



ECONOMÍA & FINANZAS

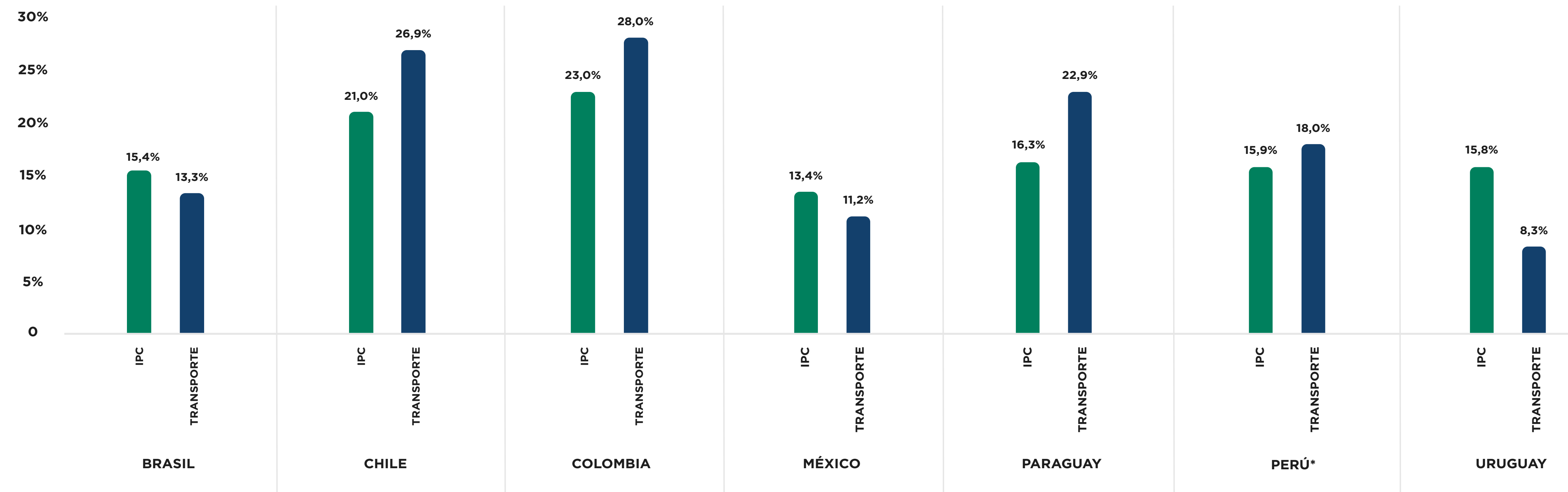
NEWSLETTER

AGOSTO

 TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA

MONITOR DE INDICADORES

TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA
INDICADOR 1: EVOLUCIÓN ACUMULADA DE IPC Y COMPONENTE TRANSPORTE (JUN 23-JUN 21)



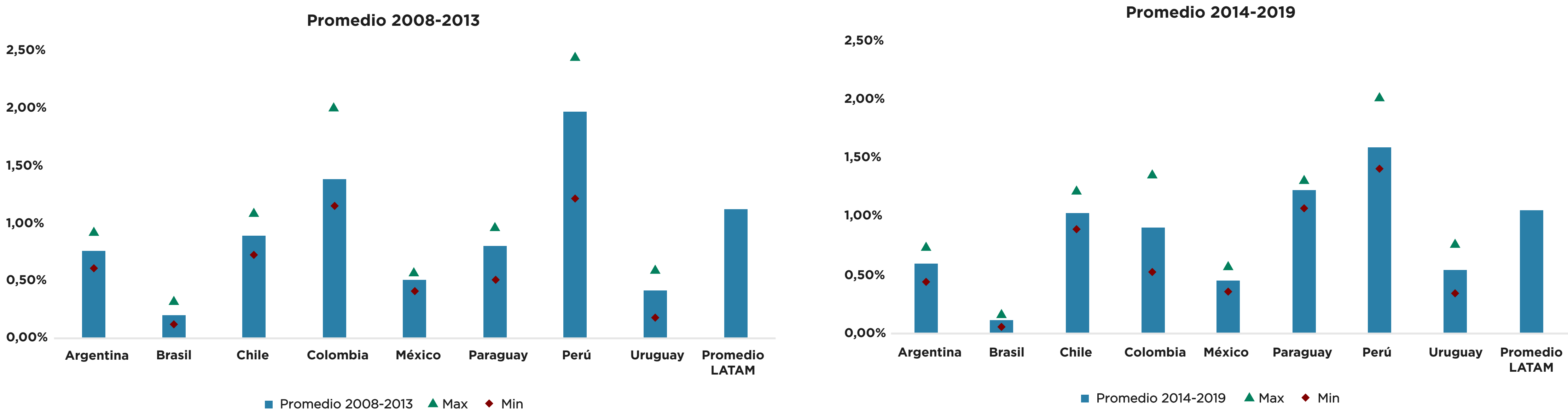
- El alza en los costos de transporte, proceso que se intensificó durante la pandemia, fue una de las causas que impulsó la suba de los precios de los productos a nivel mundial.
- La variación de los precios acumulada en los últimos 2 años del sector transporte presenta resultados diversos entre los países analizados. En el caso de Brasil, México y Uruguay, se registra una variación menor al índice general de precios.
- Por otra parte, en el caso de Chile, la variación del sector transporte se sitúa en 6 puntos porcentuales por encima del incremento del nivel general de precios.

FUENTE: BANCOS CENTRALES E INSTITUCIONES OFICIALES DE ESTADÍSTICA DE LOS PAÍSES ANALIZADOS.
* Los valores del índice corresponden a Lima Metropolitana



MONITOR DE INDICADORES

TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA
INDICADOR 2: INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y FERROVIARIA



FUENTE: INFRALATAM

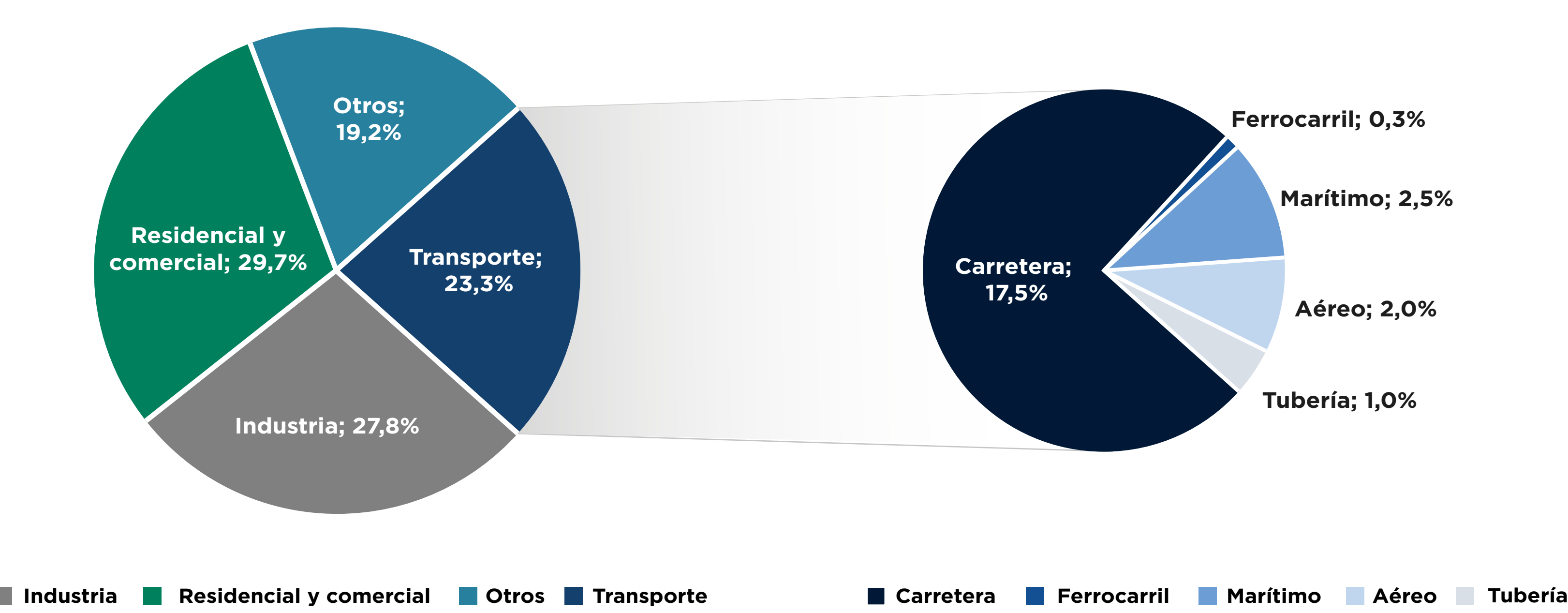
- > De acuerdo con INFRALATAM, la región y algunos países en particular, exhiben un nivel de inversión reducido. En promedio, los fondos destinados a la inversión pública en el sector del transporte (vial y ferrocarril) representan en torno al 1,1% del Producto Interno Bruto (PIB) en los dos períodos mostrados.
- > La evolución de la inversión es heterogénea entre los países. Chile, Paraguay, Perú y Colombia han sido los países con los mayores recursos destinados al sector en términos del PIB. Por su parte, se destaca Brasil con valores de inversión muy reducidos.
- > Se requiere elevar los montos de inversión destinados al transporte en la región. El BID señala que existe una brecha de infraestructura en transporte global, se debería invertir en torno al 1,4% del PIB anual (incluye aéreo) hasta el año 2030, aunque otros organismos señalan que el esfuerzo requiere ser mayor.



MONITOR DE INDICADORES

TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA

INDICADOR 3: EMISIONES GLOBALES DE CO2 EN ENERGÍA POR SECTOR (2021)



- El sector transporte en 2021 fue responsable del 23% del total de emisiones energéticas de CO2.
- Dentro de este sector, el mayor contribuyente a las emisiones es el transporte por carretera.
- Para alcanzar el Escenario de Emisiones Netas Cero (NZE) para 2050, las emisiones de CO2 del sector transporte deberían reducirse en más de un 3% anualmente hacia 2030.
- Sin embargo, los efectos derivados de la reactivación de la economía mundial muestran un incremento en las emisiones de CO2 del sector.

FUENTE: INTERNATIONAL ENERGY AGENCY (IEA)

Las cifras globales de emisiones de CO2 de energía se basan en el análisis detallado por región y combustible de la IEA, basándose en los datos nacionales oficiales más recientes y los datos energéticos, económicos y meteorológicos disponibles públicamente.



MONITOR DE INDICADORES

TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA

INDICADOR 4: MATRIZ DE CARGA DEL SECTOR-PARTICIPACIÓN PORCENTUAL DE TON-KM DOMÉSTICAS TRANSPORTADAS*

PAIS	CARRETERO	FERROVIARIO	POR AGUA	OTROS
 ARGENTINA	93%	4%	3%	-
 BRASIL	61%	21%	14%	4%
 CHILE	95%	4%	-	1%
 COLOMBIA	98%	2%	-	-
 MÉXICO	56%	13%	31%	-
 PERÚ	99%	1%	-	-
 URUGUAY	97%	3%	-	-

- > En los países de América Latina el rol del transporte de carga es principalmente dominante, representando la mayor parte de la carga movilizada en ton-km.
- > Esta elevada participación se debe principalmente al escaso desarrollo que han tenido los modos alternativos, con algunas excepciones. Sólo en los países donde el transporte ferroviario es relevante (México y Brasil) el transporte de cargas por carretera presenta una participación inferior al 90% de las ton-km domésticas.
- > Adicionalmente, este modo presenta un rol relevante en el comercio internacional, compitiendo principalmente con el transporte por agua, representado el 30% del volumen y el 40% del valor del total de la carga según el informe de referencia.
- > En logística urbana, el transporte de carga por carretera es el modo de transporte excluyente, con muy escasas excepciones.

FUENTE: Informe publicado en 2020 por el BID “El transporte automotor de cargas en América Latina”
*Valores estimados (redondeados) sobre la base de anuarios de los diversos países, datos del BID y el Banco Mundial



EDITORIAL

EL RETO DE DESCARBONIZAR EL TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA

El transporte de cargas por carretera representa una pieza fundamental en el funcionamiento de la economía, pero también conlleva importantes desafíos ambientales, especialmente en términos de emisiones de carbono y otros contaminantes. La descarbonización de este sector se ha convertido en una prioridad para abordar el cambio climático y avanzar hacia una movilidad más sostenible. Esta búsqueda de soluciones más limpias implica la adopción de tecnologías más eficientes y ecológicas, el desarrollo de nuevas infraestructuras y la implementación de políticas y regulaciones que promuevan el uso responsable de los recursos.

A continuación, abordaremos la relevancia de la descarbonización en el sector del transporte de carga por carretera, examinando las tendencias recientes y los desafíos que conlleva su implementación.

¿Por qué descarbonizar?

El Acuerdo de París de 2015 marcó un hito al establecer el objetivo de mantener el calentamiento global por debajo de los 2 °C, con un esfuerzo adicional para limitarlo a 1,5 °C. Desde entonces, varios gobiernos y líderes empresariales han respondido a esta ambición, iniciando la adopción de objetivos y compromisos para reducir las emisiones de carbono.

El transporte por carretera juega un papel fundamental en las economías modernas, ya que es el modo de transporte más versátil y la principal vía para llevar mercancías a comercios y hogares. No obstante, es crucial tener en cuenta que su contribución al cambio climático es considerable. Aproximadamente, el 9% de las emisiones globales de dióxido de carbono (CO2) provienen de este sector, y la mayor parte de estas emisiones se atribuyen a los camiones de carga medianos y pesados.

De acuerdo con la Agencia Internacional de la Energía, las emisiones de CO2 por el tubo de escape de los vehículos pesados han aumentado rápidamente desde el año 2000, siendo los camiones responsables de más del 80% de este crecimiento.

Para cumplir con los objetivos establecidos en el Acuerdo de París, el sector del transporte por carretera enfrenta un desafío significativo: reducir la intensidad de las emisiones en más del 80% en menos de 30 años. Además, debe lograr una disminución del 30% en la intensidad de las emisiones antes de 2030. Si continúa en su trayectoria actual, es poco probable que se alcancen dichos objetivos, lo que hace necesario un cambio importante.

Desafíos en descarbonizar el sector

Los combustibles líquidos derivados del petróleo siguen siendo la opción dominante debido a sus ventajas. Son altamente transportables y almacenables, contienen una densa cantidad de energía en relación con su peso y volumen, y son compatibles con el uso de motores de combustión interna.

Precisamente por estas ventajas, es un desafío escalar de manera masiva el uso de alternativas de combustibles más sostenibles que puedan competir con las condiciones actuales.

El grado de dificultad en la descarbonización del transporte varía según el tipo de carga y distancia. La transformación es más simple para vehículos más pequeños que cubren distancias cortas y transportan cargas ligeras. Las distancias más largas y las cargas más pesadas plantean retos adicionales, especialmente relacionados con el peso de la batería y las altas demandas de potencia para una recarga rápida.

En términos generales, la discusión se ha centrado en las siguientes tres tecnologías, pero cada una con sus ventajas y desventajas:

- Los camiones eléctricos de pila de combustible
- Los camiones eléctricos de batería
- Los camiones eléctricos catenarios

Como desafío común es la necesidad de un suministro adicional de electricidad renovable significativo, lo que puede requerir grandes mejoras e inversiones en la infraestructura de la red y generación de energía eléctrica de una región o país.

Cada una de estas tecnologías puede desempeñar un papel importante en el proceso de descarbonización del transporte de mercancías por carretera, pero su utilidad puede variar según el contexto y las circunstancias específicas de cada escenario.

Otras opciones de tecnología que también pueden formar parte del futuro set de alternativas, que como se ha visto pueden ser complementarias y no excluyentes. Dentro de las que se encuentra la producción de biocombustibles o sintéticos similares a los que se fabrican a partir del petróleo.

En síntesis, la tecnología para descarbonizar el sector del transporte pesado existe, aunque muchas de estas son avanzadas, son caras y no están probadas a escala. El desafío para los formuladores de políticas será mantener alineados los avances tecnológicos y las políticas a medida que avanza la tecnología.

Las emisiones de los camiones tienen que alcanzar rápidamente su punto máximo y empezar a disminuir en la próxima década para alcanzar los hitos del escenario de cero emisiones netas y cumplir con los objetivos planteados.

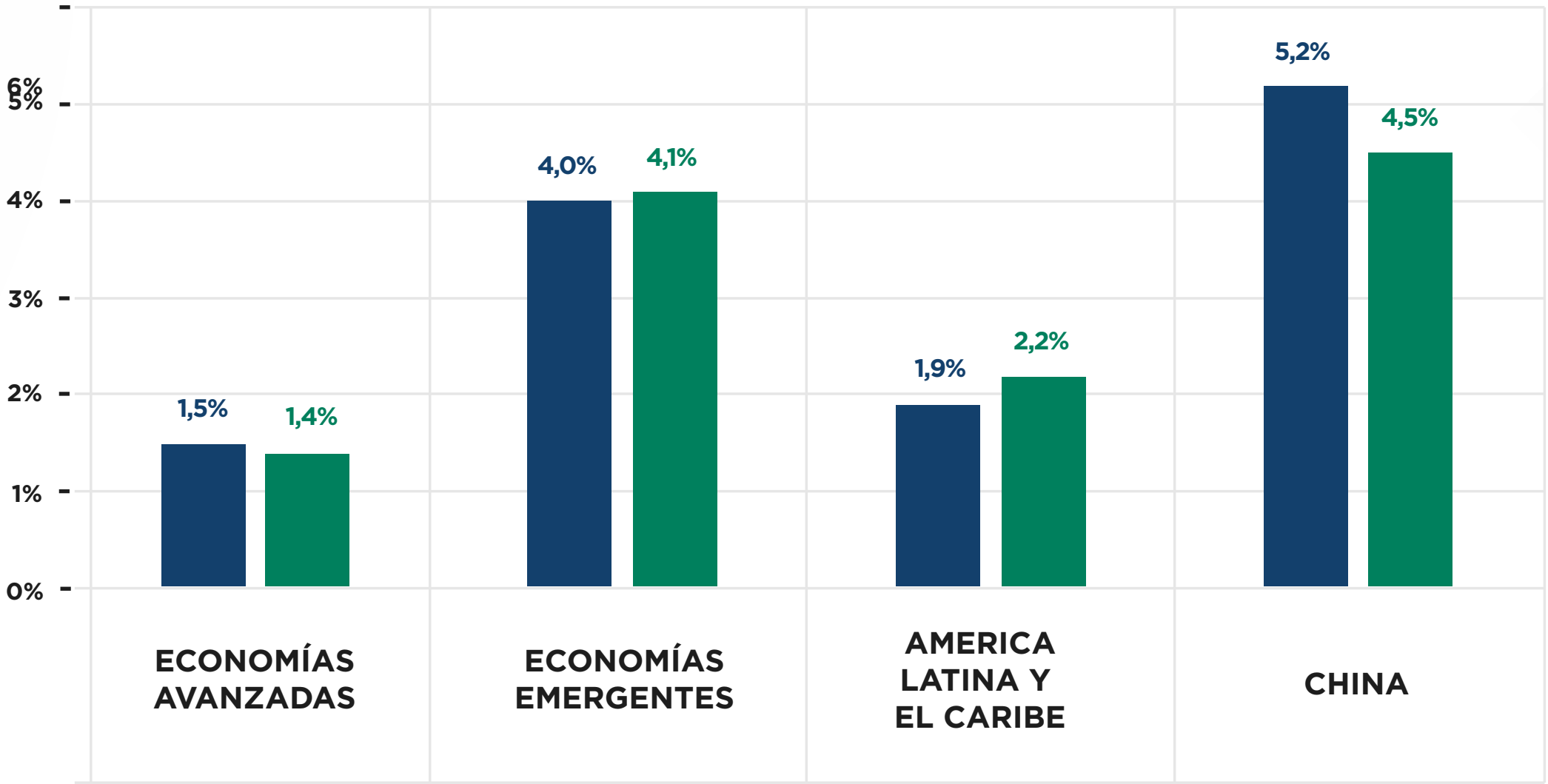


MONITOR DE INDICADORES

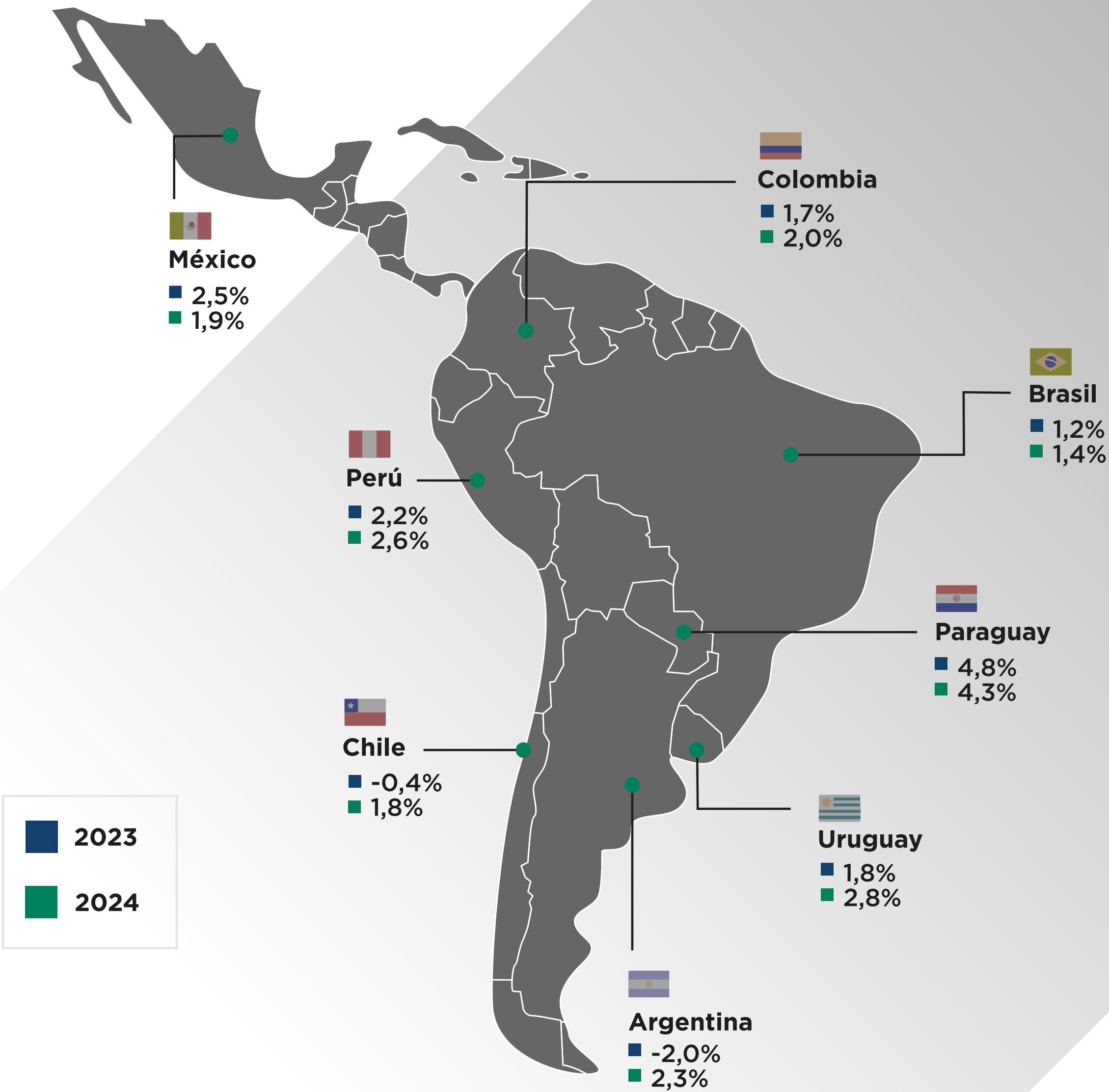
INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 1: PIB

- El FMI presentó en Julio un nuevo reporte sobre la economía mundial y las perspectivas de cara a 2023 y 2024. Se proyecta que el crecimiento mundial disminuya de un 3,5% estimado para 2022 a 3,0% en 2023 y 2024. El organismo expresa que la actividad económica permanece afectada por la restrictiva política monetaria.
- Para la región de América Latina y el Caribe, la tasa de crecimiento experimentará un descenso de 3,9% en 2022 a 1,9% en 2023, para situarse en 2,2% en 2024. Este descenso entre 2022 y 2023 es resultado de la desaceleración posterior al crecimiento registrado en 2022, el cual fue impulsado por la reapertura económica posterior a la pandemia.
- En particular, para Uruguay, el Banco Mundial, estima un crecimiento del 1,8% en 2023, por debajo de lo proyectado para Paraguay con 4,8%, México con 2,5%, y Perú con 2,2%.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A INFORME PERSPECTIVAS ECONÓMICAS DEL FMI DE JULIO 2023.

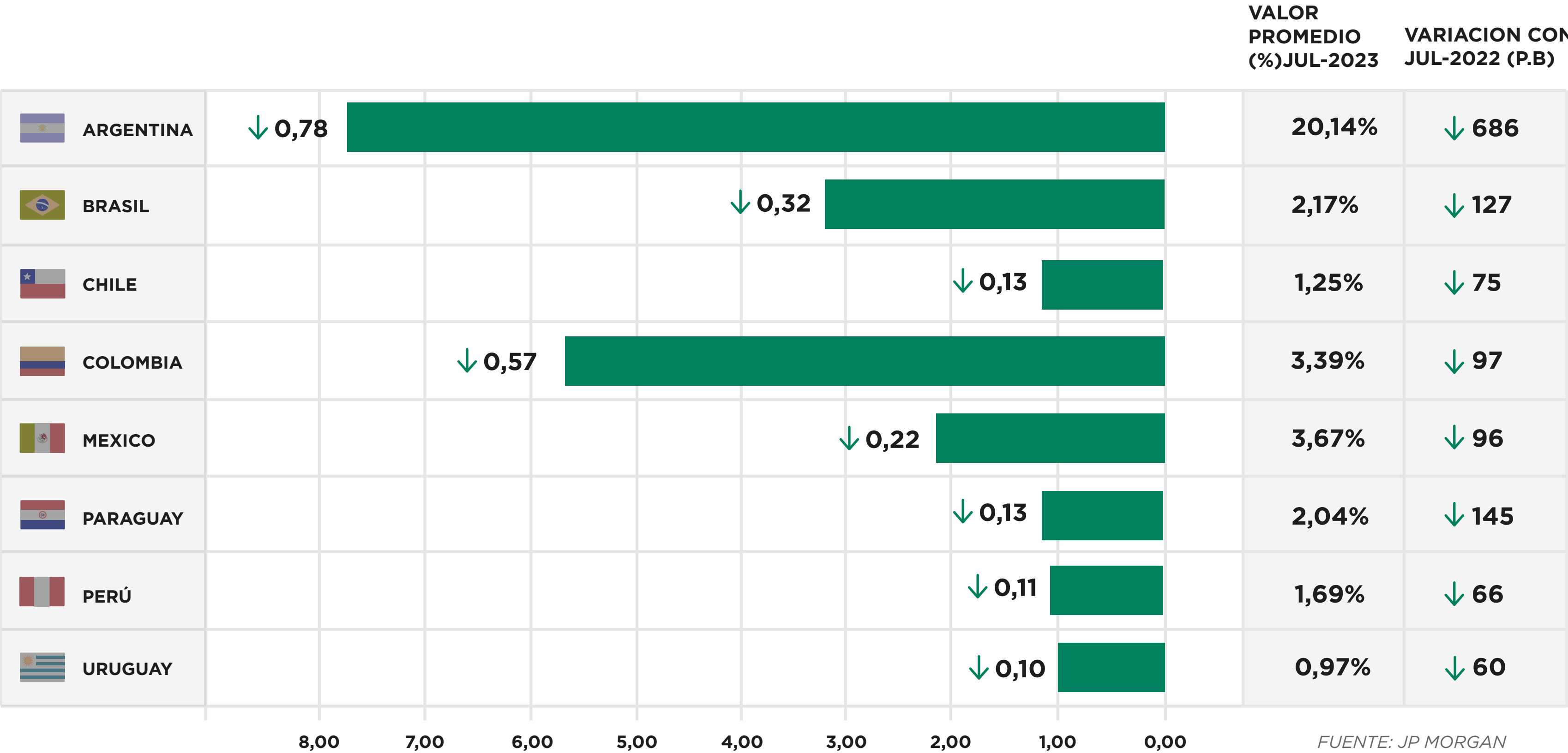


FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A INFORME PERSPECTIVAS ECONÓMICAS DEL BM DE JUNIO 2023.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 2: VARIACIÓN DEL RIESGO PAÍS EN JULIO 2023 RESPECTO A JUNIO 2023



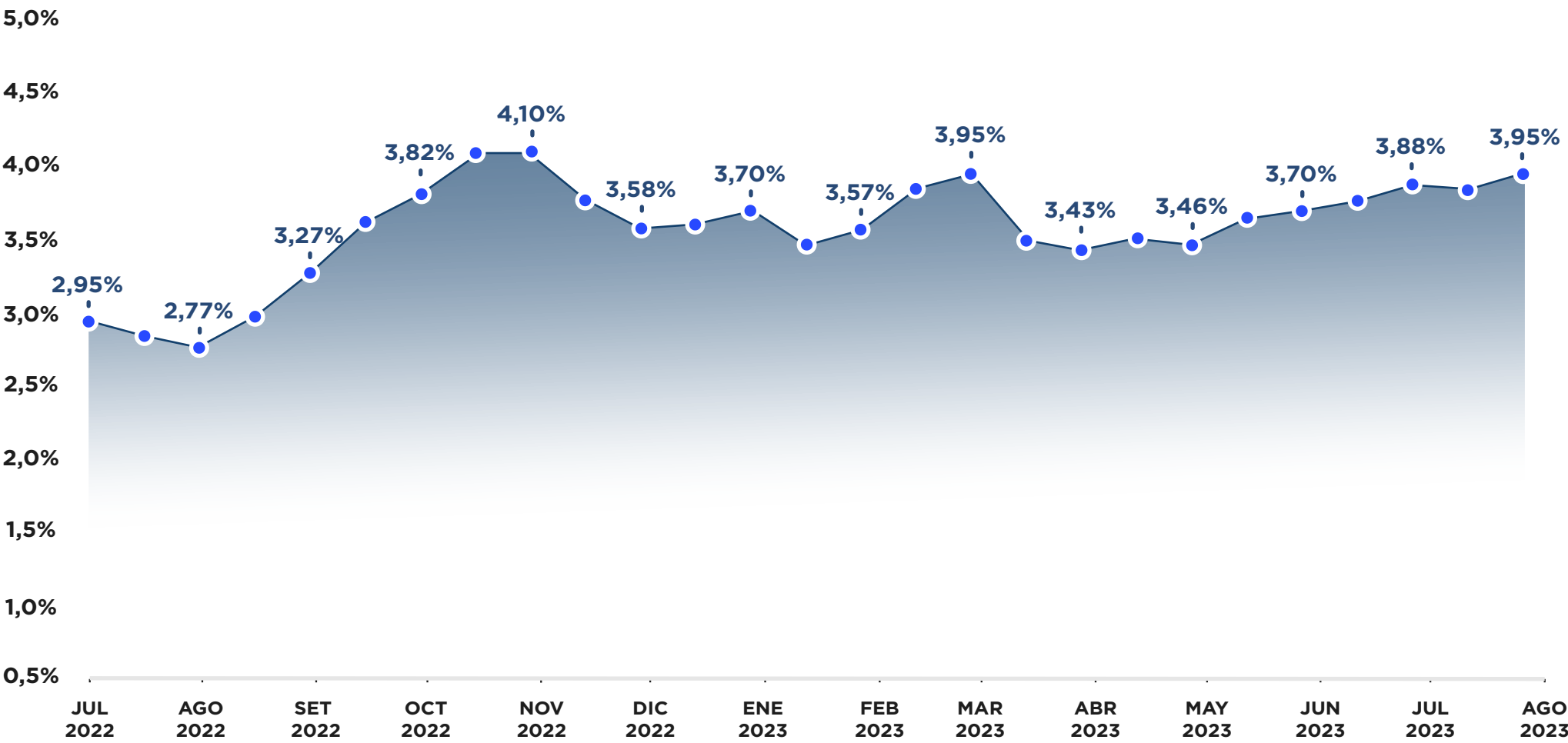
- > El riesgo país refleja una mejora generalizada entre los países de la región en la variación mensual. En el caso de Argentina, la mejora obedece a las expectativas asociadas al acuerdo alcanzado con el FMI y el periodo de elecciones en curso.
- > Por otro lado, también se distingue la mejora registrada en Colombia marcada por las perspectivas estables sobre su calificación de riesgo ratificadas en el mes de Junio.
- > En la comparación interanual, se evidencia una condición favorable.

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) PROMEDIO QUINCENAL

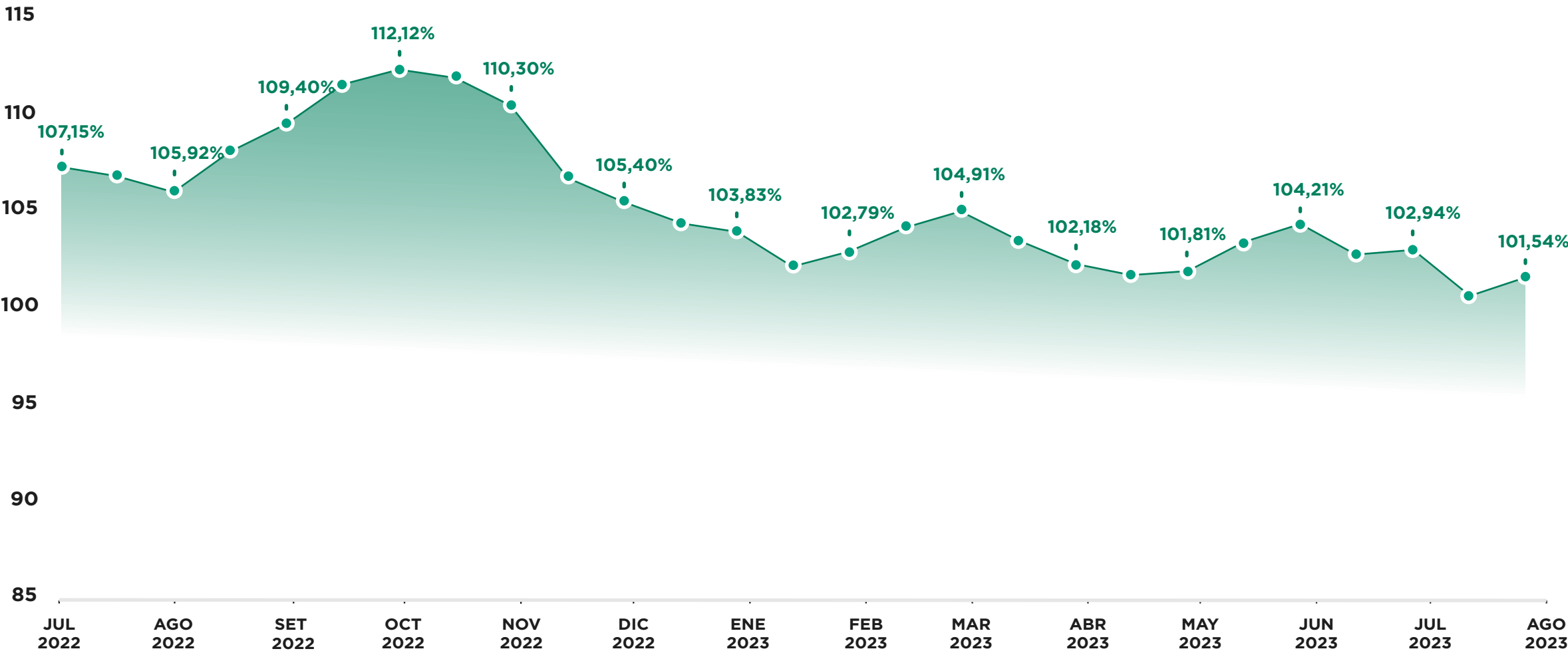
TASA 10Y US



FUENTE: FED

El rendimiento bono estadounidense a 10 años continua el aumento observado previamente, la expectativa sobre la FED manteniendo una tasa de interés de referencia elevada por mayor tiempo ha impactado en la suba reciente. La variación mensual significó un ligero incremento de 15 puntos básicos, alcanzado casi 4% a final de mes.

INDICADOR DXY

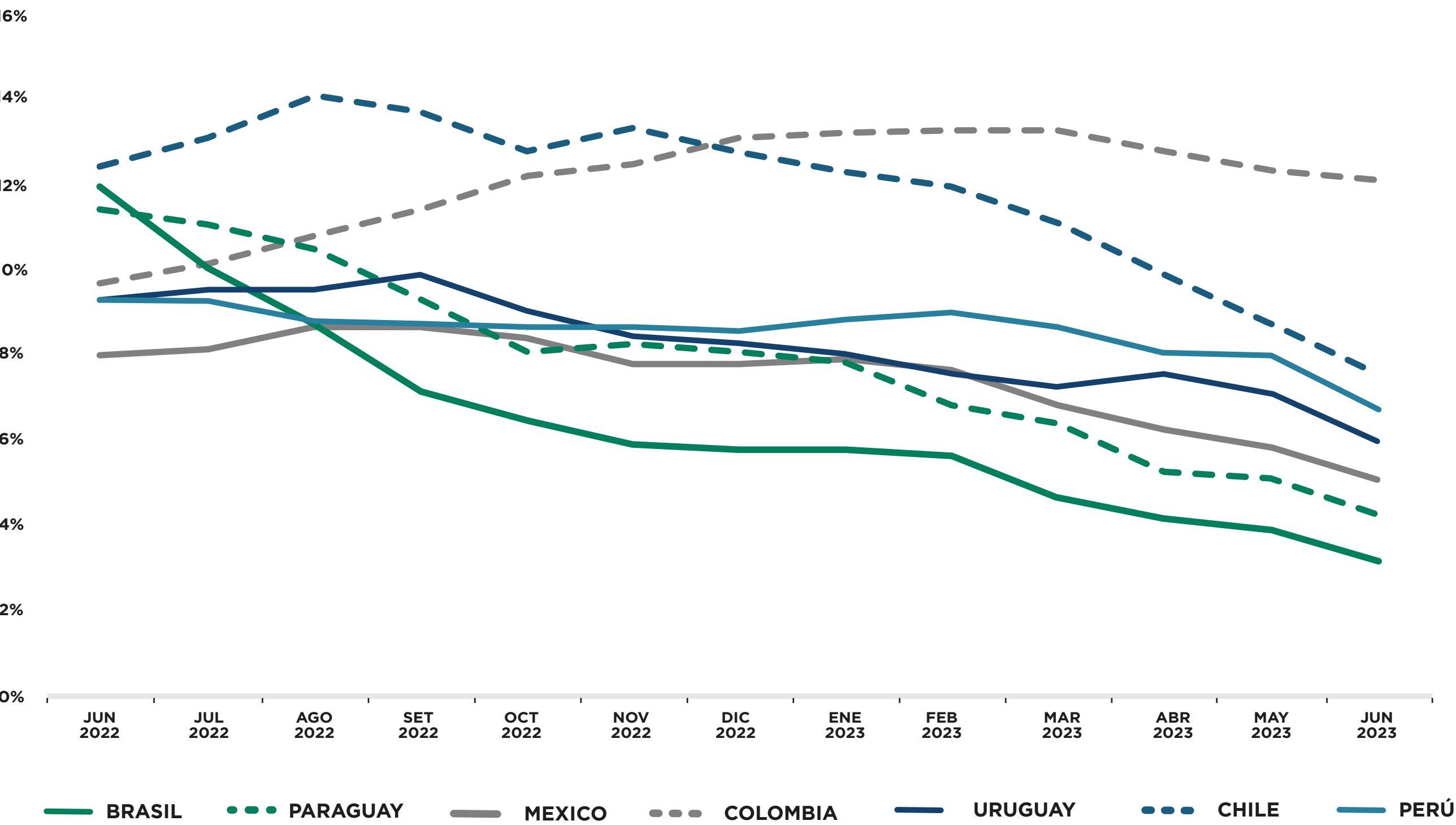


FUENTE: WSJ

El índice DXY del dólar experimentó un ligero movimiento punta a punta en el mes de julio, aunque a mitad del mes registro un ligero rebote luego de la caída sostenida observada desde junio. En cuanto a las monedas latinoamericana, se registra una estabilidad o ligera apreciación frente al dólar.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES MACROECONÓMICOS
INDICADOR 4: INFLACIÓN Y EXPECTATIVAS



VALOR EXPECTATIVAS

(%) DIC-2023 (%) DIC-2024

	4,84%	3,89%
	4,20%	3,00%
	8,90%	5,03%
	4,60%	4,03%
	4,50%	4,00%
	4,40%	3,00%
	6,25%	6,60%

La inflación registra una baja sostenida y generalizada para todos los países relevados durante junio. En este marco, la mayoría de los bancos centrales de la región comienzan una política monetaria más laxa.

Las últimas expectativas de los agentes económicos indican una mayor caída de la inflación en 2023, asimismo, para 2024 también se observa una baja en relación a los valores esperados para el presente año.

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)

JULIO 2023	 TRANPORTE	 ENERGÍA	 AGUA Y SANEAMIENTO	 INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
 ARGENTINA	29,38%	26,27%	25,72%	28,16%
 BRASIL	12,36%	9,01%	8,41%	11,04%
 CHILE	11,34%	8,04%	7,45%	10,04%
 COLOMBIA	13,14%	9,96%	9,39%	11,89%
 MÉXICO	13,53%	10,31%	9,73%	12,27%
 PARAGUAY	13,11%	9,41%	8,75%	11,66%
 PERÚ	11,62%	8,38%	7,80%	10,35%
 URUGUAY	11,18%	7,83%	7,23%	9,86%
PROMEDIO PAÍSES	14,46%	11,15%	10,56%	13,16%

JULIO 2022	 TRANPORTE	 ENERGÍA	 AGUA Y SANEAMIENTO	 INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
 ARGENTINA	38,32%	34,77%	33,67%	38,32%
 BRASIL	15,79%	11,97%	10,79%	15,79%
 CHILE	14,18%	10,41%	9,25%	14,18%
 COLOMBIA	16,13%	12,50%	11,38%	16,13%
 MÉXICO	16,55%	12,86%	11,72%	16,55%
 PARAGUAY	17,09%	12,87%	11,56%	17,09%
 PERÚ	14,33%	10,63%	9,49%	14,33%
 URUGUAY	13,94%	10,11%	8,94%	13,94%
PROMEDIO PAÍSES	18,29%	14,51%	13,35%	18,29%

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

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

ke: Tasa de rentabilidad requerida

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

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

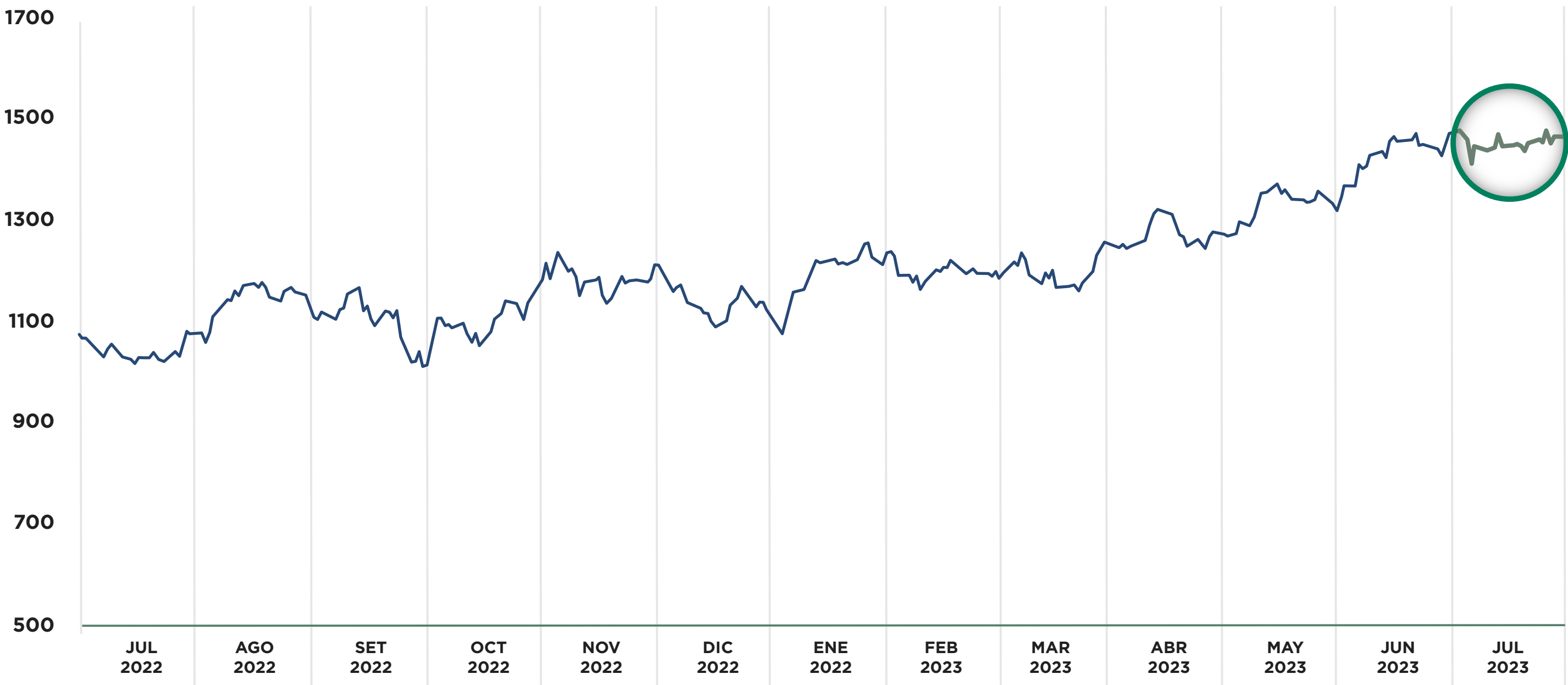
rm: Riesgo de mercado

*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

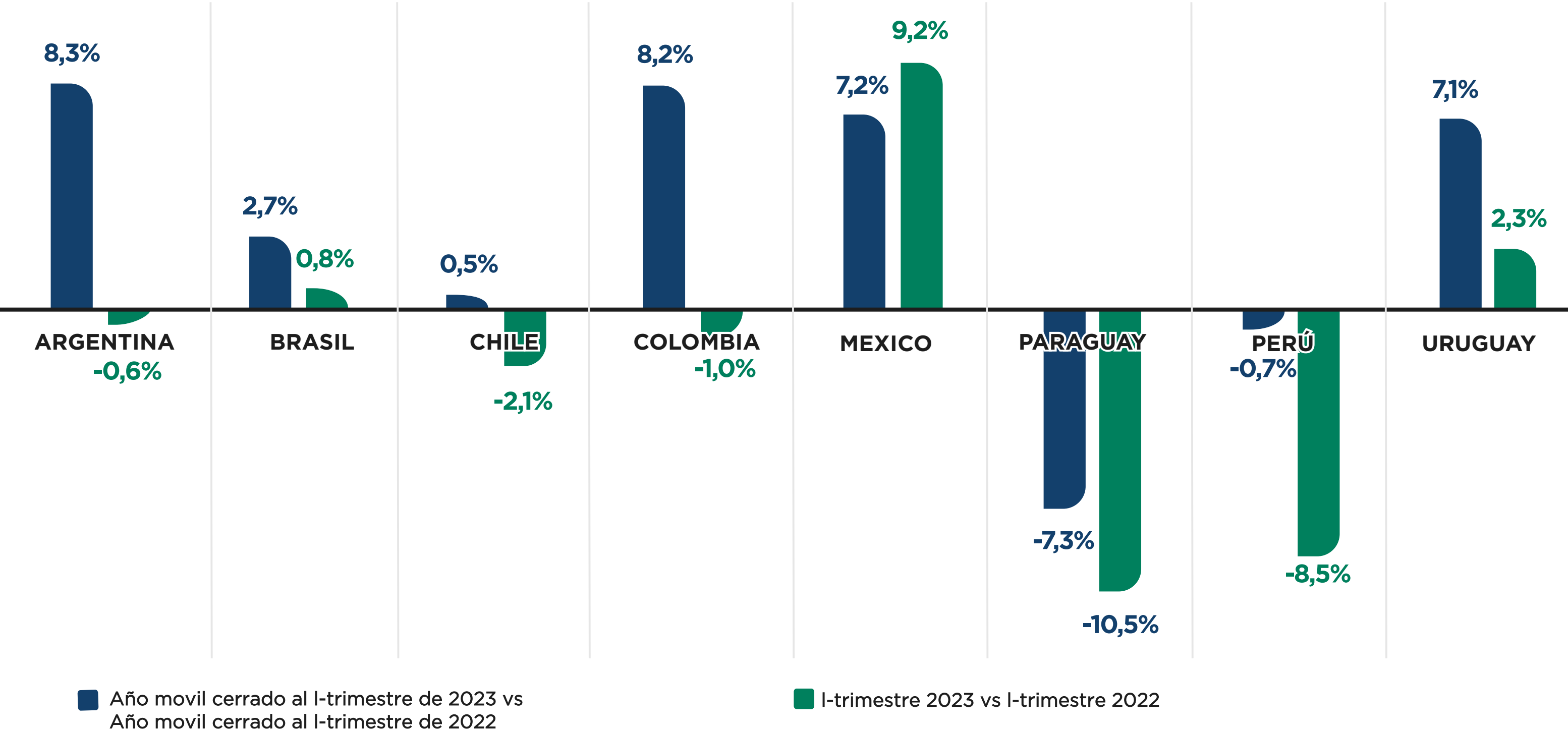
El S&P Latin America Infrastructure Index mide el desempeño de las empresas líderes en la industria de la infraestructura de América Latina que cotizan en bolsa. Para mantener la diversificación, el índice clasifica a los componentes a través de cuatro sectores distintos de infraestructura: energía,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

El indicador no presenta variaciones significativas el mes de julio (-0,4%). La variación en lo que va del año refleja un crecimiento del 30,7%.

Por su parte, la comparación interanual registra una tasa positiva de 36,3%, lo que muestra que el sector presenta un cambio muy favorable en el presente año. Esta variación refleja una mejora en las perspectivas del sector para la región.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA
INDICADOR 3: VARIACIÓN DE INVERSIÓN*



PROPORCIÓN FBKF/ PIB DEL AÑO MOVIL CERRADO AL I-TRIMESTRE DE 2023

	ARGENTINA	18,21%
	BRASIL	18,64%
	CHILE	24,47%
	COLOMBIA	18,87%
	MÉXICO	21,49%
	PARAGUAY	20,81%
	PERÚ	23,04%
	URUGUAY	18,32%

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

* La inversión es medida utilizando los valores de Formación Bruta de Capital fijo.

- La evolución de la formación bruta de capital fijo presentó un comportamiento heterogéneo en los países analizados. Argentina, Colombia y Uruguay registran un crecimiento significativo en la inversión durante el año móvil cerrado al tercer trimestre de 2022 como en la comparación interanual.
- Por su parte, Paraguay, Chile y México evidencian una desaceleración en el tercer trimestre en comparación con el comportamiento del último año móvil. Mientras que Brasil y Perú registran un incremento, implicando una mejor performance de la inversión en el último trimestre.

NOTICIAS

Autor: Diego Battiste

Cutcsa emitió deuda para renovar 25% de la flota por ómnibus eléctricos antes de 2025



FUENTE: EL OBSERVADOR, 20 DE JULIO, 2023

La compañía de ómnibus colocó título de deuda en el mercado de capitales por 150 millones de Unidades Indexadas (pesos ajustados por inflación) equivalente a unos US\$ 23 millones. El plan de renovación de su flota servirá para suplantar la totalidad de los ómnibus a gasoil por eléctricos para el año 2040.

[VER MÁS](#)

Autores: Forbes Staff

Moody's destaca que la inflación en América Latina ya entró en un ciclo decreciente



FUENTE: FORBES PERÚ, 31 DE JULIO, 2023

Noticia que sintetiza el reciente reporte de Moody's Analytics, el cual señala que la inflación latinoamericana “se encuentra inmersa en un ciclo decreciente” —exceptuando a Argentina y Venezuela—, como resultado de las condiciones monetarias restrictivas y de la moderación en los precios internacionales a medida que las cadenas de suministro global han regresado a una mayor normalidad.

[VER MÁS](#)

Autores: Zachary Hurwitz, Nicolas Bujak, Mauricio Tapia, Eric Daza, Christiaan Gischler

Aspectos clave para gestionar los riesgos ambientales y sociales del hidrógeno verde



FUENTE: BID, 6 DE JUNIO, 2023

Blog del BID que trata aspectos relacionados con la importancia de gestionar adecuadamente los riesgos ambientales y sociales asociados con la producción y el uso del hidrógeno verde. Estos riesgos pueden incluir consideraciones sobre la salud y la seguridad en la producción del mismo, eficiencia en el uso de recursos tales como el agua, y el impacto social y económico de esta tecnología en las comunidades locales.

[VER MÁS](#)



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

 info@aic-economia.com

 [@AICEconomia](#)

 [@AIC_Economia](#)

