

CONTRAPORTADA



**'El asfalto ha subido más de 50% en un año': Ruta al Mar**

Manuel Raigozo, gerente de la concesión vial, dice que si se superan los líos con la comunidad, la obra estaría a finales del 2024. **Pág. 16**

Paula Galeano Balaguera

El proyecto de concesión de Antioquia - Bolívar que tiene 504 kilómetros de vía concesionada está afrontando grandes retos de manera social y financiera para poder culminar sus obras.

Desde el 2015, la Concesión Ruta al Mar empezó a trabajar en dos frentes.

El primero es desde Cauca trasladando el tráfico que llega desde Antioquia por la vía de la costa hacia Montería y posteriormente hacia el norte. Por otro lado, el tráfico que llega del Urabá antioqueño que conecta con Montería y hacia el norte para llegar a Cruz del Viso y de ahí hacia Cartagena.

Y si bien la Concesión ha logrado avanzar el 90% de su construcción, según Manuel Isidro Raigozo, gerente general de la Concesión Ruta al Mar, las confrontaciones en el sector se han convertido en el gran 'problema' para culminar el proyecto.

**¿Cómo va la construcción?**

El avance del proyecto en construcción es cercano al 90% y faltan 50 kilómetros que están distribuidos en tramos entre Cereté y Loricá, que es una doble calzada, la variante de Loricá que en este momento no presenta avances porque no tiene licencia ambiental y la variante de Coveñas que está en construcción.

En términos generales el proyecto avanza bien y los kilómetros que ya están terminados se encuentran en fase de operación y mantenimiento y han sido recibidos satisfactoriamente tanto por la interventoría como por la ANI.

**¿Qué tramos son y cómo mejorará la conectividad de la región?**

Ayudará a la movilidad desde Antioquia y el centro del país hacia el norte (Cartagena, Barranquilla y Santa Marta).

**¿Qué retos técnicos y financieros han presentado?**

Desde el punto de vista técnico no hay grandes retos porque es una topografía muy plana.

Desde lo financiero, nues-

# Entre bloqueos y subidas, Ruta al Mar avanza al 90%

Para Manuel Isidro Raigozo, gerente general de la Concesión, el alza del costo de la mano de obra e insumos como el concreto, el acero y el asfalto, están impactando el modelo financiero.



Manuel Isidro Raigozo, gerente general de la concesión Ruta al Mar. Cortesía

**CONCESIÓN RUTA AL MAR**



**Objeto del contrato**

Construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del sistema vial para la conexión de los departamentos Antioquia - Bolívar.

Inversión en obras

**\$2,7**  
billones

Plazo en la concesión

**34**  
años

Avance de obra



tro proyecto ha contado con fuentes de créditos bancarios, emisión de bonos en la bolsa de Nueva York y otros aportes, por tal motivo el proyecto no ha tenido dificultades para su financiación.

No obstante, últimamente, desde finales del año 2022 e inicios del año 2023, venimos teniendo inconvenientes con el pago de un peaje ubicado entre Tolú y Coveñas que se llama La Caimanera, el cual por su ubicación, ha tenido reparos de la comunidad que a la fecha han impedido la continuación del peaje.



Si logran superarse las dificultades que existen con la comunidad esperamos que la obra esté terminada a finales de 2024".

Otro reto es el decreto de congelamiento del precio de los peajes como lo teníamos pactado en el contrato, lo que ha llevado a deficiencias en el recaudo que indudablemente repercuten desde el ámbito de los financiadores que tiene preocu-

paciones, esperamos que esta incertidumbre pueda ser saneada en el transcurso de este año.

**¿Cómo han sobrellevado esos retos financieros con insumos que siguen subiendo su precio?**

Una vez que se tiene firmado un contrato, todos los efectos de los aumentos de los insumos para la construcción son asumidos.

Hemos visto retos sobre todo a lo que se refiere de mano de obra y equipos las subidas, por eso esperamos

que los efectos sean puntuales de un par de años y la situación vuelva a la normalidad de tal manera que los efectos al final puedan ser distribuidos en el tiempo, sin un impacto tan relevante en el modelo financiero de la concesión.

**¿Qué costos son los que más han subido?**

Los que más ha impactado son los costos de combustible y de mano de obra.

En materiales la subida del acero, el asfalto y el cemento han impactado negativamente los resultados.

Vale recordar que para el contratista es muy importante el asfalto en este tipo de obras y este ha subido más de 50% en el último año.

**¿Qué otros retos enfrentarán?**

Entre los retos que tenemos a corto plazo está superar una problemática social que tenemos entre Cereté y Loricá donde debemos construir una segunda calzada y desde julio del año pasado está suspendida ya que la comunidad le ha solicitado a la ANI hacer unas obras adicionales como glorietas y retornos que no estaban contempladas en el alcance inicial del contrato.

La ANI ha estado analizando esto, pero no lo ha incluido al contrato. En el entretanto las comunidades se han opuesto a las obras (cerca de 14 km de vía nueva) y no se han podido ejecutar.

Si bien las autoridades saben de las amenazas y demás pormenores no hemos tenido respaldo para hacerle frente.

Otro reto es la reubicación del peaje La Caimanera, que, por petición del Ministerio de Transporte, no está recaudando.

**¿Cuándo queda finalizada la obra y todas sus unidades funcionales?**

Se espera que las obras que están en construcción en este momento, es decir, la variante de Coveñas y el tramo entre Cereté y Loricá, si logran superarse las dificultades tan complicadas con la comunidad, estén terminadas a finales de 2024.

Con esto se daría finalizada la construcción y empezaría la de operación y mantenimiento. ☺