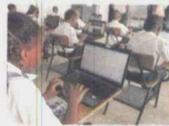


La integración de las TIC en la educación será el tema del seminario del Centro de Innovación Educativa Regional, con sede en Univalle. Será el 25 de septiembre (10:00 a.m.) en Meléndez. Informes: programainvestigacion.cier@correounivalle.edu.co.



“Se debería militarizar la doble calzada a Buenaventura”

María Claudia Álvarez, directora de la CCI regional Occidente, que hoy celebrará sus diez años de existencia en el marco de Expovial 2014, habla de los retos de la región en materia de infraestructura.

POR MARGARITA ROSA SILVA / REPORTERA DE EL PAÍS



Ahora que la seccional Occidente de la CCI está cumpliendo diez años, que se celebrarán hoy en el marco de Expovial 2014, María Claudia Álvarez, como directora, asegura que uno de sus mayores logros ha sido crear el Observatorio de la Infraestructura.

A través de este ha monitoreado el avance de la doble calzada a Buenaventura y afirma que ha faltado mano dura del Gobierno para combatir el problema de las invasiones en la vía. En entrevista con El País, habló de otros proyectos importantes para Cali como las megaobras y el MIO.

Entrevista

Ya comenzaron a licitar las megaobras de segunda fase. ¿Cree que ahora sí podemos confiar en que se van a llevar a cabo en su totalidad?
Esto ha sido complicado porque en su momento se anunciaron muchas obras, sin aún tener los diseños, y eso en cualquier obra es un riesgo porque no se sabe a ciencia cierta cuánto te vale. Se anunciaron 21 obras muy grandes, por un valor cercano a \$800 mil millones y definitivamente con esa plata no al-

canzaban a construir las todas. **Esta Administración ha sido mucho más prudente al no sacar obras sin contar con todos los recursos. Ahora ya empezaron a salir las otras y eso definitivamente es bueno para la ciudad por donde se le mire. Hay que cumplirle a los caleños, así lo que pagaron no alcance.**

¿Qué piensa de la decisión de licitar una a una las obras?
Me parece prudente, al igual que tener listos los estudios. Entiendo además que ahora es el privado el que aporta todos los recursos y cuando termine la obra se le paga, lo que es un resplendor para las finanzas de la ciudad.

¿Pero cree que las acciones de la Alcaldía han sido contundentes?
Dos de los tres grupos de contratistas terminaron a tiempo. El grupo 1 (obras del Sur) no, pero también entiendo que el Municipio aún les debe plata. Me decía Miguel Meléndez (secretario de Infraestructura de Cali) en algún momento que él, presiona, pero de cierta forma el Municipio tiene limitaciones porque les debe. El tema de predios en este grupo, además, ha sido más complejo.

Hay quienes piensan que la gestión predial sería más rápida si la hiciera el Municipio y no el contratista, como se hace ahora...
Hay que revisar esa opción, porque la Administración tiene herramientas jurídicas que permitirían agilizar ese proceso. Es probable que el privado no tenga tanto afán como la ciudad.

Para la licitación de la primera megaobra de fase II (Av. Ciudad de Cali con Carrera 1) solo se presentó un oferente... ¿eso no es preocupante?
Es que para presentarse hay que tener músculo financiero, porque el esquema así lo exige. Hay que construir y se le paga cuando termine. Desde la óptica del ciudadano, es la situación ideal porque eso garantiza el dinamismo de la obra. No he oído comentarios negativos respecto a los pliegos.

El nuevo POT admitirá el concepto de peajes urbanos, lo que ha causado polémica. ¿Qué piensa?
Aunque es una medida cero política y es fácil cuestionarla, lo cierto es que funciona en las vías que sean rápidas, siempre y cuando tengan siempre la alternativa de una vía sin pago. Es una opción que se debe apoyar. Sin embargo, los peajes a la entrada de algunos barrios, para evitar congestión, en Colombia no existen todavía y para este caso no sé si estemos maduros.

Hay otros proyectos, como el de la Vía perimetral, que usan el modelo de peajes para ser construidas...
Sí. Este proyecto se va a presentar en Expovial. Se van a presentar dos Alianzas público privadas (APP), una de parqueaderos y la otra de vías rápidas por Cali.

¿Cómo percibe la crisis financiera del MIO, que afecta su operación?
Hay que reconocer que a los operadores, que hicieron una inversión importante, realmente el Gobierno, en especial el pasado, les incumplió

con sacar el colectivo de las calles. Les argumentan que son ellos los que se están haciendo conejo... Sea lo que sea, el sistema estaba diseñado para ser exclusivo, y eso no les ha permitido llegar al punto de equilibrio.

Al sistema le faltan tres terminales de cabecera y otros aspectos de su infraestructura. Hubo problemas con los diseños y adjudicaciones a empresas poco confiables. Da la impresión de que faltó planeación...
Allí hay una sucesión de problemas, especialmente uno en el que pecan muchas instancias gubernamentales y es contratar con las universidades los diseños. Eso pasó en la primera fase del MIO, en la cual todos los diseños se contrataron con la Nacional. Las universidades no deberían ser competencia de sus egresados. Las universidades existen para formar, no para hacer contratos de interventoría ni de diseño. Contratar con una universidad es contratar con un rótulo, pero no tienes un doliente. O tienes un doliente que está simplemente usufructuando el nombre de la universidad para su beneficio. En el

“Las universidades no deberían ser competencia de sus egresados. Existen para formar, no hacer contratos de interventoría ni de diseños”.

caso de la Universidad Nacional, todos los diseños tuvieron que ser repetidos. Eso fue una demora en la primera fase. Luego hubo una contratación con firmas aparecidas, que no habían trabajado en la ciudad ni les dolía Cali, como fue el caso de la empresa israelita de la licitación de la terminal Calima.

La doble calzada a Buenaventura ha sido otro vía crucis. ¿Será que ya estamos más cerca del final?
Ya han pasado varios ministros de transporte. Gilberto Zaa, nuestro presidente, dice que es una vía que tiene las siete plagas, porque hay problemas de comunidades, de recursos, de licencias... Contamos con un director de Inviás que se ha puesto la camiseta y está trabajando. Pero es que ese tema de que aparecen no sé cuántas viviendas hechas con la misma madera y morfología, eso es algo orquestado y la última urbanización que apareció está construida en la misma falla del derrumbe de Bendiciones. Eso es un problema para esa gente y creo que hay unas personas dedicadas a fabricar comunidades y llevarlas a donde mejor les parezca. La nueva Ministra y el Vicepresidente, que se ha puesto la camiseta de la infraestructura, tienen que ser más contundentes en las soluciones, o sino se nos van diez años más.

¿Cree que ha faltado mano dura para sacar a los invasores de la vía?
Claro. Nosotros preguntamos de quién es esa responsabilidad de las comunidades, porque el Ministerio es muy

político. Durante el tiempo de período electoral no se hizo nada contra ellas. Yo no sé cuál es la solución, pero hace poco alguien hablaba de militarizar la carretera, para que se pueda trabajar allí. Inviás compra un predio y al tiempo hay que volverlo a comprar porque lo vuelven a invadir. Creo que como solución se debería militarizar la doble calzada.

No es solo el asentamiento, sino la práctica de minería subterránea...
Sí. Es gravísimo. La minería trae problemas de orden público, sociales y físicos a la carretera.

¿Hay peligro de que pase lo mismo con la vía Mulabó - Loboguerrero?
Estamos a pocos días de que se abra la licitación. Ojalá no pase lo mismo que con la doble calzada a Buenaventura. Ya tenemos un inventario de comunidades y ojalá el Gobierno en este caso empiece con el pie derecho, impidiendo que aparezcan más asentamientos.

¿Cuál es el mayor obstáculo que ha tenido la CCI en la región en estos diez años?

Yo creo que el Valle necesita más unión para impulsar los proyectos como un solo bloque. De eso adolecemos los vallecaucanos, que no somos gallegos como los paisas. Por ejemplo, las vías de cuarta generación de Antioquia son mucho más que las del resto del país, porque ellos trabajan unidos. Muchos están interesados en sacar adelante proyectos de infraestructura en el Valle, pero lo hacen solos, sin coordinar. Queremos decirles que tienen el apoyo de la CCI, que trabajemos juntos.

¿Qué le está pidiendo el gremio constructor al Gobierno Santos?
Una prioridad es construir la vía Paucifica - Orinoquia. Si nosotros logramos desde el Valle unir la densidad de Colombia, que son los llanos, con el mar del Pacífico, vamos a traer muchísimo desarrollo a la región. Esta podría convertirse en la vía de la Paz, porque pasa por Valle, Tolima, Huila y Meta.

¿Cuáles han sido los mayores logros de la CCI en la región?

Tal vez el principal logro de la Seccional Occidente ha sido que promovimos la responsabilidad social en el sector de la infraestructura y la construcción. En el año 2008 creamos la fundación Acres, que significa ‘Acciones con responsabilidad social’ y logramos que los afiliados de todo el país (600 en total) hagan un aporte mensual que se está destinando a otorgar becas para estudiantes de ingeniería. En Cali ya tenemos 85 beneficiados y 23 ingenieros ya graduados gracias a este programa. El segundo es la creación de una empresa que se llama CCI Market Place, que es una plataforma para comprar y vender material de construcción, en la que se crean redes entre los proveedores y se logra una transparencia. El tercero, que es menos tangible, es el posicionamiento de la Cámara como vocero calificado en el Occidente Colombiano. Y el cuarto, muy importante, la creación del Observatorio de la Infraestructura, que es encargada de hacer seguimiento a las obras, con total independencia.

INGREDION COLOMBIA S.A.

INFORMA QUE EL DÍA 12 DE SEPTIEMBRE DE 2014, FALLECIÓ EL SEÑOR SANDRO FERNEL ARENAS AGUDELO, QUIEN ERA EMPLEADO DE LA EMPRESA. SE HA PRESENTADO A RECLAMAR LAS PRESTACIONES SOCIALES, LA SEÑORA LILIANA ERAZO OSORIO, EN CALIDAD DE CONYUGE DEL CAUSANTE. EL PRESENTE AVISO SE DA DE ACUERDO AL ARTÍCULO 212 DEL C.S.T. CON EL OBJETO DE QUE QUIENES SE CREAN CON IGUAL O MEJOR DERECHO LO HAGAN VALER DENTRO DE LOS 30 DÍAS SIGUIENTES A ESTA PUBLICACIÓN EN EL ÁREA DE RECURSOS HUMANOS UBICADO EN LA PLANTA DE CALI (VALLE) EN LA CARRERA 5 N° 52-56.

18 DE SEPTIEMBRE DE 2014 - PRIMER AVISO

SEGUNDO AVISO

FANALCA S.A. con NIT 890.301.886-1 informa que estando al servicio de la Compañía, falleció el Sr. ZAMIR MESTIZO JIMENEZ identificado con cédula de ciudadanía No. 94.422.349 de Dagua. Quien se crea con derecho a reclamar sus derechos sociales favor acercarse a la Calle 13 # 31a - 80 Acopi - Yumbo, con los documentos que lo acrediten.



DPS
DEPARTAMENTO PARA LA PROSPERIDAD SOCIAL



Es tu oportunidad de ayudar a quien más lo necesita. Este trabajo es para ti.

CONVOCATORIA PARA TRABAJAR EN EL DPS

Departamento para la Prosperidad Social

Trabajemos juntos para erradicar la pobreza y promover la equidad social.

994 vacantes disponibles e inscripciones en

www.cncs.gov.co

CNSC
Unidad Nacional
de Desarrollo Social