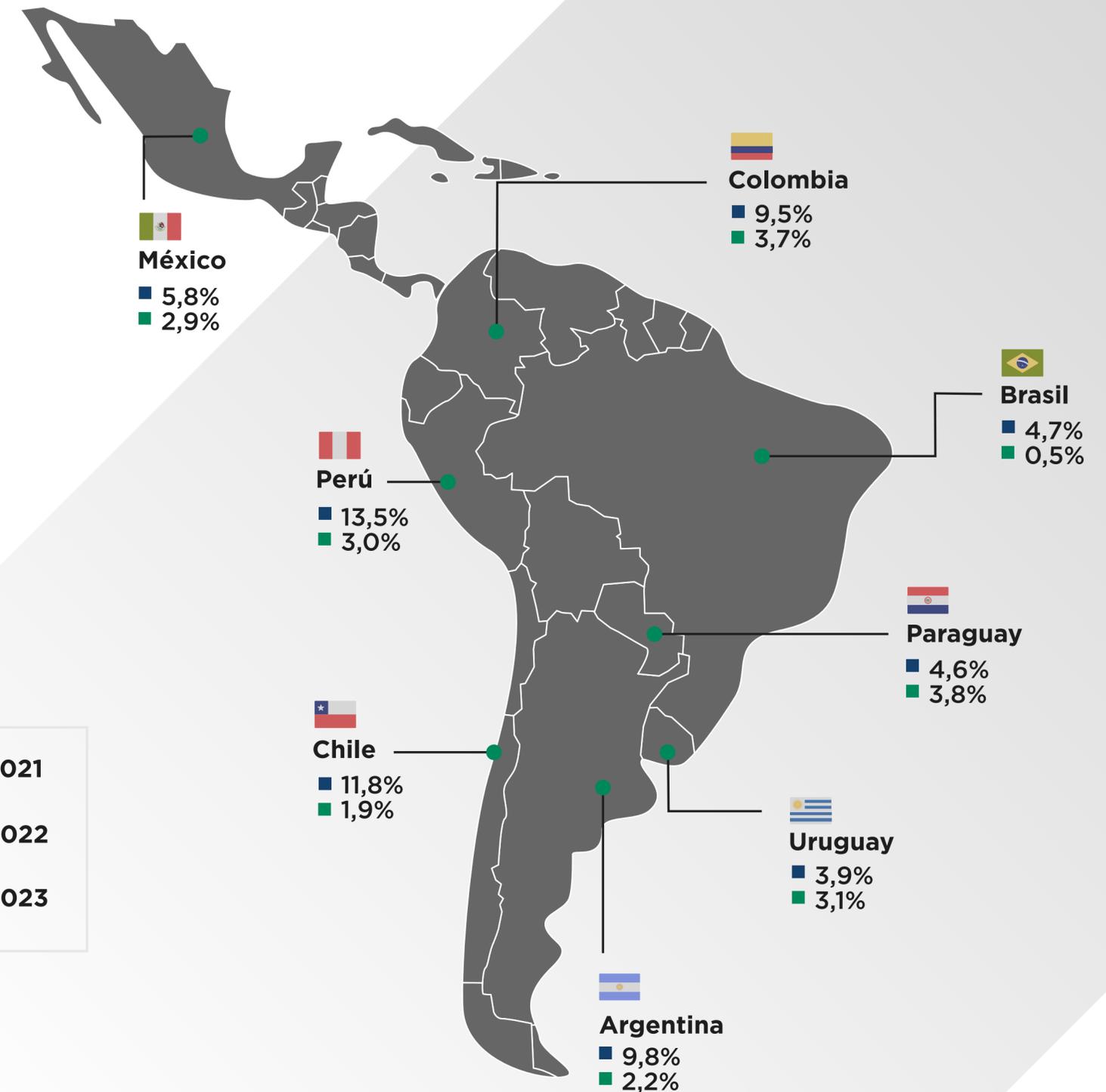
INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 1: PIB

- Las condiciones económicas para el 2022 se deterioraron levemente en relación al año previo. Factores como el avance de la variante Omicron, el alza de la tasa de interés de la FED, inflación sostenida y elevada, restricciones en la cadena de suministros y un enlentecimiento del crecimiento económico de China, impactan negativamente en la economía mundial. Se prevé un aumento de la actividad de 4,4 % para 2022, lo que representa medio punto menos porcentual en relación a las proyecciones anteriores elaboradas por el FMI.
- En línea con la actividad económica mundial, se espera que América Latina desacelere su ritmo de crecimiento en 2022 a 2,1%-2,6%, luego de crecer 6,2% (preliminarmente) el año pasado. La capacidad de implementar políticas fiscales, sociales, monetarias, de salud y vacunación, más las condiciones estructurales de la región, no permitirían volver a la senda de crecimiento sostenible.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A INFORME PERSPECTIVAS ECONÓMICAS DEL FMI (ENERO 2022)

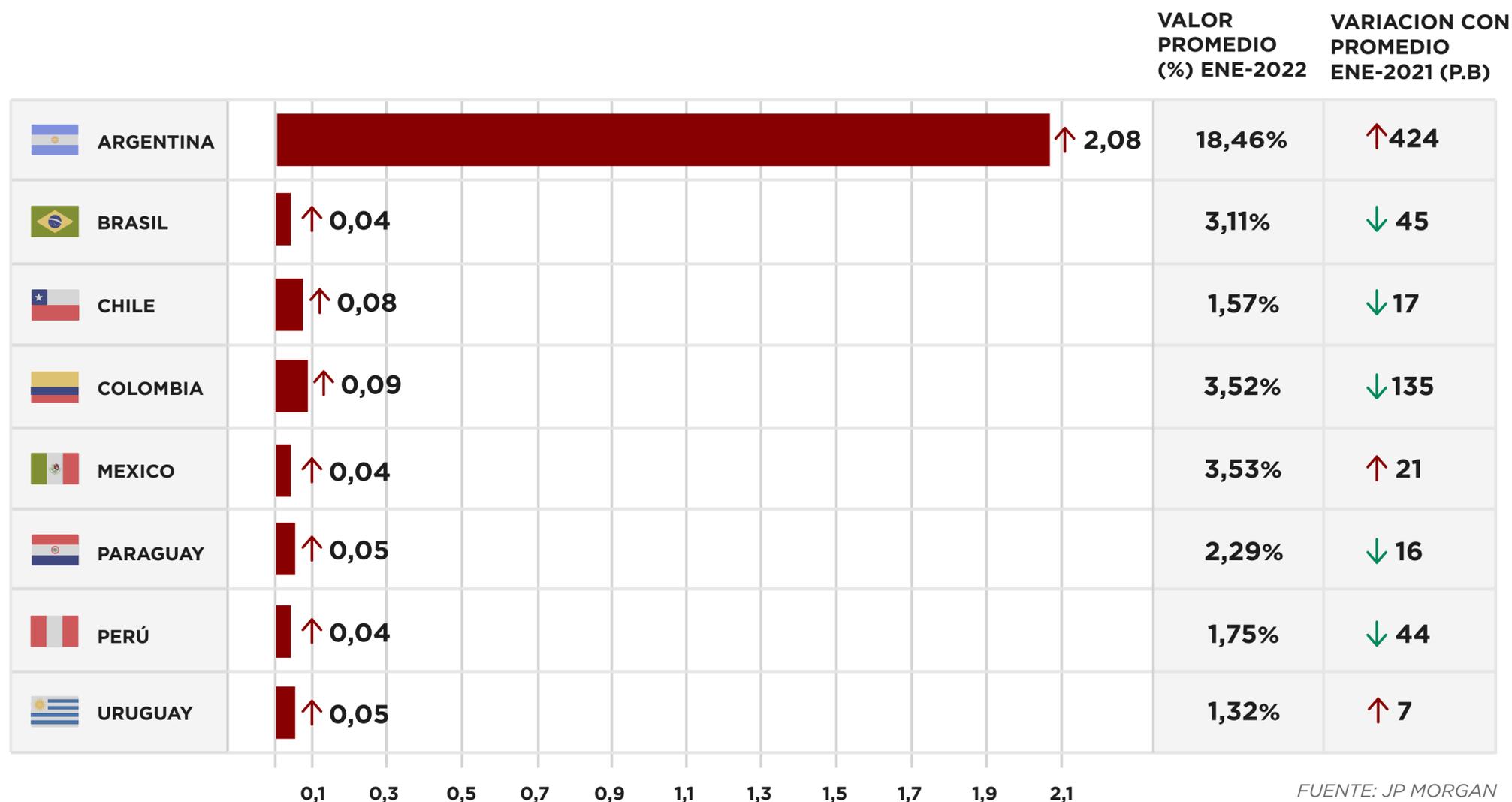


FUENTE: CEPAL (ENERO 2022)

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 2: VARIACIÓN DEL RIESGO PAÍS EN ENERO 2022 RESPECTO A ENERO 2021



➤ El mes de enero evidenció una desmejora ligera para la mayoría de los países. Se destaca la situación particular de Argentina, que en el medio de la incertidumbre asociada a las tensiones políticas y a la negociación con el FMI, registró un incremento sustancial en el riesgo país. Cabe subrayar que luego de anuncio de un entendimiento entre ambas partes el indicador mejoró significativamente.

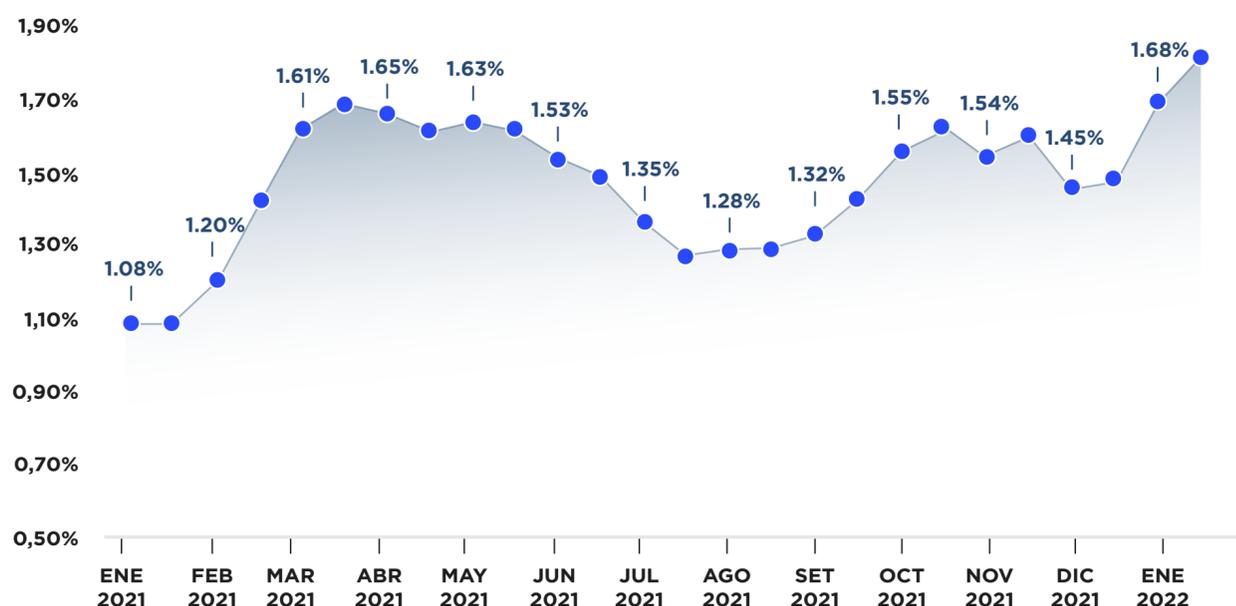
El riesgo país se puede medir en puntos básicos, equivaliendo 100 puntos básicos un 1% o una unidad en este cuadro.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 3: TASA DE INTERÉS INTERNACIONAL (RENDIMIENTO BONO 10 AÑOS USA) E ÍNDICE DÓLAR (DXY)

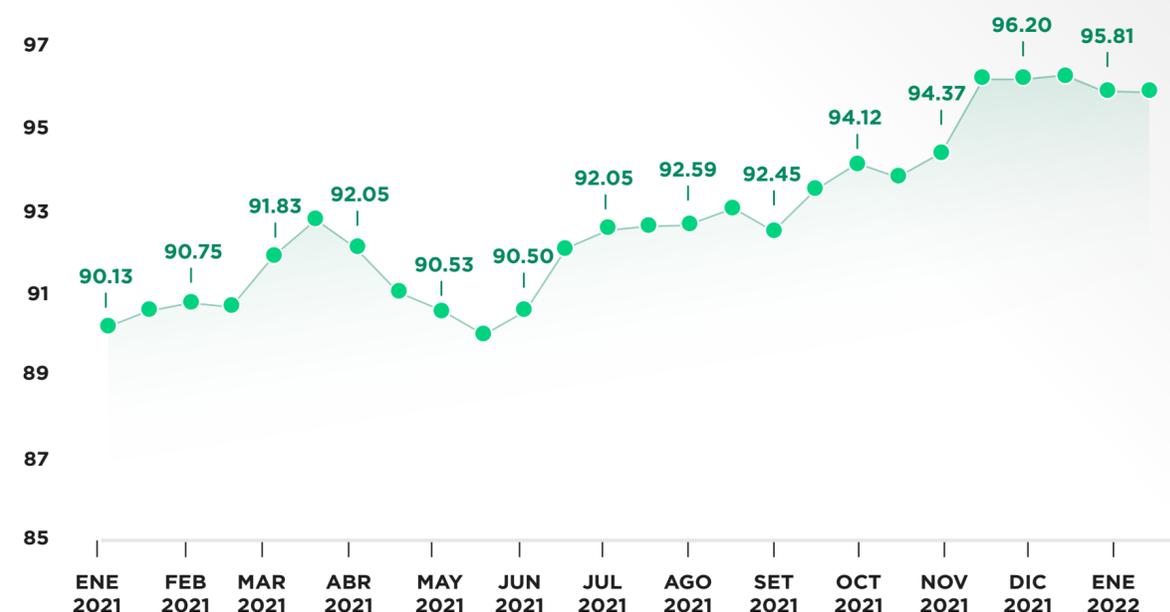
TASA 10Y US



FUENTE: WALL STREET JOURNAL

➤ La tasa de del bono estadounidense a 10 años continua al alza. A fines de enero se encontraba en el orden de los 30 puntos básicos por encima del valor registrado en diciembre de 2021 y con perspectivas a continuar subiendo.

INDICADOR DXY



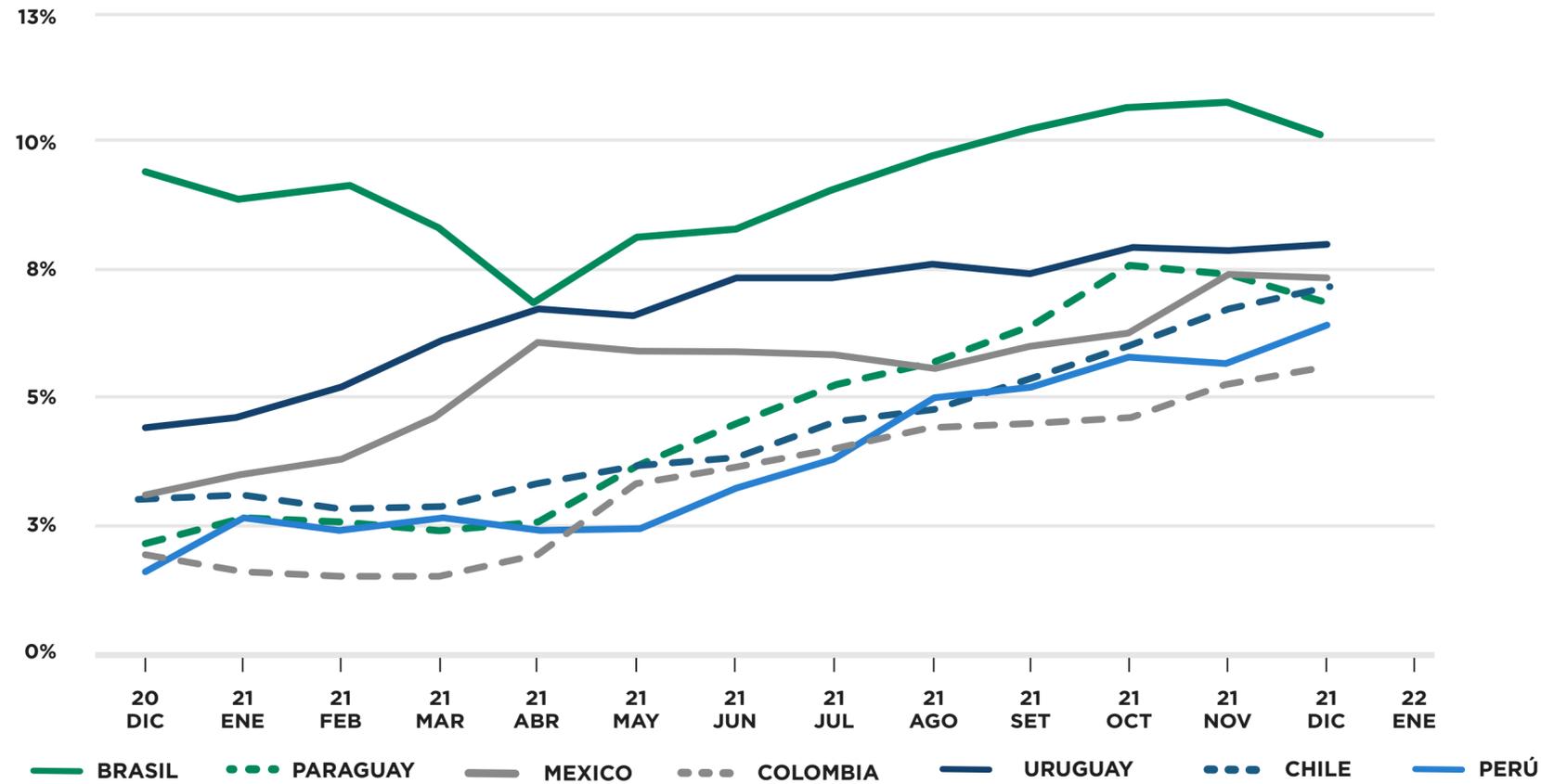
El índice del dólar estadounidense (US Dollar Index) realiza un seguimiento de la fortaleza del dólar contra una cesta con las principales divisas. El índice sube cuando el dólar estadounidense se hace más "fuerte" (valor) en comparación con otras monedas.

➤ El índice de fortaleza del dólar se mantuvo constante en el mes de enero, registrando una mínima reducción. Sin embargo, se sostiene en valores por encima de los exhibidos a lo largo de 2021.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 4: INFLACIÓN Y EXPECTATIVAS



VALOR EXPECTATIVAS

(%) DIC-2022 DIC-2023 (P.B)

	5,15%	3,40%
	4,70%	3,70%
	4,48%	3,50%
	4,16%	3,60%
	4,50%	4,00%
	3,60%	2,90%
	7,01%	6,62%

➤ El año 2021 cerró con los niveles de inflación más elevadas en años para la gran mayoría de los países. No obstante, de acuerdo a las últimas expectativas de los analistas, se espera una moderación significativa para los próximos años.

➤ Factores internos como coyunturales han estado impulsado los precios de las economías. En particular, los precios de energía y transporte, junto con el funcionamiento parcial de las cadenas de suministro internacional han contribuido positivamente al incremento.

FUENTE: BANCOS CENTRALES E INSTITUCIONES OFICIALES DE ESTADÍSTICA DE LOS PAÍSES ANALIZADOS.

*Los valores presentados corresponden a la última encuesta de expectativas publicada de cada país.

**A excepción de Colombia (promedio), los valores expuestos corresponden a la mediana de las expectativas para los períodos presentados.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA

INDICADOR 1: TASA RENTABILIDAD REAL DEL CAPITAL PRIVADO POR SECTOR (MODELO CAPM)

ENERO 2022	 TRANSPORTE	 ENERGÍA	 AGUA Y SANEAMIENTO	 INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
 ARGENTINA	30.28%	24.86%	26.14%	30.28%
 BRASIL	16.17%	10.35%	11.72%	16.17%
 CHILE	14.48%	8.74%	10.09%	14.48%
 COLOMBIA	15.91%	10.38%	11.68%	15.91%
 MÉXICO	15.91%	10.38%	11.68%	15.91%
 PARAGUAY	16.78%	10.34%	11.85%	16.78%
 PERÚ	14.42%	8.78%	10.11%	14.42%
 URUGUAY	14.42%	8.60%	9.97%	14.42%
PROMEDIO PAÍSES	17.32%	11.57%	12.92%	17.32%

ENERO 2021	 TRANSPORTE	 ENERGÍA	 AGUA Y SANEAMIENTO	 INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
 ARGENTINA	25.66%	21.28%	22.80%	24.48%
 BRASIL	15.30%	10.59%	12.22%	14.03%
 CHILE	13.90%	9.25%	10.86%	12.64%
 COLOMBIA	14.15%	9.67%	11.22%	12.95%
 MÉXICO	15.89%	11.34%	12.91%	14.66%
 PARAGUAY	16.23%	11.01%	12.82%	14.82%
 PERÚ	13.56%	9.00%	10.58%	12.33%
 URUGUAY	14.07%	9.35%	10.98%	12.80%
PROMEDIO PAÍSES	16.10%	11.43%	13.05%	14.84%

FUENTE: INFORMACIÓN NECESARIA EXTRAÍDA DE LA PÁGINA PRINCIPAL DE ASWATH DAMODARAN, FED JP MORGAN, PORTALES WEB DE ORGANISMOS OFICIALES DE LOS PAISES ANALIZADOS

CAPM: $k_e = r_f + \text{Beta leverage} (r_m - r_f) + \text{Riesgo país}$

k_e : Tasa de rentabilidad requerida

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

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

r_m : Riesgo de mercado

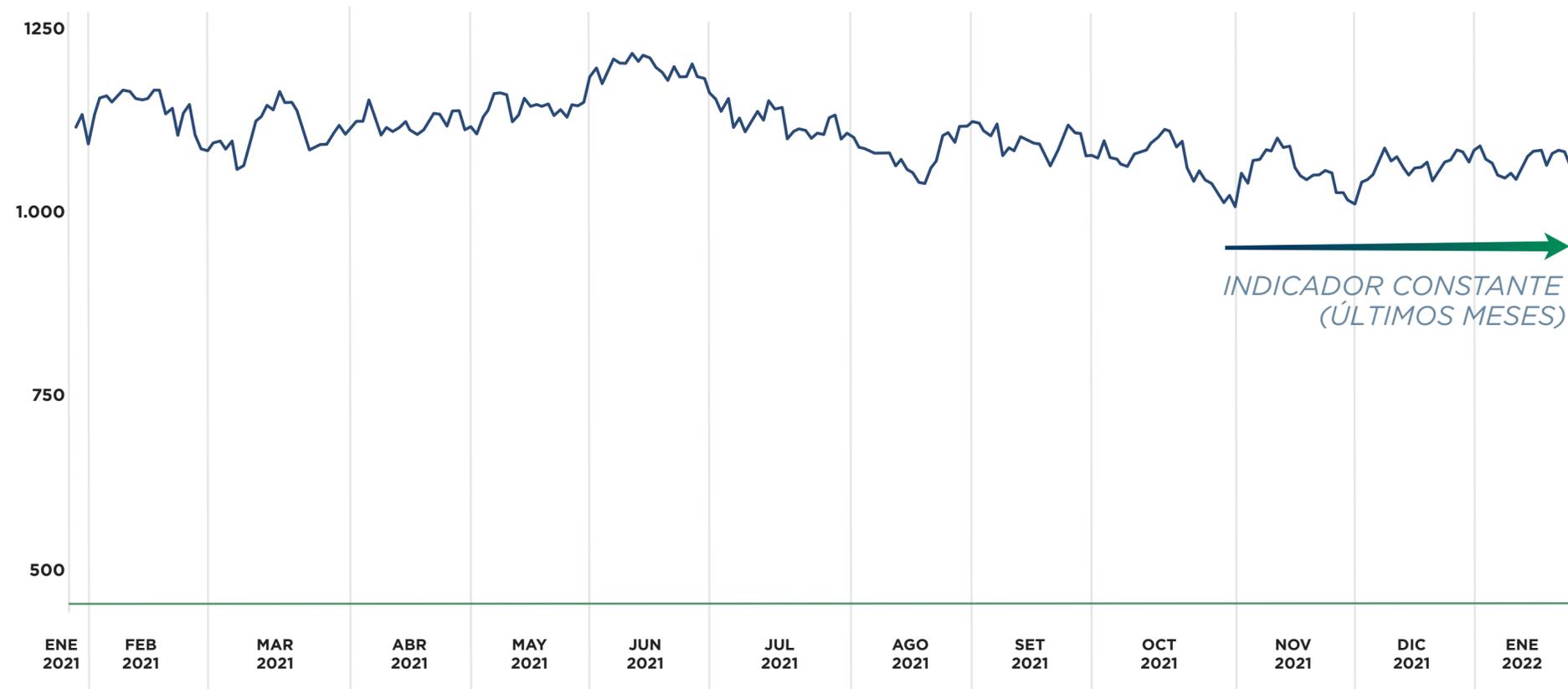
*Los sectores analizados pueden incluir empresas que se dedican a diversas actividades. Por ejemplo, el sector transporte esta conformado por empresas concesionarias de distintos tipos de infraestructura, como a empresas dedicadas exclusivamente al transporte y logística de mercancías.

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 2: 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.

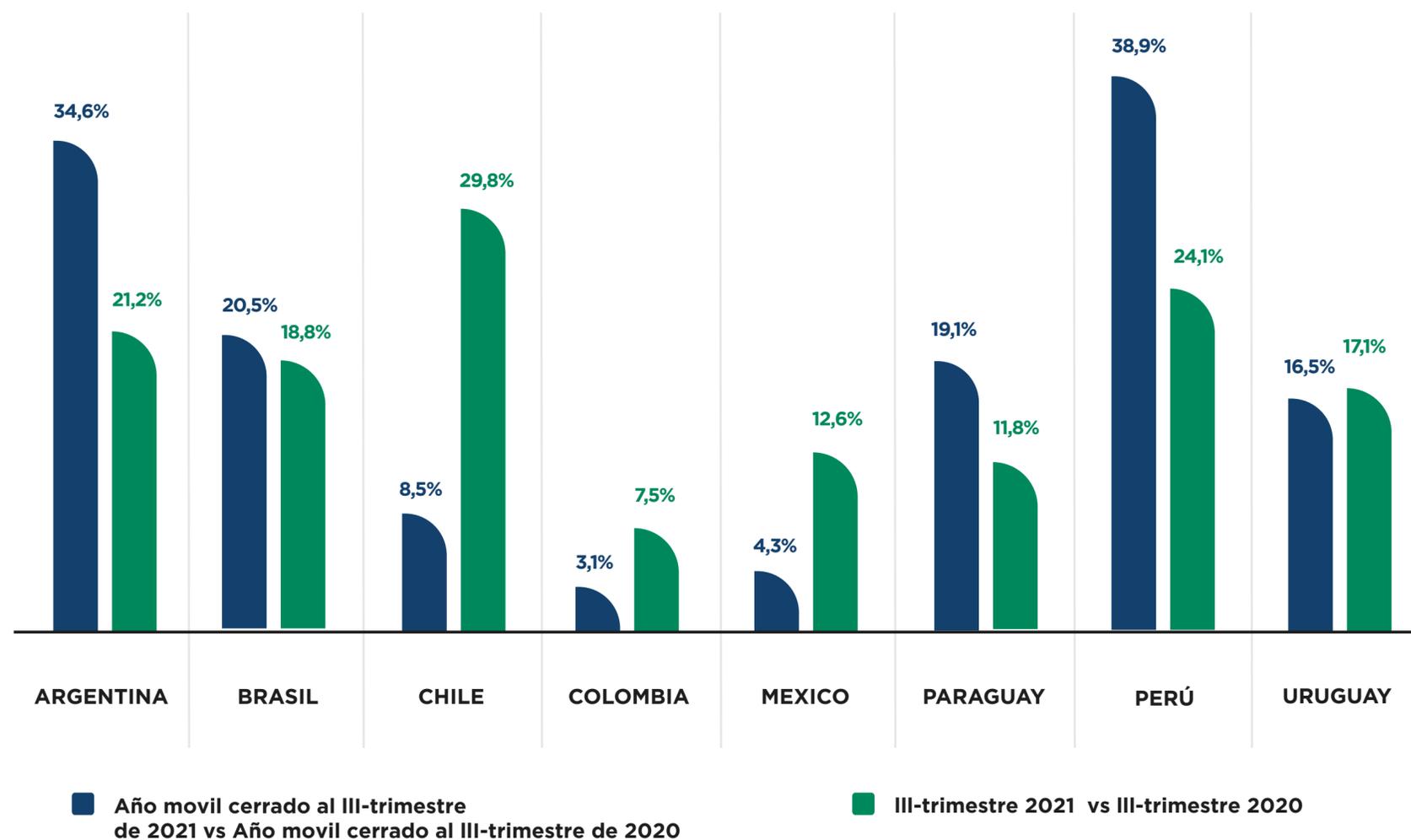
De manera similar a lo meses previos, el valor del índice en enero se mantuvo prácticamente constante, exhibiendo una reducción de -0,4%.

La variación interanual del índice registra una evolución negativa de 3,1%.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA

INDICADOR 3: FORMACIÓN BRUTA DE CAPITAL FIJA



PROPORCIÓN FBKF/ PIB DEL AÑO MOVIL CERRADO AL III-TRIMESTRE DE 2021

	ARGENTINA	16.70%
	BRASIL	19.01%
	CHILE	20.80%
	COLOMBIA	18.59%
	MÉXICO	19.45%
	PARAGUAY	22.37%
	PERÚ	23.58%
	URUGUAY	17.66%

➤ En línea con la recuperación sostenida de las economías, la formación bruta de capital fijo se incrementa en el año móvil cerrado al tercer trimestre de 2021. Se destaca el desempeño de Perú y Argentina, intensificado en gran medida por la baja base de comparación del año 2020.

NOTICIAS

Autor: Pablo Petovel

Fideicomisos de inversión en infraestructura digital: muchas ventajas, poco riesgo



FUENTE: EL PAÍS FINANCIERO (ESPAÑA), 15 DE ENERO

Compartimos nota de prensa publicada por diario El País Financiero (España), sobre la expansión sostenida de la infraestructura digital y el surgimiento de fideicomisos que apuntan a la inversión en dicho sector. Se mencionan algunos casos exitosos recientes, los beneficios y riesgos presentes, y las perspectivas para la inversión en infraestructura digital en los próximos años.

[VER MÁS](#)

Autor: Corresponsales

ODS13. La inversión en tecnología climática se triplica



FUENTE: CORRESPONSALES, 26 DE ENERO

Compartimos noticia publicada en portal web Corresponsales, donde se presentan los principales resultados del informe "El estado de la tecnología aplicada al cambio climático 2021" elaborado por PwC. Dentro de las principales conclusiones se destaca el aumento significativo del monto de las inversiones realizadas en 2021, con mayor foco en aquellas vinculadas al sector de movilidad y transporte.

[VER MÁS](#)

Autor: Gwyn Topham

Sadiq Khan propone una tarifa por viaje para los automovilistas en Londres



FUENTE: THE GUARDIAN, 18 DE ENERO

Nota de prensa del diario The Guardian, donde se mencionan las potenciales opciones para implementar una tarifa de viaje en Londres con el objetivo de reducir las emisiones de carbono para combatir el cambio climático y mejorar la calidad del aire. A su vez, se analiza brevemente los impactos y obstáculos de implementar dicha propuesta.

[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](#)

 [@AIC_Economia](#)

