

Aunque el ministro Miguel Peñaloza sostiene que la [Agencia](#) Nacional de Infraestructura (ANI) ya inició las negociaciones con el Consorcio Solarte Ingenieros Constructores, Daniel Benavides, representante de la firma CSS Constructores, la

cual hace parte de la concesión, aseguró que aún no han sido notificados sobre esta decisión y no es claro si la determinación del Gobierno es recuperar la totalidad del contrato o solo las partes en las que hay temas por resolver.

'Es increíble que a uno de los contratistas más cumplidos del país le vayan a quitar las obras cuando el avance es del 87% y lo que queda pendiente es precisamente

las obras cuando el avance es del 87% y lo que queda pendiente es precisamente porque hace falta que el Gobierno defina como resolver las dificultades. Las obras que se podían hacer ya fueron entregadas', dijo Benavides.

Precisamente para resolver las dificultades que se presentan y finalizar la construcción de las variantes, puentes peatonales y glorietas que requiere el

proyecto es que Peñaloza asegura que se deben recuperar los derechos, pues el alcance del contrato ya llegó a su límite y no permite una adición.

Es fundamentalmente para resolver incompatibilidades porque nos tiene en una situación en la que no podemos hacer nada con la variante de Tocancipá ya construida, no logramos resolver el tema de la variante de Boyacá y que tiene un costo muy importante que sacaría el contrato de los límites legales y no podemos hacer nada con los puentes peatonales que nos están pidiendo en Tunja, Duitama, Paipa', explicó el Ministro.

El director del proyecto, Jorge González, sostuvo que el 13% del total tiene dificultades que corresponden a temas pendientes por definición o pendios pendientes por entregar. Otro tema pendiente por resolver es el paso por Gachancipá en donde se prevé que se construya una calzada paralela a la existente, pero la administración municipal ha pedido que se haga una variante y el tema está en análisis por parte de la ANI, pues hacer una variante tiene un costo mayor del que contempla el contrato'.

González explicó que en el caso de la variante de Puente de Boyacá existe una prohibición por parte del Ministerio de Ambiente y el de Cultura para construir una calzada paralela, la cual no estaba contemplada en el contrato inicial firmado en 2002 que solo buscaba realizar la rehabilitación de la [vía](#).

Los antecedentes del proyecto

El proyecto de la BTS nació en el gobierno de Andrés Pastrana como un contrato que solo contemplaba la construcción de 16 kilómetros de doble calzada y cerca de 10 kilómetros adicionales de tercer carril y la rehabilitación de la vía existente. El contrato fue firmado el 15 de julio de 2002, es decir 23 días antes de la posesión de Álvaro Uribe, por \$1,2 billones y una concesión de 20 años.

Sin embargo, con la llegada del ministro Andrés Uriel Gallego se determinó transformar el alcance del contrato lo que aumentó el precio a \$1,8 billones y el plazo de concesión a 30 años que pueden llegar a ser prorrogable hasta 15 años más

'Se firmó un documento donde se le hizo una transformación al alcance del contrato para atender los requerimientos de la población y construir una doble calzada a lo largo de la vía, lo cual significó una adición de obra importante', explicó el constructor.

González agregó que la concesión ya entregó a la ANI todas las obras que no han presentado dificultades 'y que no surtieron un proceso de reprogramación y solo quedan pendiente las obras donde falta una determinación definitiva del Gobierno'.

Nanotube-based sensors

El ministro de Transporte, Miguel Peñalosa, sostuvo que la negociación que se realiza con el consorcio a cargo de las obras la vía Briceño-Tunja-Sogamoso incluiría la recuperación de los derechos contractuales incluso de la operación y mantenimiento que se le otorgó al consorcio por 30 años para recuperar los \$18 billones de ejecución del proyecto, "implicaría negociar todo con el contratista. Ellos tienen derechos contractuales que superan las décadas en este momento, la idea es fundamentalmente recuperarlo para que el país pueda resolver esos problemas, pero este proceso no lo vamos a hacer solos, lo vamos a hacer a la luz de los organismos de control. Esto es un proceso en el que tenemos el máximo interés y tal vez es un proceso sin precedentes en una concesión muy importante".

Las opiniones

Daniel Benavides
Representante de CSS Constructores

'El ministro Gallego cambió todo ese contrato para hacer la doble calzada, entonces si se quiere recuperar los derechos al contratista tienen que retornarle la inversión'

José Stalin Rojas
Director del observatorio de movilidad de la Unal

'Los incumplimientos se tienen que resolver pero también los de ejecución. La prioridad es solucionar cuanto antes los temas jurídicos y contractuales y terminar la obra'

Juan Martín Caicedo
Presidente de la Cci

'Este tema que equivale a un negocio entre dos partes es mucho más táctico discutirlo en privado que en público para que el negocio sea eficaz, si es que es viable'