



**Instituto del
Transporte**
IT_UNSAM

Nº ISSN: 2469-1631

Documentos de Trabajo del IT

Serie: Análisis de Políticas

Nº 22 año 2021

EL GASTO VIAL EN ARGENTINA: EVOLUCIÓN RECIENTE Y COMPORTAMIENTO DURANTE LA PANDEMIA 2020 / 2021

GUSTAVO PIAZZA

**Universidad Nacional
de San Martín**



**Universidad Nacional
de San Martín**

RECTOR

Carlos Greco

DECANO DEL INSTITUTO DEL TRANSPORTE

José Barbero

**Documentos de Trabajo
del Instituto del Transporte
Nº ISSN: 2469-1631**

DIRECTOR

Julián Bertranou

COMITÉ EDITORIAL

José Barbero

Daniel Álvarez

Carlos Leguizamón

José Luis Zárate

Instituto del Transporte

UNSAM Campus Miguelete, 25 de Mayo y Francia.

C.P.: 1650. San Martín, Provincia de Buenos Aires, Argentina

Teléfonos: 4006-1500 Int. 1301

El gasto vial en Argentina: evolución reciente y comportamiento durante la pandemia 2020 /2021

Gustavo Piazza¹

1. Introducción

El inicio del gobierno de Frente de Todos, en diciembre de 2019, no era muy auspicioso en materia de expectativas hacia la inversión en la red vial nacional. Por un lado, existían factores externos al sector vial que condicionaban la posibilidad de realizar significativas obras viales: la delicada situación macroeconómica, la reducción de ingresos por la caída de la producción y el consumo, la inestabilidad de la moneda y la necesidad de resolver los problemas del déficit fiscal y de la deuda, pero, al mismo tiempo, intentando no deteriorar más la situación económica y atendiendo las crecientes necesidades sociales. Por el lado sectorial, el año 2020 arrancó con un presupuesto para Vialidad Nacional 19% inferior en términos reales al del año anterior, con obras paralizadas y cadena de pago con dificultades desde algunos meses antes del cambio de gobierno, y con un programa de Participación Público-Privada que había fracasado pero que mantenía sus contratos vigentes.

Con este panorama nada prometedor, a fines de marzo de 2020 se decretó el inicio de la primera cuarentena como manera preventiva por la elevación del número de casos de personas con COVID-19. Las consecuencias de las restricciones impuestas y de la propia pandemia fueron muy negativas, agravando la caída de ingresos a las arcas públicas y generando, al mismo tiempo, la necesidad de asistir a las empresas e individuos para mitigar el impacto sobre el ingreso y el consumo.

La gravedad de la emergencia sanitaria y económica, en un contexto de recursos escasos como nunca, habilitaba cualquier decisión política que asignara suma prioridad a los gastos destinados a salud, a la asistencia social y a la ayuda al sector productivo para el pago de salarios. Sin embargo, también es sabido que las obras en infraestructura son un canal para dinamizar la economía y combatir el desempleo, por lo que la decisión final sobre el gasto en obra pública, en general, y en el sector vial, en particular, no eran tan previsibles.

¹ Docente e investigador del Instituto de Transporte de la UNSAM. Ingeniero Civil (UBA). Máster en Economía de Gobierno (CEMA). Consultor para proyectos de transporte en América Latina y para organismos internacionales como Banco Mundial y CAF. Entre diciembre de 2015 y abril de 2017 se desempeñó como Coordinador Ejecutivo de Estudios Económicos, Financieros, y Demanda del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), dependiente de la Dirección Nacional de Vialidad.



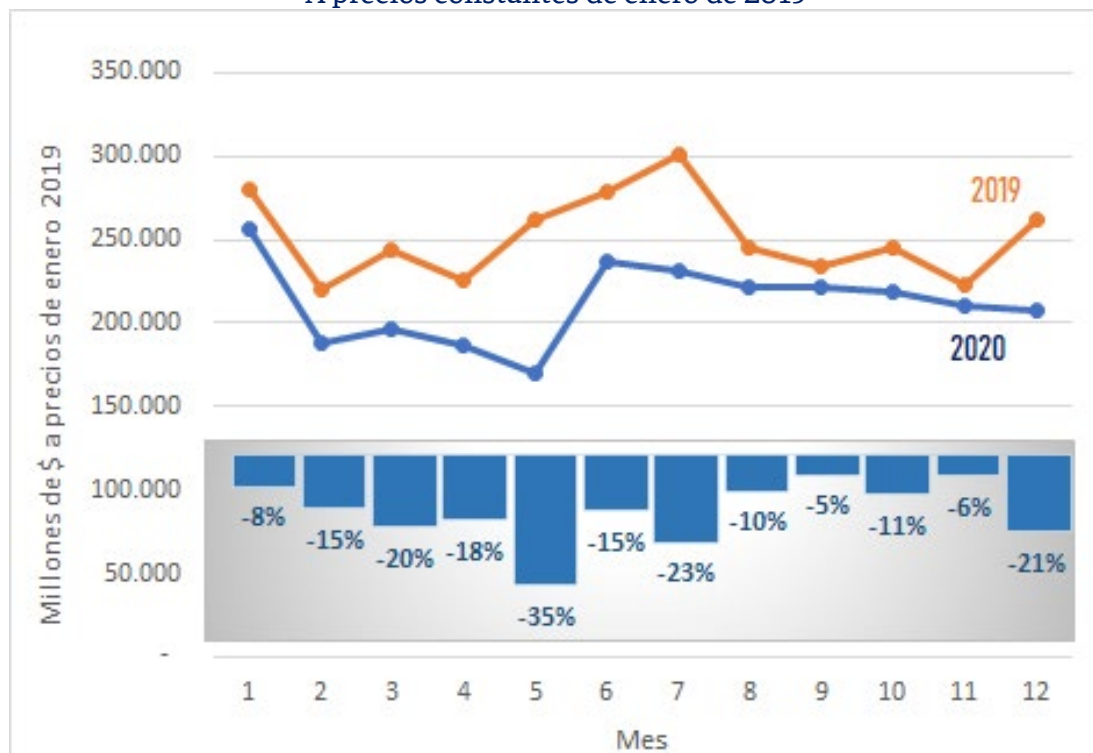
El objetivo de este trabajo es, justamente, estudiar la evolución del gasto vial durante el año 2020 y los primeros tres meses del año 2021. Esta evolución se analizará en forma comparativa con la del gasto público total y la de determinados sectores específicos (salud, seguridad social, obra pública total, etc.), así como en relación con los niveles de gasto históricos para el sector vial, para poder extraer conclusiones respecto a cómo la pandemia y la crisis económica impactaron en las decisiones de gasto hacia este sector. A partir de las conclusiones extraídas, se evaluará un posible escenario futuro bajo el supuesto de una gradual superación de la emergencia sanitaria gracias a un avance significativo en la inmunización de la población mediante la campaña de vacunación.

2. Impacto de la pandemia en los ingresos fiscales

Antes de incursionar en el análisis del gasto en infraestructura vial, es importante entender que cualquier decisión de nivel y asignación de gasto, durante 2020, estuvo condicionado por la difícil situación fiscal en la cual la necesidad de elevar el gasto para atender la emergencia se enfrentaba con un nivel de ingresos en franca caída.

Ilustración 1 – Ingresos del Gobierno Nacional 2019 y 2020*

A precios constantes de enero de 2019



* Sin considerar aportes ni utilidades del Banco Central

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de presupuestoabierto.gob.ar



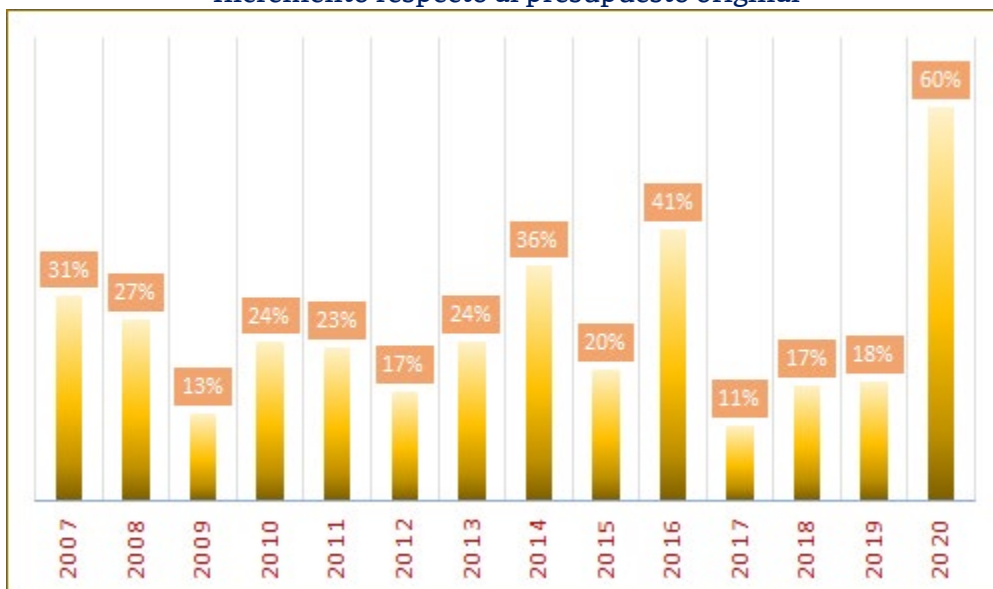
Como se observa en la ilustración anterior, durante todo el 2020 los ingresos reales (a precios constantes de enero de 2019) fueron inferiores a los del año 2019, con la mayor caída relativa en el mes de mayo (-35%). En todo el año 2020, los ingresos terminaron ubicándose en un valor 16% por debajo de lo registrado en 2019, excluyendo la consideración de los aportes y utilidades del Banco Central.

El primer trimestre de 2021, sin embargo, muestra una recuperación significativa. Los ingresos totales en términos reales fueron solo 3% inferiores a los registrados en el primer trimestre de 2019 y 12,3% superiores a los registrados en el mismo período de 2020. Esta recuperación no se debe a una mayor actividad económica sino al gran incremento de los ingresos por retenciones a las exportaciones, que más que se duplicaron en el primer trimestre del año 2021.

3. Mayor gasto como consecuencia de la pandemia

Resulta difícil calcular con precisión el incremento de gasto público por causa de la pandemia, ya que, si bien el presupuesto vigente al finalizar el año 2020 resultó ser un 60% superior al original, el incremento de las partidas presupuestarias a lo largo del año fiscal es una constante desde siempre (ver **Ilustración 2**), por lo que no puede atribuirse exclusivamente a la necesidad de atender a la emergencia sanitaria.

Ilustración 2 – Variación del presupuesto de la APN durante cada año fiscal
Incremento respecto al presupuesto original



Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de presupuestoabierto.gob.ar

Sin embargo, el incremento presupuestario realizado durante 2020 tiene algunas



particularidades que lo diferencian de los incrementos de años anteriores:

- Primero, es por lejos el de mayor magnitud relativa, superando ampliamente a los fuertes incrementos realizados en 2014 y 2016, que eran los máximos anteriores
- Segundo, a diferencia de los años anteriores donde la Ley de Presupuesto establecía los valores iniciales y los incrementos se realizaban por decreto frente a un aumento de ingresos, en esta ocasión se inició el año 2020 con la prórroga de la Ley de Presupuesto de 2019, y recién se dictó una Ley modificatoria del presupuesto en agosto de 2020 (Ley 27.561), en la que se incorporaban fuertes incrementos a las partidas.
- Que en los considerandos del proyecto de la Ley 27.561, así como también en los de los decretos que, con anterioridad a dicha ley, realizaron modificaciones presupuestarias para el año 2020, se menciona la emergencia sanitaria y la necesidad de mayor gasto para atender las consecuencias negativas de la misma.

A pesar de lo mencionado, debe decirse que gran parte de los incrementos realizados durante 2020 sobre las partidas presupuestarias vigentes tuvieron como finalidad adecuar el nivel de gastos a la inflación reinante, mientras que una parte menor constituyó un incremento real, justificado, básicamente, por la atención de la emergencia sanitaria (ver **Tabla 1**).

Tabla 1 – Descomposición del incremento presupuestario durante 2020

Inflación 2018 – 2019	41%
Incremento presupuestario durante el año fiscal 2020 (nominal)	60%
Incremento presupuestario en términos reales	14%
% del incremento nominal explicado por inflación	68%
% del incremento nominal atribuido a reales incrementos presupuestarios	32%

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de presupuestoabierto.gob.ar

4. La compleja situación fiscal como condicionante del gasto

El contexto descrito para 2020 muestra una caída de recursos y un incremento real de



gastos destinados, principalmente, a atender las demandas derivadas de la pandemia. Este panorama, además, se dio en un momento en que el Gobierno Argentino arrastraba un grave problema fiscal y tenía cerrados los caminos para endeudarse en los mercados. Es por ello que el fuerte incremento del déficit fue cubierto principalmente con emisión monetaria.

La emisión monetaria tiene un límite ya que alimenta la inflación, ya de por sí alta, y la absorción de esa emisión vía deuda en pesos del Banco Central (Leliqs, pases pasivos, etc.) también tiene un límite de razonabilidad teniendo en cuenta la sostenibilidad a largo plazo. Esto impone un fuerte condicionamiento para el incremento del gasto en cualquier sector no vinculado directamente con la atención de la emergencia sanitaria, siendo el sector vial uno de ellos.

La siguiente tabla muestra como se distribuyeron los incrementos presupuestarios durante el año 2020.

Tabla 2 – Distribución de los incrementos presupuestarios durante 2020

		Monto en millones de \$	Participación en el incremento	
Total		2.902.529	100%	100%
Servicios Sociales	Prestaciones previsionales y asignaciones familiares	738.081	25%	71%
	Asistencia por la Emergencia Sanitaria (IFE, AETP y otros)	682.019	23%	
	Salud	179.239	6%	
	Políticas alimentarias	109.443	4%	
	Otras políticas de servicios sociales	366.489	13%	
Servicios Económicos	Subsidio a empresas de servicios públicas y privadas*	306.296	11%	17%
	Financiamiento de la producción	124.402	4%	
	Otras políticas de servicios económicos	66.291	2%	
Otros	Otros destinos del gasto	330.269	11%	11%

* Incluye subsidios al transporte automotor y ferroviario y subsidios al sector energético

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de presupuestoabierto.gob.ar

Como se puede observar, el 71% del incremento del gasto fue destinado a las partidas de la finalidad Servicios Sociales, entre ellas las orientadas a brindar asistencia por la emergencia sanitaria (IFE, AETP y otros) y al sector salud. En el caso de los Servicios Económicos, que explican el 17% del incremento total, la mayor parte se destinó a cubrir subsidios del sector transporte y energético para evitar el aumento de tarifas. El resto de los gastos solo explica el 11% del aumento total presupuestario durante el año 2020.



5. La evolución histórica del presupuesto vial y las previsiones originales para 2020

El presupuesto vial² del Gobierno Nacional en las últimas tres décadas muestra cuatro períodos claros cuando se lo mide en términos relativos al presupuesto total (ver **Ilustración 3**):

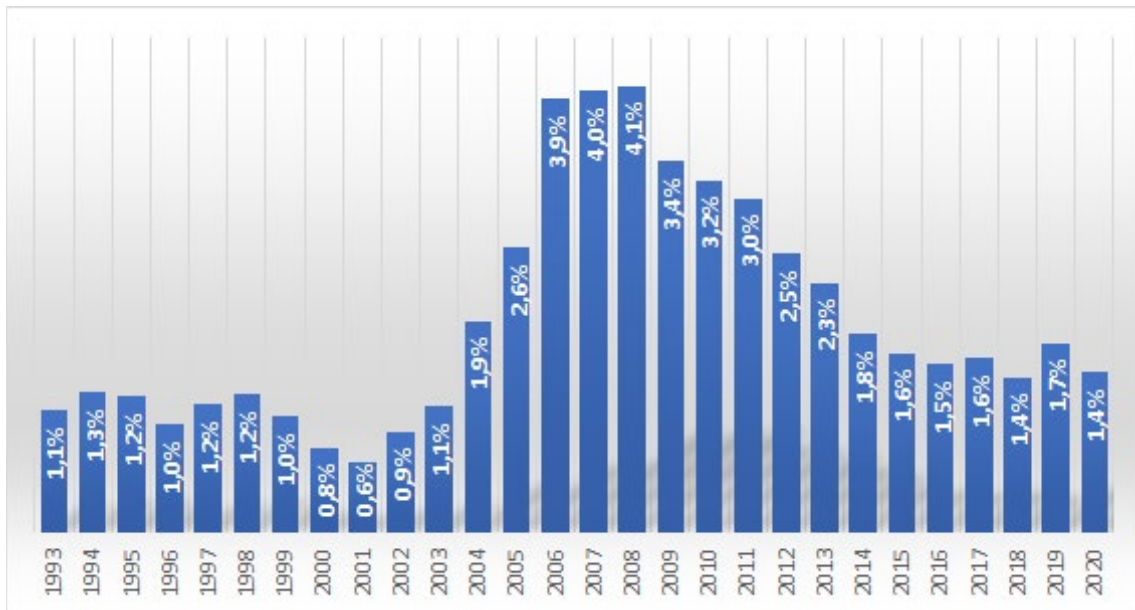
- Un primer período, entre 1993 y 2003, en el cual el presupuesto destinado a infraestructura vial se ubicó en un promedio del 1% del presupuesto total de la Administración Pública Nacional.
- Un segundo período (2003-2008) de fuerte crecimiento del gasto relativo en infraestructura vial, coincidente con la fuerte expansión de la economía argentina posterior a la crisis 2001-2002 y anterior a la crisis financiera y económica global de 2008-2009. Durante este período, el presupuesto vial creció en forma constante desde 1,1% hasta un máximo de 4,1%.
- Un tercer período (2008-2015) en el que el presupuesto vial cae de manera continua y marcada, perdiendo gran parte de la participación ganada en el período anterior. Desde el máximo alcanzado en 2008 (4,1%), cae hasta el 1,6% en 2015.
- Finalmente, el cuarto período, desde 2015 hasta 2021, donde la participación del presupuesto vial en el total del presupuesto nacional se estabiliza en un valor medio de 1,5%, con muy poca variación entre los distintos años.

² Incluye el presupuesto de la Dirección Nacional de Vialidad y, durante los años que existieron, el de los organismos de control OCRABA y OCCOVI.



Ilustración 3 – Participación del presupuesto vial en el presupuesto total de la APN

Incluye el presupuesto de la DNV y el de OCRABA y OCCOVI mientras existieron



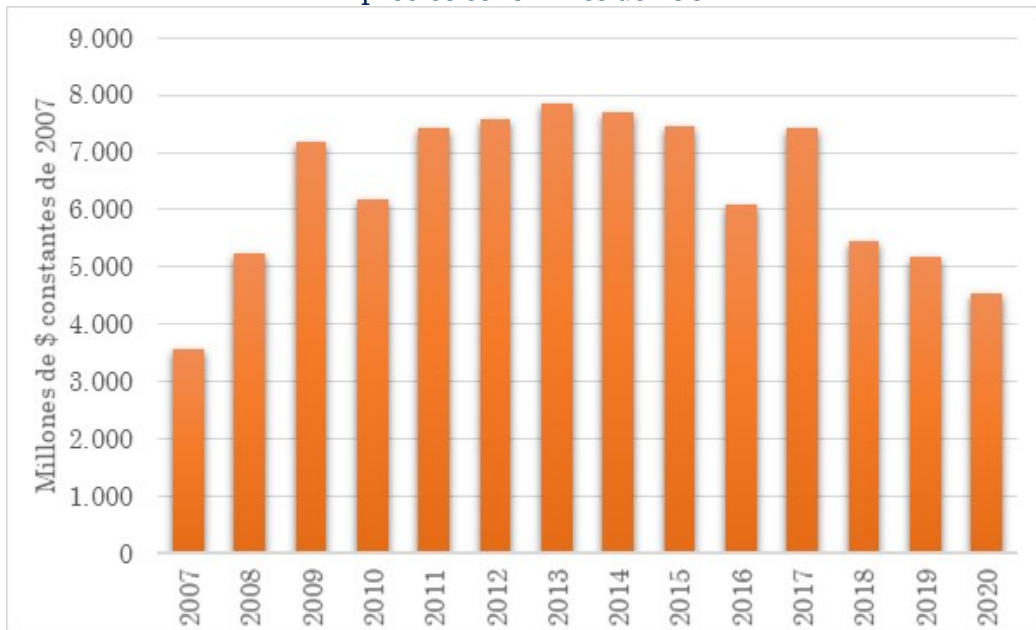
Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de la Oficina Nacional de Presupuesto, Ministerio de Economía

Cuando se analiza la evolución en términos absolutos, a precios constantes de 2007³, se destaca que en el período 2008-2013 el presupuesto vial muestra una tendencia creciente, a pesar de que su participación en el total del gasto fuera decreciente (ver **Ilustración 4**). Esto se explica por una expansión del gasto público total aún mayor que la del gasto vial. Pero a partir de del año 2014, la disminución relativa de la inversión en infraestructura vial se suma a una tendencia decreciente también en sus valores absolutos. En los años 2018 y 2019 la reducción del gasto en el sector se explica, en parte, por la cesión de seis corredores viales a los concesionarios adjudicatarios dentro del Programa Vial de Participación Pública – Privada, lo que se esperaba aliviaría las exigencias de gasto hacia el Gobierno Nacional al menos en el corto plazo.

³ El cálculo de los montos presupuestados a precios constantes de 2007 fue realizado a partir de la consideración de la evolución del IPC Nacional y del IPC CABA, empalmado ambas series para suplir la ausencia de información nacional desde octubre de 2015 hasta abril 2016.



Ilustración 4 – Evolución del presupuesto vial de la APN
A precios constantes de 2007



Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de la Oficina Nacional de Presupuesto, Ministerio de Economía, del INDEC y del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

A la luz de las evoluciones históricas presentadas es posible contextualizar el presupuesto original previsto para la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) para el año 2020. Al iniciarse el año los créditos vigentes previstos para el sector vial ascendían a 70.263 millones de pesos, representando el 1,4% del presupuesto total de la Administración Pública Nacional, es decir, junto con el año 2018, la menor participación histórica de los últimos diecisiete años. Ese monto, además, es un 19% inferior al presupuesto inicial de 2019 y 25% inferior al presupuesto vigente al finalizar el año 2019, considerando precios constantes.

Lo expresado con anterioridad y la observación de las ilustraciones presentadas permiten afirmar que, que incluso antes de las modificaciones presupuestarias como consecuencia de la pandemia, el presupuesto asignado a la DNV estaba en sus mínimos históricos para los últimos trece años, tanto en términos absolutos como relativos respecto al total del presupuesto de la APN. La llegada al país del COVID-19 y su impacto económico, sanitario, social y fiscal no generaba un ámbito propicio para intentar revertir este desfavorable inicio del año 2020 en el sector vial.

6. La definición de la situación de los contratos PPP

Si el año 2020 no arrancó de manera favorable para las previsiones de inversiones viales directas desde la Administración Pública Nacional, peor aún eran las



expectativas desde el lado de la inversión privada en el marco de los contratos de Participación Pública Privada (PPP) adjudicados a mediados de 2018.

Era públicamente sabido que el gobierno entrante en diciembre de 2019 tenía fuertes críticas hacia el programa de PPP lanzado por el gobierno anterior. Por un lado, las críticas tenían una fuerte componente de confrontación política, pero por otro lado se sustentaba en aspectos racionales, como por ejemplo que, después de más de un año y medio de iniciados los contratos, se había ejecutado menos del 2% de las obras previstas y ninguno de los seis concesionarios había logrado alcanzar el cierre financiero, a pesar de haberse superado con creces el plazo original para lograrlo. En sus primeros meses el nuevo gobierno intentó sentarse a negociar una solución dentro del contrato con las empresas concesionarias, disminuyendo el monto de obras postergando los cronogramas y tratando de reemplazar el crédito externo con fondos de la banca nacional y los ingresos del Fondo Fiduciario que se alimenta de parte del impuesto a los combustibles.

El espíritu negociador orientado a mantener los contratos fue finalmente desplazado por una clara intención política de rescindir los contratos, lo que finalmente se logró a principios de diciembre de 2020. Cinco de los contratos fueron rescindidos de común acuerdo y uno de manera unilateral. Claramente el cambio de actitud hacia la forma de resolver el problema de las PPP estuvo determinado por cuestiones políticas principalmente, pero la influencia de la pandemia no fue menor. Los impactos de la misma sobre la economía y las medidas de aislamiento social dispuestas por el gobierno, profundizaron la situación ya de por sí complicada de las concesionarias. El tránsito llegó a reducirse un 80% en términos interanuales en el mes de abril, y pese a cierta recuperación durante el resto del año siguieron siempre muy por debajo de los volúmenes habituales.

La rescisión de los contratos obligó al Gobierno Nacional a hacerse nuevamente cargo de los corredores viales concesionados, tanto en su administración, operación, mantenimiento y cualquier otra obra que se prevea hacer sobre ellos. La extensión de los corredores recuperados (más de 3.300 km), sumado al intenso tráfico por ellos circulante (con la consecuente demanda y desgaste de infraestructura) y a los bajos precios relativos de las tarifas de peaje, implica una necesidad imperiosa de reforzar los créditos presupuestarios hacia el sector a partir del ejercicio fiscal 2021, aún cuando las necesidades de gasto por la pandemia no se hayan reducido y las dificultades fiscales no se hayan solucionado a pesar del fuerte incremento de los ingresos por retenciones gracias al aumento del precio internacional de la soja.



7.El presupuesto de la DNV durante 2020

Como se vio anteriormente, el presupuesto de la DNV al inicio del año 2020 era históricamente muy bajo, tanto en términos relativos como absolutos. A lo largo del año, especialmente con la promulgación en el mes de agosto, de la Ley modificatoria del presupuesto, el presupuesto hacia el sector vial fue todavía más castigado.

La siguiente ilustración muestra que, hasta la promulgación de la ley, las modificaciones presupuestarias habían incrementado el crédito total de la APN en un 18% respecto a los créditos originales, mientras que los créditos previstos para la DNV se mantuvieron invariantes desde el inicio del año. Con la promulgación de la ley modificatoria del presupuesto, los créditos totales se aumentaron a un nivel 56% superior a los vigentes al comienzo del año, mientras que el presupuesto vial solamente se incrementó un 3%. Modificaciones posteriores redujeron nuevamente esos créditos para luego recomponerlos.

Ilustración 5 – Evolución del crédito presupuestario vigente en 2020
Total de la APN vs Vialidad – Base Enero 2020 = 100



Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de presupuestoabierto.gob.ar

En diciembre de 2020 es cuando se observa el mayor incremento absoluto y relativo del presupuesto destinado a DNV. Ese incremento es consecuencia directa de la rescisión de los contratos PPP operada a comienzos de ese mes. Luego de la rescisión de los contratos, los corredores viales pasaron a manos de la DNV a través de la empresa



Corredores Viales S.A., empresa de capital social íntegramente estatal cuyos accionistas son el Ministerio de Obras Públicas (51%) y Vialidad Nacional (49%). Hasta ese momento, la parte del producido del impuesto a los combustibles que se destinaba al SISVIAL (Sistema Vial Integrado) tenía como destino, según el Decreto 301/18, el Fideicomiso PPP Red de Autopistas y Rutas Seguras, para garantizar el pago de los bonos con los que el gobierno iba a reconocer la inversión realizada por las empresas concesionarias. Una vez rescindidos los contratos, el decreto mencionado fue modificado por el DNU 1036/20 para que lo recaudado por el SISVIAL pueda ser utilizado por Vialidad para ejecutar obras viales, especialmente en los corredores viales nacionales administrados por Corredores Viales S.A. Esto permitió incrementar el presupuesto de la DNV en \$ 6.309 millones.

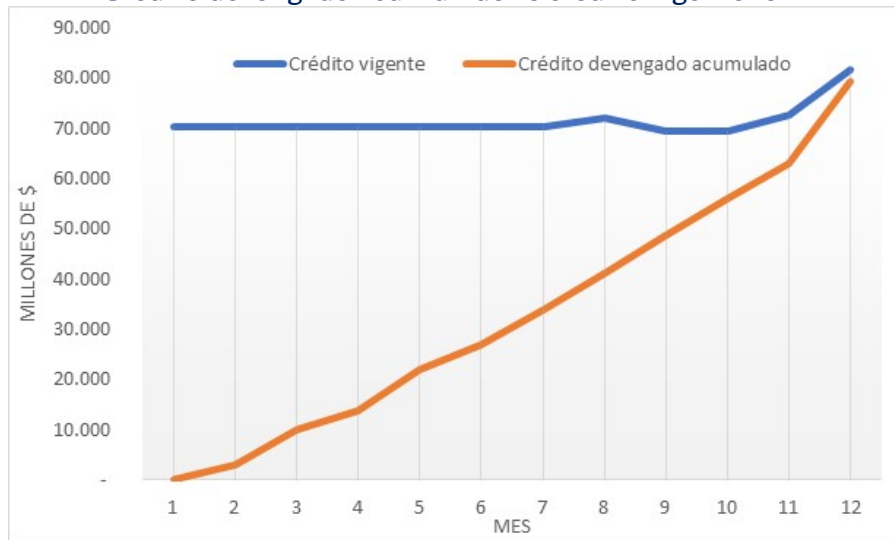
También en diciembre de 2020 se asignaron créditos externos por \$ 2.797 millones provenientes de préstamos del BID y FONPLATA principalmente. Junto con los fondos del SISVIAL permitieron incrementar los fondos disponibles para el sector vial en \$ 9.151 millones, representando un 16% más que el crédito promedio de los once meses anteriores.

8. El gasto de la DNV durante 2020

Es destacable que, a pesar de las restricciones impuestas por la pandemia, la ejecución del gasto por parte de la DNV mantuvo todo el año 2020 un ritmo constante (ver **Ilustración 6**). Además, al finalizar el año, se había logrado ejecutar el 97,2% del presupuesto total, porcentaje similar al registrado históricamente por el organismo en promedio y superior al de los años 2007, 2016 y 2019 (ver **Ilustración 7**)

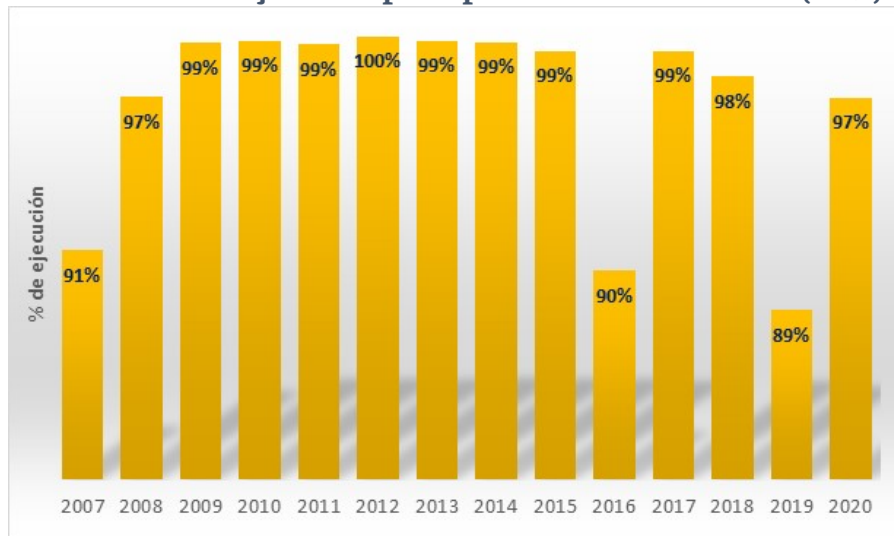


Ilustración 6 – Ejecución presupuestaria mensual de DNV (año 2020)
Crédito devengado acumulado vs crédito vigente total



Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de presupuestoabierto.gob.ar

Ilustración 7 – Ejecución presupuestaria anual de DNV (en %)



Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de presupuestoabierto.gob.ar

El programa con mayor participación en el total del gasto ejecutado durante 2020 es el de construcción de autopistas y autovías, que devengó la suma total de \$ 33.879 millones, representando el 42,6% del gasto total anual de la DNV. Entre las obras más importantes de ese programa se encuentra la Autopista RN 8 Pilar – Pergamino, la Autopista Presidente Juan Domingo Perón (continuación del Camino del Buen Ayre), Autopista RN9 San Francisco – Córdoba, entre otras.

Los otros dos programas en orden de importancia por sus montos ejecutados en 2020



corresponden a programas de mantenimiento, tanto por administración directa de la DNV (\$ 13.016 millones), como por Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento – CreMa (\$ 10.116 millones). Entre los dos representaron el 29,1% del gasto total.

En el marco de los contratos PPP existían obras a cargo de Vialidad que debía terminar para entregar a los concesionarios. Estas obras devengaron, junto con otras ubicadas en otros corredores concesionados por otros sistemas, un total \$ 6.486 millones (8,2% del gasto total).

Finalmente, el programa de transferencias a provincias por convenios representó el 6,5% del total ejecutado en 2020, con \$ 5.201 millones. Estas obras son gestionadas total o parcialmente por las provincias y tienen características variadas, incluyendo trazas nuevas, ampliaciones de capacidad, repavimentaciones y obras de mejoramiento en general.

El resto de los programas de Vialidad, incluyendo los gastos necesarios para su funcionamiento, suman el 13,6% restante del gasto.

Tabla 3 – Distribución por programa del gasto ejecutado por DNV en 2020

Programa	Part.
Construccion de Autopistas y Autovias	42,6%
Ejecucion Obras de Mantenimiento y Rehabilitacion en Red por Administracion	16,4%
Ejecucion Obras de Rehab. y Mant. en Red por Sistema de Gestion Integral (CREMA)	12,7%
Ejecucion de Obras, Operacion y Mantenimiento en Corredores Viales Concesionados	8,2%
Construcciones de Obras Viales fuera de la Red Vial Nacional (transferencias a provincias)	6,5%
Actividades Centrales	5,2%
Otros	8,4%

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de presupuestoabierto.gob.ar

9. Perspectivas para 2021

Al finalizar el año 2020 la participación de la Dirección Nacional de Vialidad en el total del presupuesto nacional bajó a 1,1%, un nivel muy bajo que no ocurría desde el año 2003. Al comenzar el año 2021, los créditos asignados recompusieron esa participación para llevarla al 1,4% del año 2020 y, por lo menos, no continuar con la tendencia decreciente hacia el sector.

Por otro lado, en términos absolutos, el presupuesto de la DNV previsto para 2021 se incrementó un 21% respecto a los créditos iniciales de 2020 y un 37% respecto a los créditos vigentes al final de dicho año, en ambos casos comparando valores a precios constantes para evitar el impacto inflacionario en los resultados.

El aumento presupuestario se concentró, especialmente, en los siguientes programas



o actividades:

- Transferencias a provincias para obras fuera de la red vial nacional: con un incremento de \$ 13.434 millones respecto al crédito vigente al final de 2020.
- Obras de mantenimiento por administración: incremento de \$ 8.111 millones
- Transferencias a Corredores Viales S.A.: \$ 5.000 millones
- Pavimentación RP 126 Corrientes, entre Intersección RN 12 (Esquina) e Intersección RP 2: \$ 3.057 millones

Estos incrementos representan el 88% del incremento total en los créditos presupuestarios de 2021 respecto al presupuesto final del 2020.

Las obras por convenios con provincias forman parte de los anuncios del gobierno realizados a principios del año 2021 respecto a utilizar la obra pública como base de la reconstrucción económica del país. Las obras previstas abarcan no solo obras viales sino también hídricas, de agua potable, de saneamiento e de infraestructura urbana. Está previsto realizar obras en 16 provincias y 39 municipios.

Algunas de las obras viales previstas son:

- Reactivación de 23 km de la Variante Chacabuco de la Autopista RN 7 Luján – Junín, por una inversión de \$2.775 millones;
- Autopista de Circunvalación en Villa María, sobre 13,05 km de la RN 158 entre RN 9 y Ruta Provincial 2, por una inversión de \$6.069 millones;
- Repavimentación de 119,77 km de la RN 151, en la provincia de La Pampa, entre el límite con Río Negro y el empalme con la RP 14, por una inversión de \$188,5 millones;
- Pavimentación de 79,96 km de la RN 76, en La Rioja, entre Quebrada Santo Domingo y Pircas Negras, por una inversión de \$1.197 millones.

10. Conclusiones

El gasto en infraestructura vial muestra una tendencia decreciente desde el año 2014 en términos absolutos y desde 2009 en términos relativos al presupuesto total de la APN. En ese contexto, la llegada de la pandemia, de sus impactos y de sus consecuencias de política pública, solo empeoró la situación del sector. Hacia final del año 2020, la participación del gasto vial en el total del gasto público nacional había alcanzado su mínimo histórico desde 2003, representando tan solo el 1,1%. Los



incrementos del presupuesto nacional otorgados durante el año se concentraron en los proyectos tendientes a paliar las negativas consecuencias sociales y económicas de la pandemia, modificando muy levemente el gasto vial en términos nominales y, sin duda, deteriorándolo significativamente en términos reales al no realizar siquiera un ajuste por inflación.

Otra situación compleja que debió atravesar el sector fue la resolución de los contratos PPP adjudicados a mediados de 2018 y que se encontraban paralizados, sin cierre financiero y con una prácticamente nula ejecución de las obras comprometidas. Recién en diciembre de 2020 se pudieron rescindir los contratos sin costo para el Estado, pero con la necesidad de incorporar los corredores involucrados a las obligaciones de mantenimiento de Vialidad Nacional. Si bien esto implica una mayor exigencia de gasto, se logró paralelamente recuperar el financiamiento a partir de la recaudación del impuesto a los combustibles destinada al SISVIAL.

El año 2021 comenzó con un cambio alentador para el sector. Si bien en términos relativos el presupuesto vial apenas recupera la participación existente a comienzos de 2020, en términos absolutos es significativamente mayor al presupuesto de dicho año, incluso en términos reales, es decir descontada la inflación. Un plan de reactivación económica basado en la obra pública, entre ellas la vial, fue implementado desde comienzos de año y prevé varias obras viales en diversas provincias bajo la figura de convenios de Vialidad con provincias y municipios. Por otro lado, también se fortaleció el presupuesto destinado al mantenimiento por administración y se prevé un aumento de transferencias a Corredores Viales S.A. para gastos de operación, mantenimiento y rehabilitación de los corredores viales nacionales que antes se encontraban concesionados.

Es de esperar que, en la medida que los efectos de la pandemia remitan, el gasto social y de apoyo económico puedan ceder parte de sus recursos para atender la urgente necesidad de inversión en infraestructura que permita, por un lado, dar un impulso a la alicaída economía nacional y, por otro, aumentar el valor de los activos viales y mejorar la competitividad y eficiencia del país.