



LO IDEAL EN LAS CIUDADES ES COMBINAR EXPANSIÓN HORIZONTAL Y DENSIFICACIÓN DENTRO DE LAS MISMAS

EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DEBE ARTICULAR LAS CARRETERAS, FERROCARRILES, RÍOS Y NAVEGACIÓN AÉREA

LA MAYORÍA DE LOS EXPERTOS CONCLUYEN QUE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ DEBE SER SUBTERRÁNEA

EL CONGRESO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ES CLAVE PORQUE EL SECTOR ESTÁ EN SU MEJOR MOMENTO

Juan Martín Caicedo, presidente CCI.

ARCHIVO LR

INFRAESTRUCTURA. JUAN MARTÍN CAICEDO DE LA CCI DIJO QUE SE DEBE ARTICULAR VÍAS, PUERTOS Y TRENES.

“Se necesita un sistema de transporte multimodal a la altura de otros países”

Ponerse al día en infraestructura y estar a la altura de otros países depende de que en Colombia se implemente un sistema de transporte multimodal eficiente, pues el país requiere superar el rezago que tiene en todos los frentes: vías, puertos, aeropuertos y ferrocarriles.

Así lo planteó Juan Martín Caicedo, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), entidad encargada de realizar el Congreso Nacional de Infraestructura en Cartagena.

Para el dirigente gremial, el sector está atravesando una dinámica especial por la participación tanto del sector público como del privado en proyectos de gran envergadura.

¿Cuál es el objetivo del Congreso Nacional de Infraestructura en Cartagena?

El Congreso tiene como objetivo debatir y conseguir salidas para la competitividad del sector. Sin duda, el país debe seguir haciendo esfuerzos grandes en infraestructura de transporte, para ponerse al día, superar el rezago en vías, aeropuertos y ferrocarriles, que es la expectativa que tiene el país. Lo que tiene que hacer Colombia es implementar un sistema de transporte multimodal que articule entre sí los distintos medios de transporte como las carreteras, ríos, ferrocarriles y por supuesto navegación aérea, estamos trabajando para lograrlo.



RAMÓN JAVIER MESA
DECANO ECONOMÍA DE LA UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA

“HAY MUCHO POR HACER DADO EL DÉFICIT DE VÍAS. ES UN IMPERATIVO PONER LA INFRAESTRUCTURA A LA ALTURA DE OTROS PAÍSES”.

OBRAS CIVILES Y OBRAS DE VIVIENDA

El decano de economía de la Universidad de Antioquia, Ramón Callejas, dijo que la construcción por el lado de obras civiles si es un motor dinamizador para la economía pero por el lado de obras de vivienda se ha mantenido estable. “El país tiene una brecha muy grande de infraestructura, debe realizar más esfuerzos porque este sector mueve otros, además no solo ayuda a la economía de Colombia, de otras regiones sino a nivel internacional”, sostuvo Callejas.

\$40 BILLONES

ES LA INVERSIÓN PRESUPUESTADA PARA LAS VÍAS DE CUARTA GENERACIÓN.

15 BILLONES

ES LO QUE SE CONTEMPLA CUENTA LA EJECUCIÓN DEL METRO DE BOGOTÁ.

¿Todavía le preocupa el proyecto de las obras de Cuarta Generación de Concesiones viales (4G)?

No, nosotros estamos expectantes. Las primeras vías del programa que son las que corresponden a lo que se llama la primera ola, excepto la vía Loboguerrero, ya se adjudicaron y firmaron las aptas de inicio de esos contratos, ahora lo que viene es el cierre financiero y con una óptica muy pragmática, nosotros le estamos apostando a que todos esos proyectos tengan cierre financiero.

Otro aspecto positivo es que el Gobierno ya le dio luz verde a las 10 vías de lo que se llama la segunda ola del proyecto 4G.

Es decir que cree que la locomotora de la infraestructura va a buen ritmo, más acelerado que lento ...

Sí, se está avanzando enormemente, por ejemplo se ha avanzado en la recuperación del ferrocarril entre La Dorada de Chiriguana, que es fundamental para el desarrollo del país. También hay otra buena noticia, se ad-

judicó el contrato para la recuperación del Río Magdalena, eso sumado a que tenemos un desarrollo vial importante en marcha, es lo que significa poner a caminar en Colombia, por primera vez, debidamente articulado, un sistema de transporte multimodal.

¿Las ciudades están creciendo más rápido, cómo debe ser el estilo de planeación?

En las ciudades hay que hacer un esfuerzo similar al que se ha hecho en las grandes capitales del mundo, que es lograr que convivan felizmente los sistemas de transporte masivo, con los sistemas que racionalizan el uso del carro particular. Estos sistemas no se oponen entre sí.

Vamos a insistir en Cartagena en la necesidad de impulsar lo que se llaman las autopistas urbanas concesionadas, al estilo de lo que sucede en Santiago de Chile y otras capitales del mundo donde existen sistemas masivos exitosos. No entiendo porque Colombia no ha implementado este sistema cuando es el más exitoso en otras partes del mundo.

¿Qué otros modelos se pueden incorporar?

En la mayoría de los países europeos existen las Apps, aquí tenemos las concesiones y lo que se llama la iniciativa privada, ya estamos implementando el modelo de iniciativa privada, se acaba de abrir el proceso que nos va a permitir poner la primera inicia-

tiva privada, que es una segunda calzada, en una carretera muy importante, la carretera que va de Ibagué a Cajamarca, un tramo que hace parte de la carretera Bogotá-Buenaventura que es el corredor de comercio exterior más importante del país. Queremos que las Apps no solo sean para construir vías sino para realizar desarrollos hospitalarios y educativos, entre otros proyectos de gran impacto social y económico.

¿Una recomendación para las vías del Metro de Bogotá?

No se justifica la discusión sobre si el Metro debe estar subterráneo o en superficie, la mayoría de los expertos concluyen que la primera línea debe ser subterránea. Confiamos en que se de la ejecución de los recursos que se requieren. La CCI ve con buenos ojos los estudios que se han realizado. Otra discusión superada es que se complementan muy bien el metro y el transmilenio.

Hay muchas críticas frente a la capacidad de ejecución de las empresas de construcción, a muchas las califican de ineficientes.

No se debe generalizar por algunos errores, se debe mirar más bien como competimos en muchos países con mucho éxito, tenemos empresas colombianas construyendo autopistas en Florida (Estados Unidos), por ejemplo.