

Por Zulma Lucía Cuervo Plasas
Reportera de El País

Las necesidades del Municipio son apremiantes. Y los recursos, escasos. Por eso, en una especie de gana-gana, los privados empezaron a mirar la financiación de obras públicas mediante y retornar la inversión a través de su explotación comercial. Y los gobiernos locales, como el de Cali, (que habían estado ajenos a uso de las concesiones) han abierto la posibilidad de resolver su déficit de infraestructura con la llegada de inversionistas.

La variedad de proyectos en las que los privados están interesados en la ciudad no solamente cubren la construcción y el mejoramiento de vías con pago a través de peajes, cuyas iniciativas hoy están en el centro de la polémica, sino que también incluyen la adecuación de zonas de parqueaderos, la renovación de espacios públicos y la edificación de centrales de transporte.

Todas esas inversiones son factibles gracias a la entrada en vigencia de la Ley 1502 del 10 de enero del 2012 (que estableció el régimen jurídico de las asociaciones público-privadas, APP, en el país). El gran atractivo de esta forma de inversión es que no requieren recursos públicos. Los privados se encargan del diseño, la construcción, el mantenimiento y operación a cambio de su explotación comercial.

León Darío Espinosa, director de Planeación de la Alcaldía, dijo que el Municipio no tiene recursos astronómicos para invertir en infraestructura. "Y esto no es una condición única de Cali, otros municipios y la misma Nación buscan un modelo donde el privado construye y después cobra".

Según la Secretaría de Infraestructura, este año tienen un presupuesto de inversión de \$108.000 millones (incluido el recaudo de la valorización para las megaobras). Esos dineros son escasos si se tiene en cuenta que solo la solución vial para descongestionar la Comuna 22 (en el Sur) que plantean los privados cuesta \$700.000 millones.

Miguel Meléndez, secretario de Infraestructura de Cali, dice que "todos queremos más obras, pero cuando se habla de pagarlas por valorización, nadie quiere. La Alcaldía no tiene presupuesto y cuando se recurre a la Nación, la respuesta es que no hay dinero para las vías internas de los municipios. La alternativa que queda es cobrar por su uso".

Los proyectos más maduros

Las inversiones en vías son las alianzas público-privadas que están más avanzadas en Cali, puesto que se encuentran en etapa de prefactibilidad (diseños previos). Estas son el Anillo Vial Interno y el Plan Maestro del Sur.

El Anillo Vial Interno inicia en la Carrera 100 con Calle 25 (Autopista Simón Bolívar) hasta el puente de los Mil Días, en el Oriente, con otro par vial que sale de la Simón Bolívar con Carrera 100 hasta la Calle 70 con Avenida Sexta, en Menga. (Ver mapa).

Su costo estimado es \$1,3 billones. Son 33 kilómetros de vías expresas que le permitirán a quien la use (pagando peaje) no tener que parar a hacer semáforos en 24 cruces. Para dar agilidad, el inversionista privado construiría 20 puentes vehiculares o gleretas que faciliten la movilidad y mantendría en perfecto estado los carriles expresos mientras dure la concesión (entre 25 y 30 años).

Para el pago del peaje se instalarían sensores electrónicos en los vehículos y el valor se descarga a través de la tarjeta de crédito o con sistema de prepago.

El Plan Maestro del Sur consiste en ampliar la capacidad de tráfico (con más carriles) en la Autopista Cali-Jamundí, construir puentes vehiculares en los cruces de las carreras 122 y 143 en esta vía, más los de la Carrera 100 con calles 13, 16 y 25 (Autopista Simón Bolívar) y un retorno en la Carrera 158 con Autopista Cali-Jamundí (frente al Cementerio Metropolitano del Sur).

También incluye la construcción de un puente peatonal frente a Parquesoft y adecuar los puentes peatonales de la Universidad Autónoma y el cementerio.

Otros proyectos con inversión privada son los de renovación urbana. Los primeros pines se están dando con la transformación del centro de Cali, en Ciudad Paraíso, donde son los constructores los que invierten y a cambio reciben más metros cuadrados para construir en altura, con algunos beneficios fiscales.

Actualmente Ciudad Paraíso se encuentra en espera de una decisión judicial para seguir con la compra de predios que permitirán urbanizar en altura 100.900 metros cuadrados, que es el espacio que ganarán los privados para construir viviendas y nuevos locales comerciales. Para el uso de la ciudad quedan 38.000 metros cuadrados, que los constructores ceden en espacio público como plazoletas y parques.

Pero además del centro, otras zonas de renovación están en la mira del capital privado. Estas son El Hoyo, El Piloto, San Vicente y la Avenida Sexta, cuyo proyecto de transformación está siendo trabajado por la Alianza para la Renovación Urbana y cuyo diseño fue contratado por la firma inglesa Benoy, reconocida por haber liderado proyectos como Mundo Ferrari, de Abu Dhabi, o Parc Central, en Guangzhou, China.

!
La experiencia en el diseño y aplicación de peajes urbanos empezó en Singapur en 1975. Hoy hay pago por el uso de las vías en Noruega, Inglaterra, Italia, Suecia y Escocia. En Latinoamérica, el modelo es usado en México y Chile.



ABÓNATE YA!
Lunes a Viernes de 8:00 a.m. a 12:00 p.m.
y de 2:00 p.m. a 6:00 p.m.
Sábados de 9:00 a.m. a 1:00 p.m.
Av. Guadalupe No. 3 - 153
PBX: 518 1818 Ext. 120
taquilla@plazatoroscali.com
www.plazatoroscali.com

Diciembre 25 al 30
FERIA TAURINA
2015

Plaza de Toros de Cali S.A.



Con el modelo de APP, prácticamente cualquier proyecto público se puede financiar con recursos privados.

LEÓN DARIÓ ESPINOSA, director de Planeación Municipal.

Más iniciativas

■ **Tres propuestas** para construir parqueaderos, que incluye la transformación de espacio público, han sido comocadas por la Alcaldía. Estas están localizadas en Tequendama, Granada, San Nicolás y el centro.

■ **León Darío Espinosa,** director de Planeación Municipal, dice que las iniciativas provienen de una firma caleña (Saicn), una nacional y una alianza de una empresa española con otra colombiana (de las que no dio nombres).

■ **"A dos de las propuestas se le hicieron observaciones.** En este momento no le hemos dicho si a ninguna", anota el funcionario.

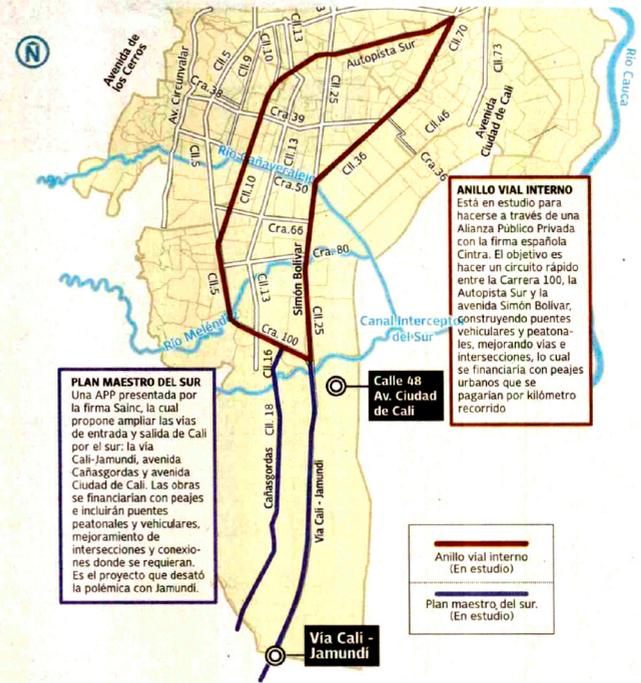
■ **Juan Carlos Guevara,** estructurador de la propuesta de parqueaderos en Tequendama de la firma Saicn, dice que el proyecto consiste en mejorar 80 kilómetros de andenes y espacio público y organizar, con parqueaderos sobre la vía, una solución para 3000 vehículos. El costo de este proyecto público-privado es de \$80.000 millones.

CALI

¿Le conviene a Cali aliarse con privados para hacer obras?

Construir vías, renovar zonas, edificar terminales de transporte y hasta solucionar el problema de parqueo se pueden hacer con inversionistas y explotarlas comercialmente.

Obras para la movilidad



Fuente: Secretaría de Infraestructura de Cali. Gráfico: El País

María de las Mercedes Romero, gerente de la Emru, dijo que hay trabajo de diseño y estructuración adelantado en la renovación de estas zonas. Sonia Fabiola Amaya, directora de la Alianza, dice que transformará la ciudad tomará tiempo, por lo menos "50 años", pero "hay que trabajar desde ya en zonas que tienen potencial para un mejor uso que el actual".

Otro proyecto de interés público que utilizará la participación de inversionistas privados es la construcción de la Terminal de Transportes del Sur. María Alejandra Bolívar, vocera de la Terminal de Transportes, indica que han tenido acercamientos con dos in-

versionistas, uno nacional y otro extranjero.

El negocio es atractivo para los privados porque se estima que a lo más usarían esta terminal cuatro millones de personas, potenciales clientes del centro comercial que se construirá con la Terminal de Transportes.

El presidente de la Junta Directiva de la Cámara Colombiana de Infraestructura, CCI, seccional Occidente, Gilberto Saa, explica que el presupuesto de la Alcaldía son "centavos" para las necesidades en infraestructura local, que tiene 20 años de retraso. "El mundo está lleno de dinero y las alianzas son la forma de aprovechar el recurso que no tiene el Estado".

Interés



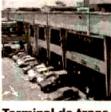
Vías rápidas

Para acabar con el trancón en el Sur se haría con el plan maestro de esa zona y desplazamientos en vía rápida serán se darían con el anillo vial interno



Renovación urbana

Además del centro, otros sectores como El Hoyo, Piloto, la Avenida Sexta y San Vicente son atractivos para las constructoras.



Terminal de Transporte del Sur

El centro se conectaría con los pasajeros del MIO, dicen voceros de la terminal de transporte. Esperan estructurar el proyecto este año e iniciar obras en el 2016.

