

Economía

Por vía alterna al Llano solo se puede mover 36% de la carga

La ruta sugerida por la Transversal del Sisga tiene restricciones para vehículos de más de 17 toneladas y el trayecto por Boyacá es 147 kilómetros más largo que el normal.

adrla@portafolio.co

POR EL DESLIZAMIENTO de más de 15.000 metros cúbicos de tierra en el kilómetro 58 de la vía Bogotá-Villavicencio, registrado entre miércoles y jueves, se deshabilitó de manera indefinida esta carretera, por instrucciones del presidente Iván Duque.

Esta decisión, según destacó el viceministro de infraestructura, Manuel Felipe Gutiérrez, se tomó teniendo como prioridad la seguridad de los viajeros, y como respuesta a esta situación, se recomienda tomar dos rutas alternas.

La primera opción es tomar el corredor de la Transversal del Sisga (Sisga- El Secreto - Aguaclara - Villavicencio), que suma 338 kilómetros y se recorre en aproximadamente ocho horas.

Por esta ruta, dice el Mintransporte, podrán circular camiones y busetas de hasta 17 toneladas y "se habilitarán pasos seguidos por horas, con horarios que quedarán establecidos previamente", señalaron en un comunicado.



Y por el otro lado, se puede tomar el corredor Bogotá - Sogamoso - Aguazul - Villavicencio, que completa 563 kilómetros, y cuyo recorrido tarda once horas.

Cabe aclarar que, según autoridades locales, la reparación de la vía convencional costaría \$400.000 millones y el Gobierno Nacional había anunciado un presupuesto de \$150.000 millo-

nes. Esto, si se tiene en cuenta que, a pesar de ser una vía concesionada, el contrato con Covianes no incluyó el mantenimiento de los taludes.

LOS REPAROS

El primer problema que identifican los transportadores de carga del país es el incremento sustancial en el tiempo de viaje, y por lo tan-

to, en los costos operacionales, atribuidos a un mayor gasto de combustible y al incremento de peajes.

En concreto, Colfecar calcula que los sobrecostos son del 40%, y según Henry Cárdenas, presidente de Fedetranscarga, no todas las empresas están dispuestas a asumir ese precio, especialmente las de hidrocarburos.



HENRY CÁRDENAS
Presidente de Fedetranscarga



JUAN RODRÍGUEZ
Presidente de Colfecar

"Lo que pasa con los alimentos es que, si aumenta el costo del transporte, se refleja en el aumento del precio en la tienda y el consumidor final debe pagarlo, pero con el petróleo no, porque ellos se basan en el precio internacional, independientemente de lo que pase aquí", señaló Cárdenas.

Además, de acuerdo con Juan Carlos Rodríguez, pre-

sidente de Colfecar, ambas alternativas de ruta son inconvenientes.

Según esta agremiación solamente el 36% de los vehículos de carga que usualmente viajan al llano, podrían hacerlo por la Transversal del Sisga.

"Es necesario tener en cuenta que se permite el paso para los camiones de hasta 17 toneladas, dadas las condiciones y la capacidad de la vía. En este sentido, los vehículos que pueden transitar son camiones pequeños. Pero, de acuerdo a los datos en el Registro Nacional de Despachos de Carga, el 63,5% de la carga que se moviliza entre Bogotá y Villavicencio lo hacen tractocamiones, los cuales tendrán que continuar utilizando la vía por Boyacá", dijo Rodríguez.

Y agregó que la ruta por Sogamoso implica un sobrecosto por viaje del 108,61%, ya que el recorrido por la ruta tradicional es de aproximadamente 476 kilómetros más que por la ruta tradicional.

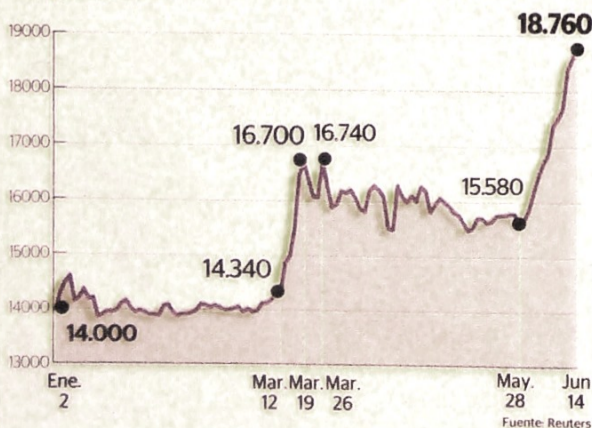
Por su parte, Cárdenas agregó que se debe tener en cuenta que los municipios pueden poner sus propias restricciones de circulación, ya que las vías sugeridas no están diseñadas para soportar el tránsito que se espera con este cambio, lo que puede complicar más la situación para el sector.

En cuanto al transporte de pasajeros, EasyFly operará nueve frecuencias hoy y siete el domingo. Mientras que Regional Express tendrá tres frecuencias diarias durante el fin de semana. Satena hará un vuelo diario. ☐

Enajenación de ISA le dejaría al Gobierno \$10,2 billones

Comportamiento de la acción

En pesos - 2019



GRACIAS al alza progresiva que ha tenido la acción de ISA en el mercado bursátil, si hoy el Gobierno Nacional la vendiera le entrarían a las arcas de la Nación cerca de \$10,2 billones.

Al cumplirse un año del anuncio del Ejecutivo de su intención de poner en venta hasta el 51% de participación que posee en esta empresa, analistas del sector accionario del país, como es la firma Valora Analitik, realizan la citada estimación.

Así, ISA, la cuarta compañía más grande en el índice

de acciones Colcap de la Bolsa de Valores de Colombia (BVC), ha registrado una valorización del título ha sido progresiva y alcanza hoy en día un alza de 19,69%, con un precio por acción de \$18.600, cuando hace un mes este era de \$15.540.

Al respecto, Valora Analitik resalta que, inicialmente se consideró que la venta total de la participación accionaria del Gobierno en la compañía representaría ingresos por \$6,6 billones, pero con el valor actual de mercado, hoy este monto ascendería en su totalidad a \$10,2 billones.

"Estos serían unos recursos valiosos para cubrir el déficit fiscal que para este año se han estimado en \$14 billones", resalta la firma de análisis.

En total, el plan de enajenaciones que el Ministerio de Hacienda ha elaborado llevaría al Gobierno a vender, además de su participación en ISA, la que tiene en otras compañías como Ecopetrol y Cenit.

Alberto Carrasquilla, ministro de Hacienda, expre-

La variación alcanza un 19,69%. El precio por acción de \$18.600, hace un mes este era de \$15.540".

só sobre esto que "toda la participación del Estado representa \$150 billones. Estamos pensando, en los próximos cuatro o cinco años, vender el 10% de esta participación. Esto representaría entre \$15 o \$20 billones".

Cabe recordar que ISA opera 45.142 kilómetros (Km) de líneas de transmisión eléctrica, 907 km de autopistas y 49.500 km de líneas de fibra óptica en Colombia, Brasil, Chile, Perú, Bolivia, Argentina y Centroamérica.

Así mismo, y recientemente inició en Chile, a través de su filial Interchile, la operación del proyecto de transmisión más importante del país en los últimos 50 años: la línea Cardones-Polpaico.