

En un reciente artículo en "La Nación", Carlos Manzoni y Luján Scarpinelli se refieren a la infraestructura vial de la Argentina. Argumentan que por sus deficiencias "se dificulta el movimiento y la exportación con altos costos, riesgos y cuellos de botella en los caminos"; éste es un obstáculo que se añadiría al tipo de cambio y la presión fiscal. El artículo compendia lugares comunes en torno de una alegada insuficiencia de la red vial.

Uno de los expertos consultados afirma que deben construirse 13.500 km de autopistas inteligentes, por encima de los actuales 1.500 km de autopistas y autovías.

Un economista de la Sociedad Rural Argentina afirma que "las economías regionales no pueden llegar con sus productos al mundo e incluso a rincones de la Argentina", lo que se explica entre otras razones por la falta de inversión en infraestructura.

En una época de bajo tipo de cambio, deben encararse obras viales para mejorar la ecuación económica de los empresarios. Esto alcanza a la red no pavimentada, donde según la Cámara Argentina de la Construcción unos 100.000 km deberían ser pavimentados, por atender zonas productoras de productos perecederos.

Como remate, otro experto consultado afirma que la inversión en infraestructura vial en Argentina está por debajo del 2% del PIB, mientras que en los países desarrollados "alcanza hasta 8% del PIB, y en promedio representa el 50% de la inversión pública total".

En definitiva, se reclama una urgente expansión del gasto en infraestructura vial, una suerte de "populismo carretero", inesperado en un diario que siempre hizo hincapié en la necesidad de contener y racionalizar el gasto público.

Pero aquí sobran las falacias. Puntualizamos algunas:

- La extensión total de las vías multitracha (autopistas y autovías) es del orden de 2.800 km en la red nacional; a esto deben agregarse 1.100 km de rutas provinciales. En total, cerca de 4.000 km, y no 1.500 km. No todos justificables, como veremos.
- En cuanto a cuál debería ser la red a convertir en multitracha, esto no es cuestión a discutir con discursos inflamados o estimaciones vaporosas; se trata de analizar los tránsitos. En un trabajo que realizó años atrás el autor de esta nota en conjunto con Gabriel Queipo, se estimó que a partir de 6.000-8.000 vehículos diarios se justificaría la adición de una trocha por sentido. Adoptando un umbral de 6.000 vehículos diarios, alrededor de 1.600 km de la red nacional superan ese tránsito y requerirían ser ampliados en forma inmediata. No disponemos de información equivalente para la red provincial, pero sin duda será una cifra menor, porque por lo general las rutas de esta jurisdicción presentan tránsitos bastante menores a los de la red nacional. Lejos estamos entonces de los 13.500 km que se reclaman como indispensables.
- En cuanto a pavimentar 100.000 km de rutas de tierra o mejoradas, dudamos que exista una justificación razonable. En un análisis realizado en el Plan Nacional de Inversiones Públicas

2009-2011 se estima, en forma bastante expeditiva, que se requeriría pavimentar en el orden de 900 km anuales, en función de los tránsitos estimados para esta categoría de caminos. Es comprensible que la Cámara Argentina de la Construcción abogue por pavimentar masivamente; pero ése es su negocio, no el de la sociedad como un todo: pavimentar 100.000 km en 10 años, por ejemplo, demandaría casi el 3% del PIB, que habría que retirar de otros usos. Sólo para aquilatar lo que este monto representa, digamos que equivale a algo menos de la mitad del gasto en educación pública. Si los países desarrollados muestran dotaciones sustancialmente mayores de vías pavimentadas, es precisamente porque son desarrollados.

- En cuanto a la cifra de inversión que se aporta para los países desarrollados, y más allá de la habitual preferencia en algunos por todo lo que viene del norte, la afirmación comporta suponer que la inversión pública total representaría hasta el 16% del PIB en el norte. En promedio, los países de la OECD muestran una inversión del 18% del PIB. O sea, casi toda la inversión sería pública; serían virtualmente países comunistas...
- Argumentar que debemos compensar un supuesto retraso cambiario con mejoras en infraestructura equivale a enfrentar una cuestión macroeconómica de corto plazo con instrumentos que obran necesariamente en el largo plazo. Hay aquí una inconsistencia palmaria.

No faltan afirmaciones puntuales incorrectas. A título de muestra, mencionamos dos. Se dice que la Autopista La Plata-Buenos Aires tiene un tránsito diarios de 200.000 vehículos; pero cuando mucho, son 120.000 vehículos hasta Quilmes, y luego menos. Hablando de la Ruta Nacional 14, se afirma que ella permite llegar a San Pablo, y de allí a Santos, Paranaguá y Río Grande; pero en realidad, la Argentina no tiene la menor necesidad de llegar a puertos de Brasil, y menos aún pasando por San Pablo...

Vayamos ahora a la cuestión de fondo: ¿podemos afirmar que existen restricciones tales en la red vial que obstaculizan el desarrollo de las actividades productivas del país? De vuelta, ésta es una pregunta que no debería responderse machacando lugares comunes, sino con evidencia concreta. El artículo de La Nación no elige este camino, por cierto. El autor de esta nota no dispone de tales evidencias; pero pueden aportarse algunas reflexiones que contribuyen a un entendimiento de esta cuestión.

- 1) La Argentina cuenta hoy día con una red vial pavimentada muy extensa y de importante penetración territorial, de casi 79.000 km; a esto debemos agregar cerca de 40.000 km de caminos mejorados. Si bien los índices de cobertura se encuentran lejos de los de países desarrollados con configuraciones territoriales comparables (Australia, Nueva Zelanda, Estados Unidos), su dotación de vías pavimentadas es algo superior en términos de superficie y bastante mayor en relación a la población, cuando se la compara con Chile y Brasil.
- 2) No se presentan sistemáticamente cuellos de botella que imposibiliten la circulación. Aun en el mentado caso de los granos dirigidos a la zona portuaria de Rosario, existen dificultades que suponen algún encarecimiento de costos (más por demora de los camiones en descargar, que por la circulación en si misma), pero *esto no implica poner en entredicho la viabilidad de la*

*actividad agroexportadora*. Es más, resulta notable la capacidad que ha mostrado la cadena logística para atender con razonable solvencia el fuerte incremento en los volúmenes que se observó en la última década; a esto contribuyó la diversificación de puntos de embarque. Esto no es óbice para que haya espacio para mejoras, que de hecho deben ejecutarse (dejando por ahora de lado la cuestión más compleja del rol del ferrocarril). Pero, insistimos, no nos parece que se dé en forma generalizada el caso de producción granaria que se vea inviabilizada por el desempeño del sistema de transporte.

- 3) En la evaluación de los proyectos viales de ampliación de capacidad, juegan un papel central las economías de tiempo, por representar el grueso de los beneficios. El principal beneficiario de tales proyectos es el usuario del automóvil individual: el agregado de trochas le permite sobrepasar sin demora a los vehículos más lentos, que vienen a ser los camiones. En las vías de dos trochas, son éstos los que imponen su velocidad de circulación a los demás. Dicho en otros términos, *los camiones no son los principales beneficiarios de un proyecto de conversión de una vía a multitrocha*; la construcción de autopistas o autovías representa un beneficio marginal para los camiones. Esto esteriliza en buena medida toda la argumentación que condiciona el desarrollo de actividades primarias a la disponibilidad de vías multitrocha.

La infraestructura vial demanda cuantiosos recursos para su mantenimiento y desarrollo; no pueden cometerse errores, promoviendo ampliaciones allí donde no son justificables. La Argentina tiene varios ejemplos de vías multitrocha con muy bajo nivel de utilización; esto puede verse por ejemplo en diversas vías de orientación norte-sur en San Luis. Argumentaciones como las expuestas en el artículo que tratamos aquí contribuyen a que errores de este tipo se repitan.

Noviembre 2013.