

# Rutas argentinas: otro obstáculo para la competitividad

Además del tipo de cambio y la presión fiscal, la infraestructura vial deficiente dificulta el movimiento y la exportación de productos con altos costos, riesgos y cuellos de botella en los caminos

Por Carlos Manzoni y Luján Scarpinelli | LA NACION



En los últimos tres años se sumó a la red vial argentina un promedio anual de 850.000 autos, que puestos en fila representan una distancia equivalente a la que hay entre Salta y Río Gallegos. En contraste, sólo se construyen por año 29 kilómetros de autopista, un formato vital para transportar la producción en óptimas condiciones hacia los puertos o mercados de exportación. Los datos reflejan el déficit en infraestructura vial que afecta a la Argentina, algo que la coloca en el puesto 103 entre 140 países incluidos en el ranking de calidad de rutas que forma parte del estudio sobre competitividad del Foro Económico Mundial. Entre los muchos por delante, hay países africanos como Namibia, Mali y Senegal. O, sin ir tan lejos, Chile, Ecuador y Perú.

Eso no es todo. Un país agroexportador, que transporta por camión 85% de los 100 millones de toneladas que coloca en el exterior, no cuenta con una aceitada red de arterias hacia sus principales puertos, que se convierten en verdaderos embudos imposibles de transitar. El de Rosario, por donde sale 78% de la soja y el girasol (y sus derivados), todavía sufre la falta de una circunvalación con formato de autopista, sin contar que las rutas 33, 34 y 9, que convergen allí y que se saturan de automóviles y vehículos de carga, tampoco son autovías en la actualidad.

El problema también es claro desde una mirada más amplia. La red troncal de rutas nacionales tiene una extensión de 15.000 kilómetros, de los que sólo 1500 son autopistas y autovías. "Existe un gran atraso en nuestra infraestructura vial. Es imprescindible transformar toda esa red de carreteras construyendo 13.500 kilómetros de autopistas inteligentes. Pero, al ritmo actual de 29 kilómetros anuales, esa integración requeriría 448 años", dice Osvaldo Ottaviano, director ejecutivo de la Fundación Metas Siglo XXI, dedicada a la planificación vial.

El tema no es menor, si se tiene en cuenta que la eficiencia de la infraestructura del transporte es uno de los aspectos que incide en la competitividad de una economía. En tiempos en que el país es menos competitivo debido al atraso cambiario y los altos costos internos, la mejora en los bienes de capital, entre los que se cuenta la infraestructura, abarataría el gasto de las empresas en fletes y les permitiría mejorar su ecuación de negocio.

Para Ernesto Ambrosetti, economista de la Sociedad Rural Argentina (SRA), la infraestructura de transporte es el tercer factor del cual depende la competitividad, luego del tipo de cambio y la presión fiscal. "Las economías regionales no pueden llegar con sus productos al mundo e incluso a rincones de la Argentina -indica-. Están en una situación agravada por la falta de inversión en infraestructura."

Esta deficiencia resulta extraña tras una década en el que el gasto público creció 20 puntos porcentuales y se ubicó en 49,4% del PBI. Lo que ocurre, según comenta Ariel Coremberg, profesor de Crecimiento Económico en la Universidad de Buenos Aires (UBA), es que gran parte de la obra pública del kirchnerismo se fue en viviendas, pavimentación de ciertas zonas del conurbano y algunas obras de cloacas. "En lo vial, algo se hizo, pero no fue suficiente", acota el economista, coordinador del Proyecto Arklems UBA para la Medición de las Fuentes del Crecimiento, Productividad y Competitividad.

Más insólito aún es el hecho de que los argentinos ya pagan hoy un impuesto al combustible que, de destinarse realmente al fin para el que fue creado, serviría para construir 2000 kilómetros de autopista por año. Así fue como Estados Unidos levantó su fabulosa red de autopistas, con el cobro de un centavo de dólar por cada litro de combustible. Claro que allí sí se le dio el destino anunciado, mientras que aquí, como explica Ottaviano, todo lo recaudado en ese concepto cae en la nebulosa de rentas generales y se asigna a otros ítems.

¿Cuánto cuesta una buena red vial? Según la estimación de la Fundación Metas Siglo XXI, la construcción de un kilómetro de autopista inteligente, con toda la señalización de alta tecnología y con una vida útil de 60 años, sale en promedio US\$ 2 millones.

Claro que reclamar la concreción de autopistas y autovías, que aumentarían la seguridad de los automovilistas y agilizarían el tránsito de los 360.000 camiones que ruedan en el país, parece aun más pretencioso si se considera que todavía 500.000 kilómetros de la red vial local son de tierra. Según la Cámara Argentina de la Construcción (CAC), un quinto de esos caminos comunican zonas productivas, que necesitan sacar sus productos agroganaderos perecederos. "Aunque en este tipo de camino sólo rueda el 6,5% de los vehículos/kilómetros del país, no resta importancia al impacto negativo sobre el pequeño productor lechero u hortícola", destaca un estudio de la entidad.

Estos datos contrastan con los de un comunicado del Ministerio de Planificación, difundido en enero de este año, en el que se afirmaba que desde 2003 el Gobierno hizo una fuerte inversión en obras de infraestructura que permitió construir 1300 kilómetros, pavimentar otros 4100 de rutas y cubrir con obras la totalidad de la red vial nacional pavimentada.

La mayoría del gasto en obras viales está a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV). El organismo gastó \$ 14.243,98 millones en 2012. Existen también programas que lleva adelante el Ministerio de Planificación. La cartera desarrolla obras viales en zonas particulares (por ejemplo, en el Norte Grande), provincias y municipios, junto con las direcciones de vialidad provinciales. Esas obras se caracterizan por tener fines específicos, como pavimentar caminos productivos o pavimentar para ampliar ejidos urbanos, muchas veces acompañados con obras de saneamiento y tendido de redes.

Pablo Bereciartúa, decano del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA), destaca que la inversión en infraestructura vial está en la Argentina, al igual que en otros países de América latina, por debajo de 2% del PBI. Esa cifra está lejos de la que se desembolsa en las naciones desarrolladas, en las que alcanza hasta 8% del PBI, y en promedio representa 50% de la inversión pública total.

Las obras viales se inscriben dentro de una larga lista de promesas incumplidas. Ottaviano opina que este gobierno ha impulsado la construcción de varias autopistas, pero todas se abandonaron. En la última década, detalla, se contrataron 857 kilómetros en las rutas 3, 5, 7, 8, 36, circunvalar de Rosario y autopista parque Presidente Perón. "Ninguna se hizo", subraya el especialista.

Ejemplo de esta desidia es la ruta nacional 33, que une parte de la pampa productiva con los puertos de Rosario y Bahía Blanca. En una visita a la santafecina ciudad de Venado Tuerto, en 2007, el entonces presidente Néstor Kirchner prometió la construcción de una autovía por ese trazo. Seis años después, no se hizo un solo avance en una de las conocidas como "la ruta de la muerte", por la cantidad de accidentes fatales.

Por esa ruta, la 34 y la 9, llegan cada año hasta el Gran Rosario 55 millones de toneladas de grano, aceite y harinas de soja y girasol. En época de cosecha, esas vías arrojan 12.000 camiones diarios a la A012, una segunda circunvalación rosarina, que permite ir desde Timbúes y San Lorenzo hasta General Lagos/Arroyo Seco. Al igual que los otros tres caminos, la A012 debería ser autopista. Pero no lo es. Julio Calzada, director de Información y Estudios Económicos de la Bolsa de Rosario, señala que sólo un tramo fue convertido en autovía (de cuatro carriles); el resto es ruta común.

El Gran Rosario es uno de los nodos de transporte de cargas más importantes del país, puesto que en esa zona están no sólo las terminales portuarias, sino también las fábricas aceiteras que procesan 20.000 toneladas por día. "Lamentablemente, hoy tenemos caminos de tierra para llevar la producción hasta estas plantas industriales y puertos", dice Calzada.

Hacia el Oeste, en tanto, hace tiempo que la ruta 7 carga con la expectativa de convertirse en el primer corredor biocénico terrestre que uniría el Atlántico con el Pacífico, comunicando los puertos locales con los chilenos. Sólo el tramo que pasa por San Luis y unos kilómetros en las cercanías de Mendoza son autovía y autopista, respectivamente. Lo demás es ruta común de dos carriles, por la que viaja nada más ni nada menos que gran parte de la producción industrial del país.

A su vez, la ruta 7 lleva hasta las terminales portuarias de Campana y Rosario, por lo que, desde allí, se puede empalmar con otro corredor vital: la ruta nacional 14. Ésta es conocida como "la ruta del Mercosur", ya que conecta a la Argentina con

Brasil. "Por ahí se llega a San Pablo -precisa Calzada-, punto desde el que se envía la producción hasta los puertos de Santos, Paranagua y Río Grande."

En la actualidad, ese camino que serpentea por la Mesopotamia argentina está en obras de construcción de autopista. La promesa es que cubrirá toda su extensión con ese formato (ver infografía).

La relevancia de transformar los corredores tiene que ver con la disminución de costos. Según el análisis de Ambrosetti, dado que sólo entre 11 y 15% de los granos se traslada por ferrocarril, la incidencia del transporte en los precios puede llegar a ser de la mitad del valor de los granos que se comercializan. "En una tonelada de maíz desde Salta hasta Rosario, incide en 48% del precio bruto de esa tonelada de maíz. En la soja, el peso es de 30%, en una distancia de 950 kilómetros", ejemplifica.

Sucede que, en algunas provincias, las tarifas de los fletes superaron el 25% en el año. Según el índice que publica la Cámara de Operadores Logísticos (Cedol), la suba de costos fue de 23,9 en los últimos 12 meses. Para el economista de la SRA, eso hace que producir hoy en algunas zonas dé pérdidas, debido a las distancias que separan a algunos núcleos productivos de los puertos.

El aumento del parque automotor (autos y camiones) pone aun más en evidencia la falta de una infraestructura adecuada en rutas, al tiempo que deja al desnudo lo que también falta en las ciudades. Bereciartúa explica que la infraestructura es una condición para que las ciudades funcionen con niveles razonables de productividad, pero cada vez más es una palanca para aumentar sus niveles de competitividad. El Área Metropolitana de Buenos Aires presenta enormes desafíos, tales como la necesidad de un sistema de movilidad para más de 20 millones de viajes diarios.

Si todo sigue como hasta ahora en el país, el próximo año se sumarán más de 800.000 autos y unos 20.000 camiones a las rutas argentinas; mientras que el ritmo de construcción de autopistas será el mismo: sólo 29 kilómetros anuales.

## EL ALTO COSTO DE CONSTRUIR RUTAS

La Argentina, un país de escasas fuentes de financiamiento, tiene además otra desventaja: construir rutas es más caro que en otros países. Un trabajo de la Fundación Pensar revela sobrecostos en una ruta de Santa Cruz, comparado con un camino peruano: "La simple pavimentación de una carretera sin dificultades importantes como es la RP47 demandaría costos para la Dirección Provincial de Vialidad de US\$ 1,4 millones por kilómetro, mientras que la construcción de un monumental proyecto peruano de 2600 kilómetros que atraviesa selva, cordillera, puna y desiertos tuvo un costo de US\$ 1,1 millones por kilómetro, 30% menos que las obras en Puerto Deseado". La fundación señala que las grandes necesidades en infraestructura que tiene la Argentina demandarán una reducción en los costos de las construcciones viales.

El desafío se plantea en un marco de restricciones, tal como describe Coremberg, por las cuales el Gobierno no puede devaluar, tiene escaso acceso al financiamiento y mala reputación. Eso hace que hoy, para generar un proyecto de infraestructura, la tasa de rentabilidad exigida por un inversor sea draconiana. "Si hubiera menos incertidumbre, mayor inversión y mejor reputación, muchos proyectos de infraestructura serían rentables y factibles", opina..