

Constructores, preocupados por aumento de precio del asfalto

El fin de semana se conoció una carta enviada por la Cámara Colombiana de la Infraestructura al presidente Iván Duque, en la que el gremio manifiesta su preocupación por el aumento del precio del asfalto, anuncio hecho por **Ecopetrol**, y le pide reconsiderar la medida.

Según la petrolera, desde hoy el precio de

venta del asfalto tendrá un incremento del 7 %, como consecuencia “de una metodología de cálculo de precios utilizada para los productos petroquímicos e industriales, que consiste en la construcción de un precio paridad con relación a los indicadores internacionales de este producto”.

La compañía añadió que estos ajustes se

hacen anualmente “por solicitud del gremio de la construcción, que prefiere que las variaciones no sean mensuales como es lo usual con este tipo de productos”.

Según los constructores, esto tendrá “un efecto negativo” sobre “la infraestructura de transporte, en particular para la construcción y conservación de carreteras”.

» La Cámara dice que es el tercer reajuste desde 2019; pero, según **Ecopetrol**, entre 2012 y 2019 no hubo incrementos.

Negocios

El proyecto tiene un avance del 88 %

Transversal del Sisga, a punto de culminar

La vía de 137 kilómetros entre Cundinamarca y Casanare debe quedar lista este año. De hecho, la concesión está en proceso de entregarle al Estado la primera de cuatro unidades funcionales.



PAULA DELGADO GÓMEZ

pdelgado@elespectador.com
@PaulaDelG

En las próximas semanas entrarán oficialmente en operación 49,1 kilómetros repavimentados de la Transversal del Sisga, un proyecto de la cuarta generación de concesiones viales (4G) que le apunta a mejorar la transitabilidad por la carretera alterna al Llano desde el sector del Sisga, al norte de Bogotá, hasta Sabanalarga (Casanare), por el Valle de Tenza.

La concesión Transversal del Sisga S. A. S. le confirmó a este medio que está en proceso de firmar el acta de terminación por la primera unidad funcional, que va del sector del Sisga al municipio de Guateque (Boyacá), porque ya culminó la obra. El constructor notificó a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y está en espera de que la interventoría verifique la obra, para lo cual tiene un plazo de sesenta días que se pueden extender si se hacen observaciones, para que la ANI reciba a satisfacción y le desembolse los primeros \$84.000 millones del costo del proyecto.

Además, las otras tres unidades funcionales tienen un avance importante: la segunda, de Guateque a Macanal (Boyacá), con 22 kilómetros, está en 96 %; la tercera, de Macanal a Santa María (Boyacá), de 18 kilómetros, en 94 %, y la última, de Santa María a Aguacalera (centro urbano en Casanare), con 48 kilómetros, en 62 %, lo que suma un avance total del 88 %. El gerente de la concesión, Ernesto Carvajal, explicó que en las unidades 2 y 3 falta terminar las conexiones de iluminación e instalar los sistemas de control de tráfico de los túneles; en la unidad 4 aún se atienden sitios inestables

y se trabaja en obras complementarias, como la estación de pesaje y la caseta del peaje en San Luis de Gaceno, Piedemonte llanero.

Según su cronograma, el primer semestre de 2021 deben quedar pavimentados los 137 kilómetros que tiene la vía; de hecho, solo les faltan cuatro kilómetros (avance del 97 %), correspondientes a sitios inestables de reciente aparición y pasos urbanos en los municipios de Santa María y San Luis de Gaceno, que la ANI discute aún con las comunidades. El segundo semestre de este año sería la entrega total al Estado de la nueva carretera, una vez finalicen la intervención de puntos críticos, instalen los equipos de los catorce túneles y construyan un centro de operaciones, dos básculas, dos áreas de servicio y un peaje en el municipio San Luis de Gaceno, cuya tarifa base arranca en \$13.900, aunque a los habitantes de la zona se les aplicará un descuento, que aún no entra en servicio.

La mejora de esta vía, cuyo costo se calcula en más de \$966.800 millones, beneficiará a unos 100.000 usuarios, entre habitantes de los municipios, personas dedicadas a la ganadería o la avicultura y visitantes de la represa del Sisga, entre otros. La conce-

sión siguió el trazado original de la carretera, definida en la década de los 30, que no estaba del todo pavimentada, terminó la capa asfáltica, la mejoró y la repotenció, pero sigue siendo una calzada sencilla bidireccional.

“Ya el usuario percibe los beneficios, pues los tiempos de viaje para un vehículo tipo 1, es decir automóvil o camioneta, se han reducido en dos horas y media, sin contar el incremento en oferta de bienes y servicios sobre la vía que son palpables en la región. Las bondades del proyecto ya se perciben, a pesar de que nos faltan algunos detalles para entregar la obra”, destacó Carvajal.

Los puntos críticos han sido un tema delicado en esta concesión, cuyo contrato se firmó en julio de 2015, para comenzar obra un mes después. De forma similar a lo que sucede en la vía Bogotá-Villavicencio, la cordillera Central es responsable de decenas de inestabilidades imprevistas. Según el contrato, se debían intervenir 58 de estos puntos, pero en cinco años de obra la concesión encontró casi tres veces más: ahora son 168 y siguen apareciendo.

La Transversal del Sisga tampoco ha estado exenta de las problemáticas usuales de las 4G. La primera unidad funcional se fundó con recursos propios de los socios y tomó más tiempo del previsto, por las dificultades para conseguir financiación tras el escándalo de corrupción de Odebrecht. El proyecto alcanzó su cierre financiero en mayo de 2018, con la participación de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), el Fondo Ashmore EM, el Fondo Blackrock y el Instituto de Crédito Oficial de España. Pero no fue el único retraso, el tiempo acordado para la gestión predial se extendió casi un año, debido a que fue necesario adquirir más lotes para rehabilitar los puntos inestables de la vía y reconstruir el pavimento. Todo esto llevó a



La concesión podrá operar la vía por un plazo de 29 años, de acuerdo con el contrato. / Óscar Pérez - El Espectador



que el plazo de entrega se corrierá dos años, de 2019 a 2021.

La diferencia por cuenta de la gestión predial adicional tuvo que ser conciliada en un tribunal de arbitramento, que se instauró en septiembre de 2018 y tomó menos de un año, donde se acordó darle a la concesión más tiempo para la construcción (hasta

270 días adicionales). Sin embargo, el año pasado se instaló un nuevo tribunal por el costo adicional de estos puntos críticos, el cual sigue en curso. “Han aparecido otros sitios que el concesionario está atendiendo y se reserva el derecho de reclamarlos”, dijo el ingeniero Carvajal.

En 2019 tuvieron una nueva