

¿Quién construyó más obras viales?

Informe de Correcaminos del 23/10/19

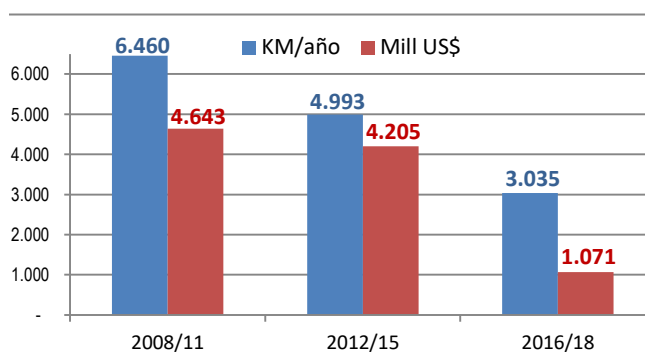
El gobierno a través del presidente MM, y alguno de sus voceros, ha hecho referencia en varias oportunidades a la cantidad de obras en autopistas y rutas que se han construido durante su gestión. Más precisamente se dijo que “se han terminado 7.600 km, entre autopistas y rutas, y tenemos 13.480 km en construcción. Esto es más que en los últimos 65 años”.

La información disponible de la Dirección Nacional de Vialidad DNV da cuenta de 8.958 km de obras viales finalizadas pero que incluyen todo tipo de obras, por ejemplo: repavimentaciones, accesos, autopistas, nueva ruta, enripiado, mantenimiento, iluminación, rehabilitación, seguridad, etc., es decir *se han sumado obras muy disímiles entre ellas y difíciles de comparar*.

Si separamos la paja del trigo quedan solamente 21 km de rutas nuevas, 439 km de autopistas y 1.263 km de pavimentación, todo en la gestión del 2016/18.

El Sindicato de Trabajadores Viales, con datos de los técnicos de vialidad, aporta información que desmiente las fuentes oficiales anteriores. Por ejemplo, si se analizan los datos por periodos de gobierno (ver gráfico siguiente) el resultado ofrece otro panorama que el dibujado por el oficialismo.

Año	Obras finalizadas	
	KM/año	Mill US\$
2008/11	6.460	4.643
2012/15	4.993	4.205
2016/18	3.035	1.071



Se observa¹ que en los gobiernos anteriores se finalizaron, en km por año, obras viales totales que superan entre 112% y 65% a lo logrado en el 2016/18. Siempre con las limitaciones que se comentaron antes respecto de la heterogeneidad de lo que realmente se entiende como obras viales.

Por otro lado, si indagamos a nivel de evolución anual de las obras en carreteras, que comprende a la totalidad de los sistemas de gestión de la DNV incluido autopistas y autovías, la tendencia es similar a la comentada anteriormente.

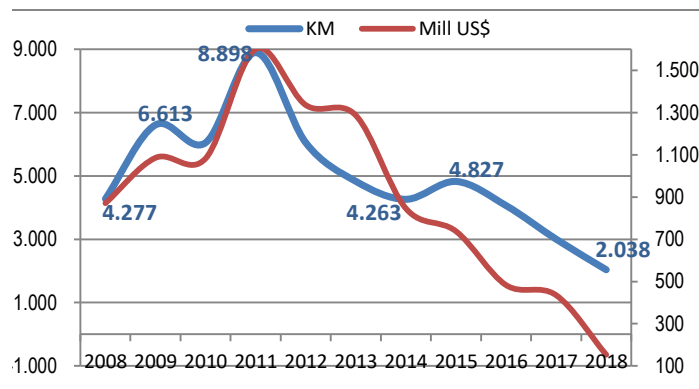
Las **obras en carreteras finalizadas**, a nivel anual, han estado cayendo desde el 2011, apenas con una leve suba anual en el 2015 (ver gráfico siguiente). Es notable la diferencia entre las obras finalizadas en ese año (2011) y las logradas en los años posteriores.

El gobierno afirma que construye un 40% más barato que en las gestiones anteriores, asunto que parecería cierto si analizamos la relación US\$/Km en el cuadro (y en el gráfico), aunque, como dijimos, teniendo en cuenta que estamos hablando de contenidos de obras difícil de comparar².

¹<https://www.ambito.com/informe-tecnicos-vialidad-contradice-discurso-oficial-cambiamos-realizo-menos-obras-que-el-kirchnerismo-n5041848>

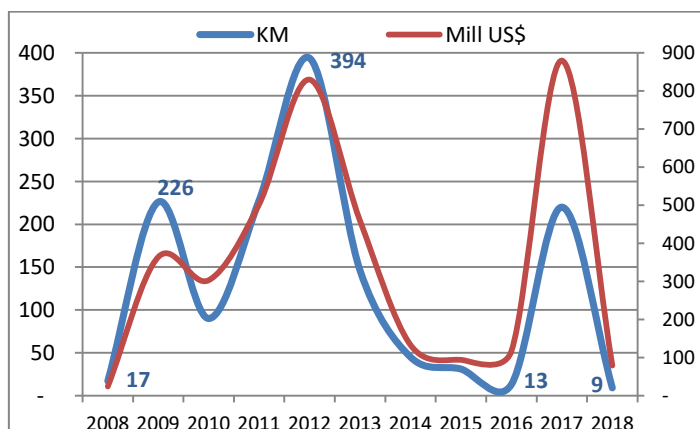
² Voceros sindicales desmienten esa versión y ponen como ejemplo las obras de la ruta 8, que venían del gobierno anterior, que el actual la redeterminó en un 140% en el tramo correspondiente a IECSA, y las obras del puente la Noria que también el actual gobierno la redeterminó con un incremento significativo.

Año	Obras en carretera finalizadas	
	KM	Mill US\$
2008	4.277	871
2009	6.613	1.086
2010	6.050	1.083
2011	8.898	1.602
2012	6.052	1.336
2013	4.831	1.287
2014	4.263	846
2015	4.827	738
2016	4.064	483
2017	3.003	435
2018	2.038	153



Con respecto a las **obras en autopistas finalizadas**, a nivel anual, también se pueden hacer consideraciones similares (ver gráfico siguiente). Al revés que en el caso anterior el costo US\$/Km (ver cuadro y gráfico) es superior en un 200% en la actual gestión de gobierno que en el gobierno anterior. Pero también abrimos la incógnita respecto de esta información teniendo en cuenta la variedad de obras viales que se incluyen.

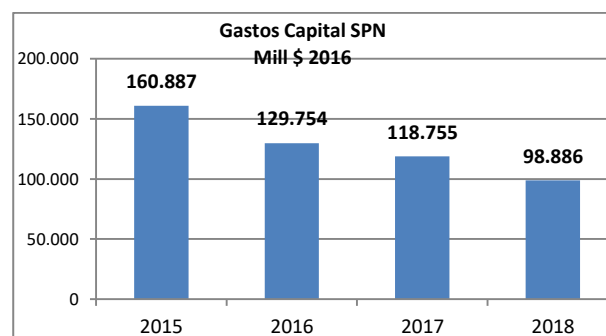
En este caso los mayores niveles de obras en autopistas fueron alcanzados en el 2012 y después recién en 2017 se lograron niveles de km de obra finalizada algo superiores (6%), aunque en este último año se incluyen 5 obras realizadas por Córdoba cuyo gasto fue reintegrado por el gobierno nacional.



Año	Obras en autopistas finalizadas	
	KM	Mill US\$
2008	17	24
2009	226	364
2010	90	303
2011	228	503
2012	394	830
2013	146	459
2014	45	133
2015	31	94
2016	13	117
2017	220	880
2018	9	79

La posibilidad de un gran crecimiento de la obra pública está acotada por los propios números del presupuesto ejecutado (valores constantes) del Sector Público Nacional SPN.

Si se observa el gráfico adjunto se puede ver que la inversión del gobierno nacional ha caído en los años 2015/18 en forma muy apreciable, ejecutando en el 2018 un 60% menos que en el último año de la gestión anterior. Obviamente que la política de ajuste del FMI se aplicó en especial en la obra pública con su consiguiente impacto en la demanda agregada, constituyendo uno de los pilares de la caída del PBI.



Conclusión: La administración MM intenta demostrar ejecutividad en el terreno de la obra vial, pero el informe de los profesionales de Vialidad evidencia un derrumbe en los últimos años. Los datos tienen cierta relatividad en la medida que no son oficiales. Esperemos que en los próximos años se pueda lograr más información confiable respecto de la cantidad y calidad de la obra pública para evaluar quién construyó más obras “en los últimos 65 años”.