



ECONOMÍA & FINANZAS

NEWSLETTER
JUNIO

EVALUACIÓN DE IMPACTO EN PROYECTOS DE GESTIÓN PÚBLICA

Es necesario entender a la evaluación de impacto en proyectos de gestión pública como una instancia más del ciclo de políticas públicas. El objetivo último es mejorar los proyectos en su diseño, implementación y resultados. La evaluación de impacto es necesaria porque, puede ayudar en primer lugar a mejorar la efectividad del gasto público, al determinar si los proyectos son buenas inversiones y si logran contribuir a los objetivos propuestos. Asimismo, puede funcionar como una herramienta para generar criterios de asignación del gasto público. Además, las evaluaciones permiten rendir cuentas sobre los resultados del proyecto.

La evaluación de impacto busca identificar el efecto que puede atribuirse a un proyecto sobre un conjunto de variables de resultado. Se trata de una evaluación ex post que busca cuantificar un efecto causal. La pregunta que se intenta responder es cómo serían los resultados sobre la población objetivo, si el proyecto no se hubiera llevado a cabo. El problema es que es imposible observar en simultáneo a un individuo, empresa o cualquier entidad beneficiaria del proyecto, en las dos situaciones, con proyecto y sin proyecto en el mismo momento del tiempo. El desafío es la construcción de un escenario contrafáctico, en donde se construye un "grupo de control", que no está sujeto a la intervención, pero pertenece a la población objetivo, que sirva para una correcta comparación con los beneficiarios del proyecto. Existen varias técnicas cuantitativas con gran desarrollo en los últimos 30 años que permiten estimar este efecto.

Estas metodologías se han utilizado en la evaluación de diversos programas y proyectos. En particular en el área de infraestructura hay ejemplos de proyectos en la región. Un ejemplo de una situación bien aprovechada es el caso de un proyecto en México, donde impulsaron un programa para asfaltar por primera vez calles residenciales no arteriales. Sólo se intervinieron 28 de las 56 vías candidatas que fueron asignadas aleatoriamente debido a restricciones económicas. Luego, en base a información primaria se comparó ambos grupos (las 28 intervenidas, y las 28 no intervenidas pero que eran candidatas), este estudio permitió concluir que asfaltar por primera vez calles residenciales apreciaba las propiedades aledañas a las intervenciones.

Para otros proyectos esta situación es difícil de conseguir. Un ejemplo es la evaluación de impacto del proyecto de mejoras a la línea de tren de Belgrano en Argentina donde se midió el efecto del proyecto sobre diversas variables de uso y bienestar de los usuarios. El diseño metodológico de esta evaluación implicó la construcción de un contrafactual a partir de un grupo de control sintético que surge del promedio ponderado de otras líneas de tren semejantes a la línea intervenida previo al proyecto en un conjunto de variables.

Estos dos ejemplos dan indicios sobre cómo se debería pensar una evaluación de impacto ex post. En algunos casos, como en el primer ejemplo, el diseño metodológico se puede elaborar previo al inicio del proyecto de forma de poder luego hacer una evaluación ex post con todas las herramientas necesarias. En otras oportunidades, el grupo de control es necesario crearlo a partir de datos observacionales.

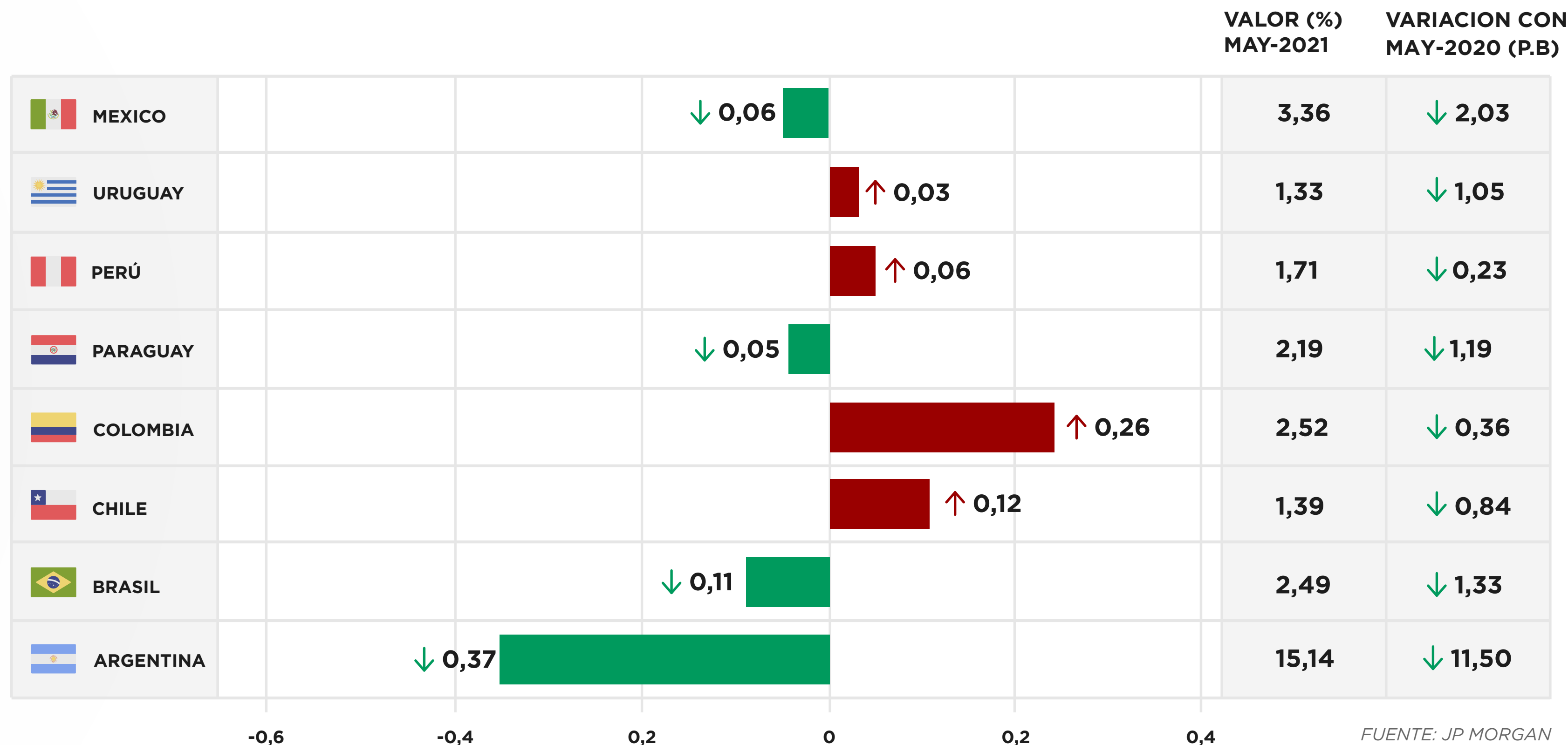
Hoy en día para la realización de los proyectos de infraestructura y de otros programas en general este tipo de evaluaciones no forma parte de los requisitos formales para que se tome la decisión de llevar a cabo el proyecto. Por supuesto que este tipo de evaluaciones son ex post y los resultados solo pueden verse una vez que el proyecto esté instalado, sin embargo, podría considerarse como requisito la presentación de un diseño metodológico determinado para poder luego abordar una evaluación de impacto. Para que esto se lleve a cabo deben existir capacidades dentro del Estado además de una cultura de evaluación institucionalizada.



MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 1: VARIACIÓN DEL RIESGO PAÍS EN MAYO 2021 RESPECTO A ABRIL 2021



- A excepción de Colombia y Argentina, la mayoría de los países registraron ligeras variaciones en el riesgo país en el mes de mayo.
- Colombia exhibió un incremento en el indicador como consecuencia de la pérdida del grado inversor y la compleja situación social en el país. En cambio, Argentina registró una disminución ante un potencial acuerdo con el FMI y el Club de París.
- La comparación interanual muestra para todos los países variaciones negativas, pero se debe principalmente a que en mayo del año pasado existían valores elevados ante el riesgo exhibido por la primera ola de la pandemia.

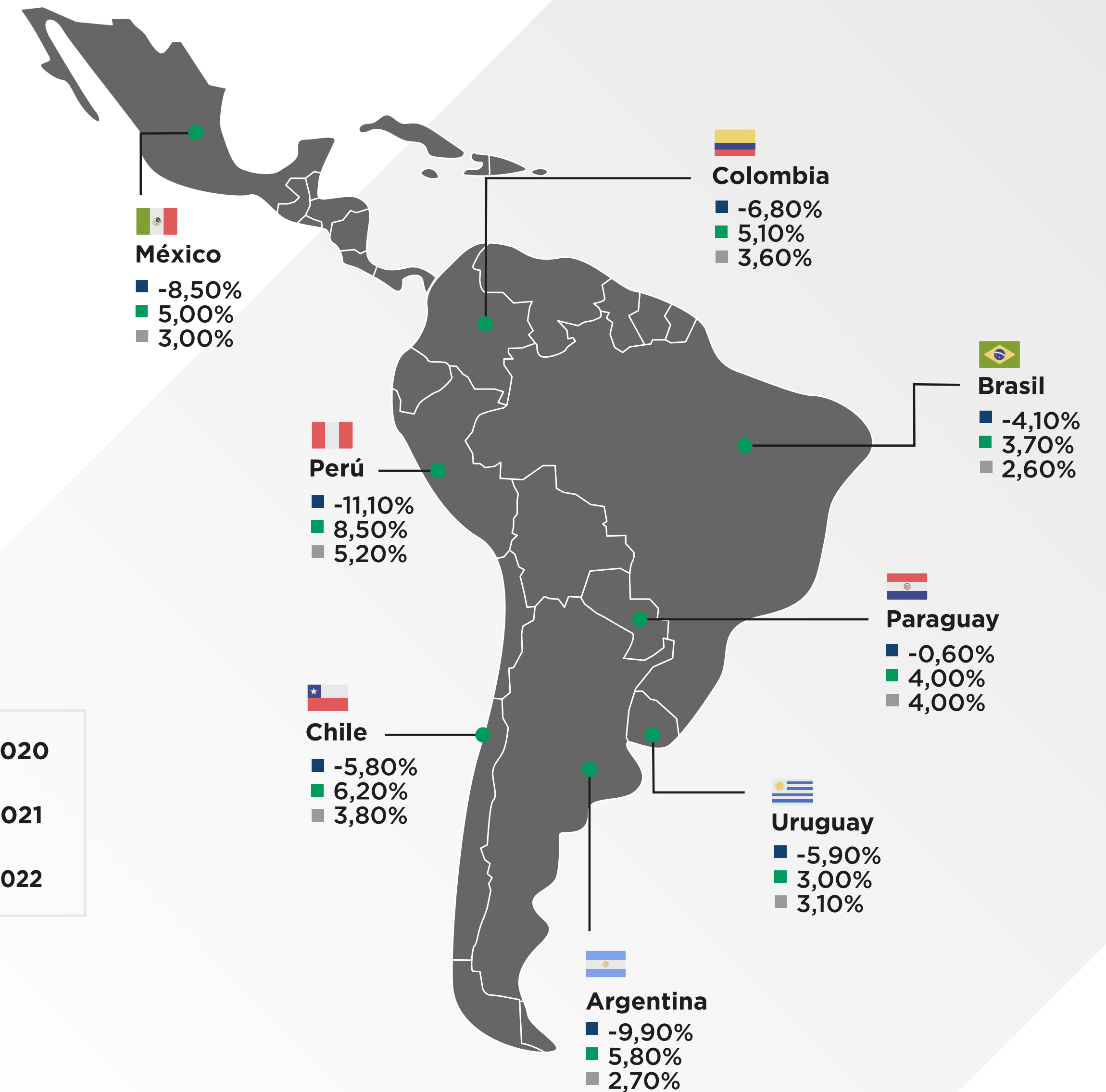
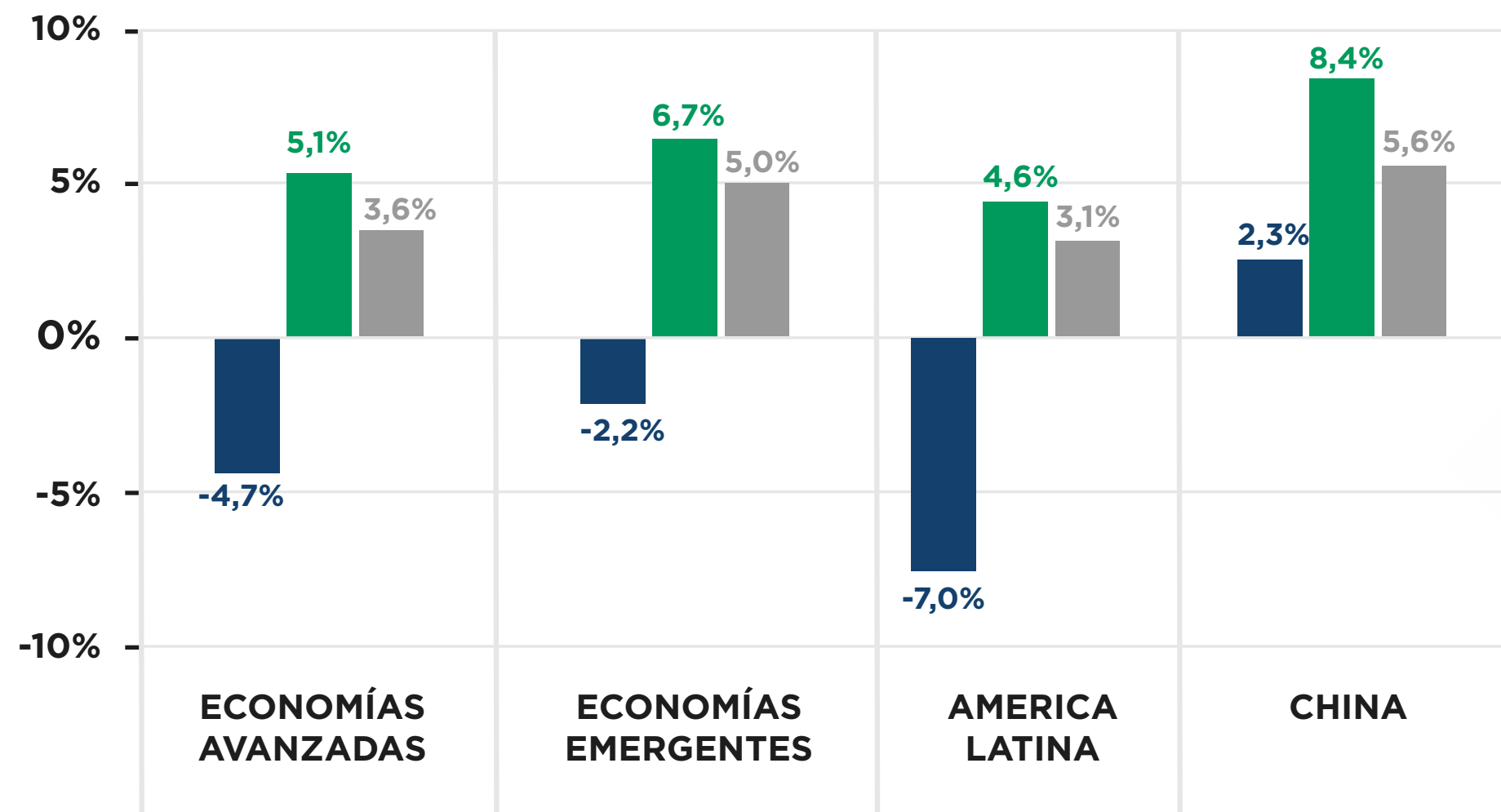
El riesgo país es medido en puntos básicos, equivaliendo 100 puntos básicos un 1% o una unidad en este cuadro.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 2: PIB

- Las proyecciones más recientes, realizadas en abril de 2021, de las instituciones oficiales (Banco Mundial, FMI) muestran que los países de América Latina registrarán en 2021 un desempeño ligeramente mejor en relación a las proyecciones realizadas previamente.
- Nuevos datos recientes dan sustento a los pronósticos realizados por los organismos nombrados. En concreto, según las proyecciones de la OCDE realizadas a fines de mayo, las seis grandes economías de la región -que representan el 85% del PIB- crecerán a una tasa de 4,9% en 2021. Asimismo, datos preliminares del desempeño del PIB del primer trimestre y de indicadores mensuales de actividades han mostrado resultados favorables que seguramente repercutirán en nuevos ajustes al alza en las proyecciones realizadas (con especial énfasis en Brasil).
- La otra cara de los reportes y de los nuevo datos económicos, es la confirmación del magro desempeño relativo de Latinoamérica en relación a otras regiones del mundo, con una recuperación muy desigual entre los países y con economías que necesitarán un tiempo prolongado para volver a niveles de actividad previos a la pandemia.





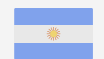




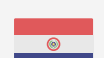








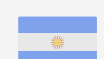







FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A INFORME PERSPECTIVAS ECONÓMICAS DEL FMI DE ABRIL 2021

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA

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

MAYO 2021	 TRANSPORTE	 ENERGÍA	 AGUA Y SANEAMIENTO	 INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
 ARGENTINA	26,71%	22,60%	24,02%	25,60%
 BRASIL	14,82%	10,40%	11,93%	13,63%
 CHILE	13,49%	9,13%	10,64%	12,32%
 COLOMBIA	14,06%	9,86%	11,31%	12,93%
 MÉXICO	15,27%	11,00%	12,48%	14,12%
 PARAGUAY	15,90%	11,01%	12,70%	14,58%
 PERÚ	13,58%	9,30%	10,78%	12,43%
 URUGUAY	13,68%	9,26%	10,79%	12,49%
PROMEDIO PAÍSES	15,94%	11,57%	13,08%	14,76%

MAYO 2020	 TRANSPORTE	 ENERGÍA	 AGUA Y SANEAMIENTO	 INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
 ARGENTINA	41,97%	36,73%	41,10%	37,95%
 BRASIL	17,64%	11,99%	16,70%	13,31%
 CHILE	15,86%	10,29%	14,93%	11,59%
 COLOMBIA	16,14%	10,77%	15,25%	12,03%
 MÉXICO	18,85%	13,41%	17,95%	14,68%
 PARAGUAY	18,69%	12,45%	17,65%	13,90%
 PERÚ	15,28%	9,81%	14,37%	11,09%
 URUGUAY	16,19%	10,54%	15,25%	11,86%
PROMEDIO PAÍSES	20,08%	14,50%	19,15%	15,80%

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

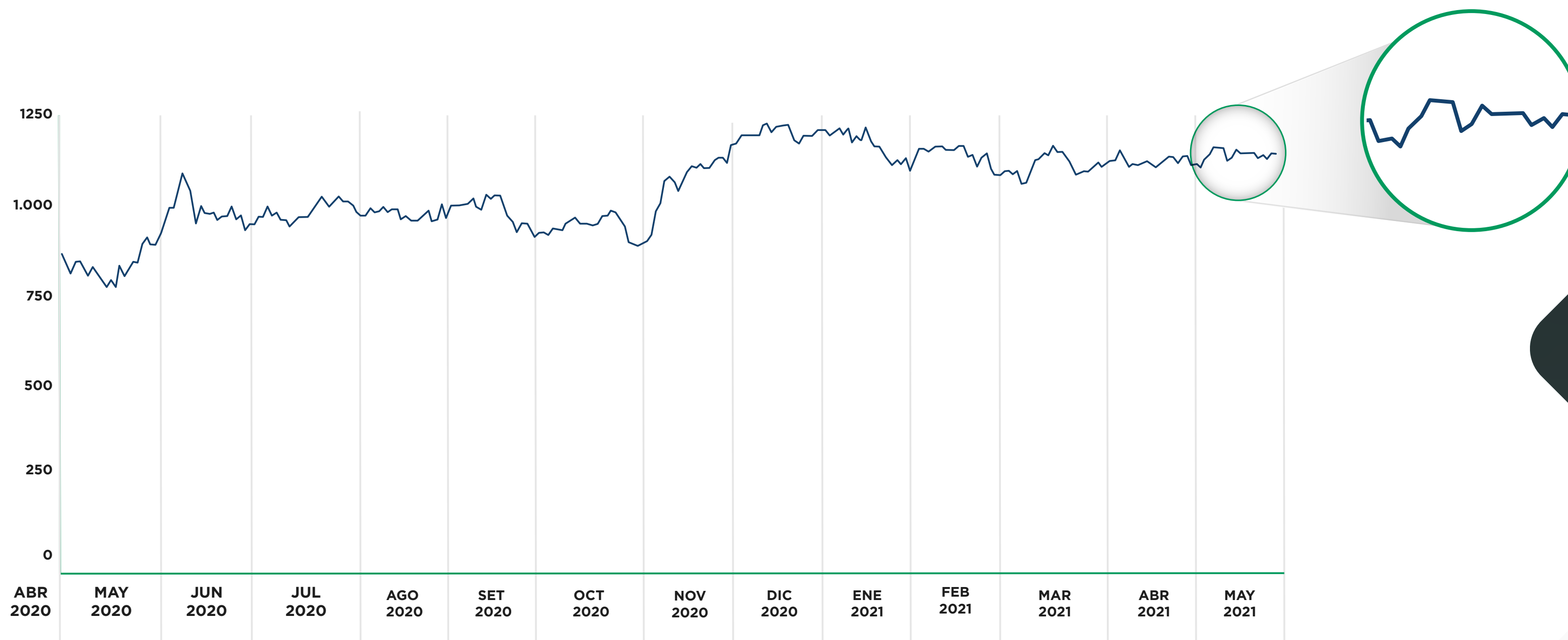
El modelo asume que el mercado cumple con los supuestos de eficiencia y por lo tanto los inputs del mismo son valores de equilibrios a largo plazo. Por lo que las tasas calculadas se deben tomar como referencia. Es decir, debido a que la realidad no necesariamente se encuentra bajo los supuestos del 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

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.

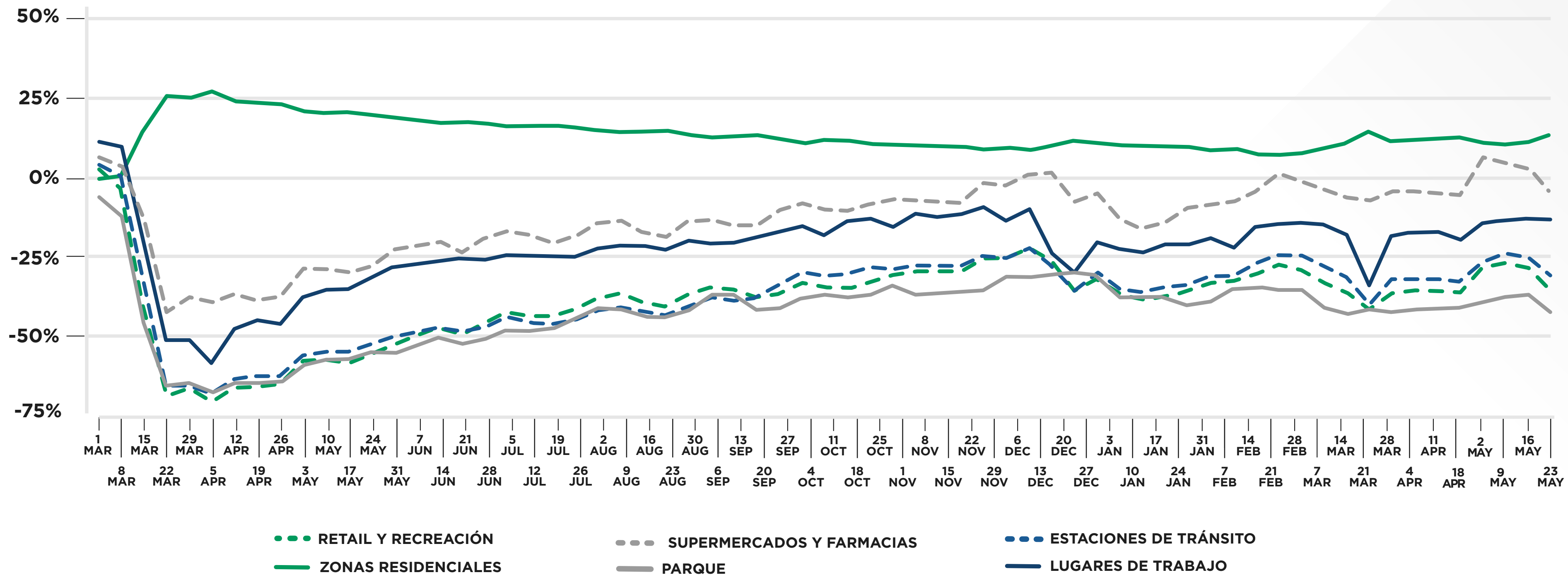
Se registra una tenue tendencia positiva en los últimos meses. Sin embargo, la rentabilidad en 2021 se mantiene negativa (-4,4%) .

El valor del índice en mayo registró un incremento de 3% aproximadamente, aunque con una relativa volatilidad a lo largo del mes.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE MOVILIDAD

INDICADOR 5: MOVILIDAD



- **Continúa la recuperación del nivel de movilidad, con un incremento significativo en todas las categorías en las dos primeras semanas de mayo, pero con una caída menor al final del mes.**
- Supermercado y farmacia (-5%) exhibió un leve incremento de 1 punto porcentual (p.p) en mayo. Sin embargo, en las primeras semanas del mes registró valores superiores a los exhibidos en pre-pandemia.
- Retail y recreación registró un valor de -36%, con un aumento de 1 p.p respecto a abril.
- Parques experimentó una disminución 1,5 p.p y continúa como la categoría de lugar con el nivel más bajo comparativamente (-43%).
- Lugares de trabajo (-13%) y estaciones de tránsito (-31%) registraron un incremento de 6 p.p y 1,5 p.p respectivamente en mayo.
- Zonas residenciales se mantiene en valores mayores a los pre-pandemia (-13%). Asimismo, registró un aumento de 2 p.p en comparación con abril.









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.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE COVID 19 Y MOVILIDAD

INDICADOR 6: STRINGENCY INDEX

	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO
 ARGENTINA	77,31	70,37	71,76	81,48
 BRAZIL	70,83	70,83	68,06	60,65
 CHILE	79,17	79,17	79,17	80,09
 COLOMBIA	81,02	82,87	81,48	74,07
 MEXICO	60,65	47,22	44,44	44,44
 PARAGUAY	50,00	76,85	64,81	54,63
 PERÚ	86,11	83,33	78,7	75,93
 URUGUAY	68,52	87,04	72,22	72,22

- Se registra un ligero relajamiento de las medidas de restricción en la región, aunque aún se mantienen en valores elevados como consecuencia de la compleja situación sanitaria. Es esperable que aún se mantengan hasta que se perciben mejoras significativas y avanza el proceso de vacunación.
- Argentina fue el único país que aumentó significativamente la restricción de la movilidad, mientras que los demás principalmente disminuyeron o mantuvieron las medidas.

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)

NOTICIAS

Autor: Carlos Garfella

La guerra contra el CO₂ de los coches empieza en Cataluña



FUENTE: EL PAÍS (ESPAÑA), 17 DE MAYO 2021

Compartimos nota de prensa publicada en el diario El País de España, donde se anuncia la aplicación de un nuevo tributo en España que gravará a los propietarios de los vehículos con más emisiones. Asimismo, se realiza una breve discusión sobre los impactos potenciales del impuesto en la comunidad y en el sector de transporte.

[VER MÁS](#)

Autor: Diario Crónicas Uruguay

Eduardo Abedrapo: "Desde Chile siempre se ve a Uruguay como un país de referencia en Latinoamérica"



FUENTE: CRÓNICAS, 28 DE MAYO 2021

Entrevista y anuncio del ingreso como nuevo socio a AIC Economía y Finanzas de Eduardo Abedrapo, chileno, experto en temas de regulación económica y contratación para el desarrollo de proyectos de infraestructura pública y transportes.

[VER MÁS](#)

Autor: Natalia Vera y Héctor Cancino

Los retos y avances de Latinoamérica en la carrera de la electromovilidad



FUENTE: AMÉRICA ECONOMÍA, 27 MAYO 2021

Columna de opinión publicada en el portal América Economía, sobre los desafíos y el progreso de la movilidad eléctrica en Latinoamérica. Se presentan ejemplos de los avances realizados en algunos países, el grado de desarrollo actual y se pone énfasis en la necesidad de generar los incentivos y la infraestructura necesaria para impulsar la transición.

[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

