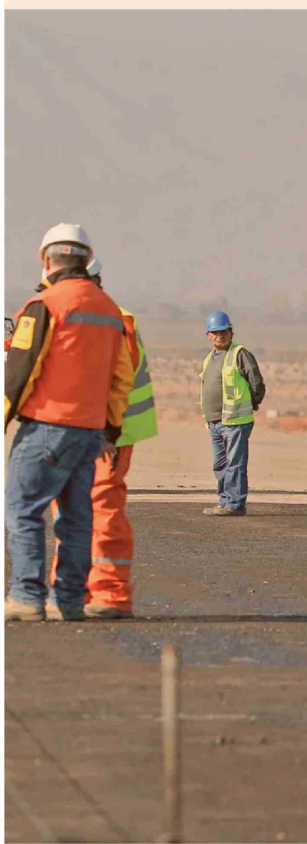




Error al crear la imagen



bustible en el proceso y transporte de los grandes volúmenes de materiales que conlleva la ejecución de un proyecto de pavimentación.

Por lo mismo, indica que para el país las fluctuaciones del combustible representan una preocupación real, debido a que no es productor de petróleo y no cuenta con alternativas, ya que el hormigón "es igualmente dependiente del costo del petróleo" y solo es viable cuando hay escasez de asfalto.

Desde la industria, el CEO de Colvias, Vincent Guillaume, advierte que el combustible es el costo mayor en el rubro por los fletes, camiones y obras. "Las previsiones muestran que todo nuestro resultado puede desaparecer este año", remarca, y suma a ello que, con la llegada del nuevo gobierno "hay pocas licitaciones y es muy difícil responder a ellas sin tener previsiones fiables de los precios".

Thenoux agrega que el impacto del alza les llega a todas las empresas por igual. En obras públicas del MOP, por ejemplo, "el impacto para contratistas se amortigua parcialmente debido a que se utiliza un reajuste polinómico para reflejar variaciones de costos de insumos, y existe incluso un subtipo específico para asfalto. No obstante, de igual modo sufren un gran impacto financiero por desfase de flujos de caja".

Los proyectos privados o concesiones, en tanto, se verán signifi-

El presidente del directorio del Comité de Asfaltos, Gustavo González, indica que, más que una preocupación paralizante, este tema es un desafío y un acelerador estratégico para seguir mejorando el desempeño, la eficiencia y la sostenibilidad de las obras viales y profundizando criterios técnicos en licitación, diseño y conservación.

cativamente más afectados: "Si el alza y la volatilidad del petróleo se extiende por un período muy largo -más de tres a seis meses-, las condiciones se pueden volver críticas y obligar a aplazar obras nuevas, postergar obras de conservación o, peor aún, terminar con soluciones de menor desempeño y durabilidad", advierte.

Para el analista económico de la U. Andrés Bello y OpenBBK, Alejandro Urzúa, en proyectos en curso se tensionan los presupuestos, lo que puede obligar a ajustes. Y "en los que vienen, encarece las bases y puede frenar decisiones o licitaciones. El tema no es solo el precio alto, sino que te cambia completamente el punto de partida".

Desafíos

El presidente del directorio del Comité de Asfaltos, Gustavo González, indica que, más que una preocupación paralizante, este tema es un desafío y un acelerador estratégico para seguir mejorando el desempeño, la eficiencia y la sostenibilidad de las obras viales y profundizar criterios técnicos en licitación, diseño y conservación.

"En Chile contamos con una industria con la madurez técnica, experiencia y trabajo colaborativo entre empresas, especialistas y entidades públicas para enfrentar este escenario", sostiene, añadiendo que hoy cobra aún más importancia

planificar, diseñar y conservar bien.

"Ante la inestabilidad de precios, la estrategia no es gastar menos, sino invertir mejor. Entre las principales líneas de trabajo están la optimización de mezclas, el fortalecimiento del control de calidad, la conservación oportuna, el reciclaje y el uso de tecnologías que permitan aumentar la durabilidad de los pavimentos", puntualiza González.

En este escenario, dice Thenoux, será clave reactivar y priorizar la innovación tecnológica para equilibrar la balanza: "Hay una gran oportunidad de mejorar y optimizar sustantivamente los proyectos sobre la base de la propia experiencia chilena más el nivel de desarrollo y conocimiento alcanzado por la ingeniería de pavimentos. Se puede demostrar, empleando proyectos existentes que, con la experiencia y el correcto uso del conocimiento actual, los costos e incertidumbre definitivamente se reducirán".

Urzúa indica que cuando el asfalto se vuelve caro, hace sentido "acelerar soluciones como reciclaje de pavimentos, mezclas alternativas o tecnologías que usen menos material virgen. No reemplazan todo de inmediato, pero en este contexto dejan de ser innovación interesante y pasan a ser parte de la solución", una alternativa que también valora Guillaume, pero advierte que la industria depende de la validación del MOP para poder usar más reciclaje.