Inversiones por $2,4 billones para crear trenes ligeros

Bogotá_Mientras que países desarrollados en Europa le apuestan a los trenes ligeros, Colombia aún sigue rezagada en infraestructura. Sobre los escritorios de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) solo reposan tres iniciativas privadas de este sistema de transporte, las cuales están en proceso de revisión.

Se trata de los proyectos que van desde Bogotá hacia Facatativá, Soacha y Zipaquirá. La inversión total será de $2,4 billones, que se pagarán a través de Alianzas Público Privadas (APP).

Las tres obras se tornan más económicas porque en Cundinamarca hay unos corredores férreos existentes que no se utilizan, pero que pueden servir para la implementación de este medio de transporte. Las inversiones aproximadas son para el tren de cercanías Bogotá-Zipaquirá con $993.000 millones; para Bogotá- Facatativá, con $723.000 millones, y para Bogotá-Soacha, con $706.000 millones.

Según un informe de la ANI, "dos de las propuestas fueron presentadas por las empresas, española y alemana, Torrescamara-Vossloh y una por la Sociedad Férrea Centro Andino (Sofca), que está conformada por transportadores de pasajeros intermunicipales de Cundinamarca y medianas empresas mineras".

"En estos casos en particular, el Estado paga 20% y ellos invierten 80%. Por lo que, tendrían el derecho de explotación de esa vía durante unos 30 años y le cobrarían a las personas el pasaje", aseguró Luis Fernando Andrade, presidente de la ANI.

En Colombia hay mucho camino por recorrer en cuestiones de infraestructura, más cuando está en juego la lucha por el potencial económico del país.

La realidad es que hay infraestructura deficiente, pocas vías férreas, puertos alejados de la capital, vías congestionadas y sistemas de transporte masivo al punto de llegar a la quiebra.

Lo evidencian distintos diagnósticos como el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, en el que el país ocupa el puesto 64 entre 155 naciones. O el Reporte Global de Competitividad, del Foro Económico Mundial, en el cual en materia de infraestructura Colombia está en el puesto 117 entre 148 economías.

Pese a esto, hay empresas extranjeras que creen que el país debería apostar al transporte por medio de trenes ligeros. Por ejemplo, la compañía francesa Alstom, líder en fabricación de trenes, y su grupo empresarial no descartan proponer un proyecto de este tipo para Medellín.

Juan Jorge Celis, presidente de Alstom Colombia, asegura que estos trenes tienen muchas ventajas. "En Bogotá existen unas ferrovías que pueden ser mejor aprovechadas si se ponen en operación. Los trenes tienen condiciones que son altamente amigables con el medio ambiente".

La ventaja de estos medios tan utilizados en Europa es que las personas llegan más rápido a sus lugares destino, van más cómodos que cuando viajan en los buses normales, además, la congestión vial se reduce y la contaminación es menor.

Para Celis, los sistemas de transporte que se construirán a futuro en Bogotá se pueden integrar con estos sistemas de transporte urbano.

Un panorama similar plantea José Stalin Rojas, investigador de la Universidad Nacional. "Los trenes ligeros son apropiados y cuando se implementen en dos años su tecnología no va a ser obsoleta. Los trenes son fácilmente integrales con los planes maestros de movilidad, como con el metro".

El dilema radica en el potencial de mercado para los constructores de trenes ligeros. Bogotá resulta ser atractiva por la cantidad de pasajeros que podrían pagar el boleto del viaje hacia los lugares aledaños, pero en las otras ciudades el flujo de pasajeros no es suficiente para que se convierta en un atractivo para las empresas.

Según Andrade, el Ministerio de Transporte hizo un análisis para la implementación de trenes ligeros en Cali, Medellín y Bogotá. En el mismo solo resultó viable la implementación del metro ligero en Bogotá, por la cantidad de tráfico.

Los planes españoles de inversión en infraestructura, por ejemplo, estaban concentrados en dos frentes, los aeropuertos y los trenes ligeros. Mientras que hoy la falta de pasajeros amenaza el cierre de casi 15 terminales aéreas, el auge del metro ligero ha hecho que se piensen en planes a futuro de este medio de transporte en varias ciudades de España.

Colombia está a la espera de la adjudicación de obras en cuatro aeropuertos en Barranquilla, Armenia, Neiva, Popayán y se han modernizado otros cuantos como el de Cartagena. En contraposición solo tiene proyectos de trenes ligeros en Cundinamarca, una apuesta que debería pensarse, según los empresarios y expertos, para otras ciudades en el país.

Las vías de 4G serán el motor industrial

Luis Fernando Andrade, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), aseguró que "la Cuarta Generación de Concesiones Viales (4G) será un potente motor para impulsar la industria colombiana". El proyecto más ambicioso de la historia de la infraestructura en el país creará cerca de 200.000 empleos directos tan solo en la etapa de construcción. Los sectores más beneficiados serán los de la industria: en la producción de cemento, agregados pétreos y asfalto, siderurgia, textiles, entre otras. "La Cuarta Generación de Concesiones, diseñada bajo el liderazgo del presidente Juan Manuel Santos, llevará empleo y desarrollo a 24 departamentos, y claramente será el impulsor de la actividad industrial en los próximos años. Será el factor preponderante que dinamizará nuestra economía", dijo Andrade.

Las opiniones

Víctor Manuel Cruz Vega
Presidente del grupo Odinsa
"Un sistema de tren ligero es una buena alternativa para contribuir con el transporte de pasajeros en las ciudades o en zonas cercanas a centros urbanos".

José Stalin Rojas
Investigador de la Universidad Nacional
"A pesar de que los Conpes permiten una ayuda económica del Estado, los proyectos de trenes ligeros son viables en ciudades con músculo financiero".

Diana María Espinosa
Presidenta de la SCI
"La Sociedad Colombiana de Ingenieros considera que la implementación de trenes ligeros sería una solución óptima, para las condiciones que tenemos en el país".

María Alejandra Solano Vargas
msolano@larepublica.com.co