

Élite



issn 2011 - 9496 0098

¡ADMINISTRANDO SUS RIESGOS, OPTIMIZAMOS SUS RESULTADOS!

ACTUALIDAD

Es hora de reactivar las Asociaciones Público-Privadas

ENTREVISTA

Sandra Forero Ramírez,
presidente de Camacol

VIDA ÉLITE

Entrene bien y
cruce la meta

Tema central

INFRAESTRUCTURA MANOS A LA OBRA



Respaldamos sus inversiones

Conocemos el negocio de la **construcción**, por eso ofrecemos pólizas que se ajustan a las necesidades del sector y de su empresa.

www.axacolpatria.co



AXA COLPATRIA

Carrera 7 No. 24 - 89 Bogotá • Teléfono: 423 5757 • Resto del país: 01 8000 512620

Aplican términos, condiciones y exclusiones. La información completa del producto la puedes consultar en nuestra página web.

CONSTRUYENDO PAÍS

En la última década Colombia ha dado un gran salto en materia de infraestructura. En el ámbito institucional se destaca la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), que es ahora un banco de desarrollo especializado en proyectos para el sector, así como el establecimiento de la Comisión Intersectorial de Infraestructura.

El marco normativo también se modificó para allanar el camino a los proyectos de infraestructura con leyes como la 1508 de 2012, que estableció un régimen jurídico para las Asociaciones Público - Privadas (APP), la Ley 1682 de 2013, que hizo aclaraciones sobre expropiación de predios y temas ambientales y la Ley 1882 de 2018 o de infraestructura, que solucionó el vacío jurídico que existía frente a los previstos por irregularidades en las APP, fortaleció la contratación pública y dio mayor seguridad jurídica a los proyectos.

Todos estos cambios facilitaron la puesta en marcha del ambicioso programa 4G y permitieron que la inversión desde 2010 en este sector superara anualmente el 2% del PIB. De acuerdo con lo mencionado por el presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo Ferrer, entre 2011 y 2018 se invirtieron en el país cerca de \$60 billones en carreteras con el fin de modernizar la infraestructura vial. También se han invertido en promedio cerca de USD\$400 millones para modernizar la infraestructura portuaria y \$5 billones en la aeroportuaria.

Pero a pesar de estos significativos esfuerzos aún falta un gran trecho por recorrer. Según el Índice Global de Competitividad, Colombia ocupa el lugar 109 entre 137 países en calidad de infraestructura, y según el Índice de Conectividad de Carreteras, calculado por el Foro Económico Mundial, el país ocupa el puesto 97 entre 140 países y el lugar 13 entre 18 de América Latina.

El programa de vías de cuarta generación (4G), que ha sido la estrategia bandera de infraestructura en los últimos años, presenta desafíos por superar entre los que se destacan el financiamiento y la ejecución total de las obras. Los riesgos no previstos en los grandes proyectos han salido a la luz con casos como los de Odebrecht con la Ruta del Sol, la caída del puente del Chirajara o los inconvenientes con Hidroituango.

Los expertos consultados en esta edición de revista *Élite* consideran que para evitar la corrupción y las fallas en el diseño y el desarrollo de los proyectos, el paso a seguir es establecer reglas claras y estandarizadas de selección, procesos y modelos de contratos, y poner en marcha prácticas de buen gobierno, como las que se exigen en cualquier otra industria. También es clave continuar desarrollando otros modos de transporte, diferentes al terrestre, y trabajar en una política que articule todos los modos de transporte.

Una infraestructura que cumpla con todos los parámetros de seguridad, calidad y transparencia mejora la competitividad de las regiones y de los empresarios, conecta a Colombia con el resto del mundo y es un requisito fundamental para seguir construyendo país.

Alexandra Quiroga
Directora de Líneas Comerciales



MANOS A LA OBRA

TEMA CENTRAL PAG. 6

Manos a la obra

El sector de infraestructura avanza en el desarrollo de obras de vital importancia para los colombianos, al mismo tiempo que blinda los procesos para garantizar que no se repitan los escándalos de años recientes.

PAG. 12

2019, EL AÑO DE LA RECUPERACIÓN

La construcción cuenta con las condiciones necesarias para recuperar su dinamismo. La Vivienda de Interés Social y el desarrollo de grandes proyectos de infraestructura vial marcarán la pauta del crecimiento.

ACTUALIDAD

PAG. 18

ES HORA DE REACTIVAR LAS APP

A medida que las pymes aumentan sus negocios en línea, también crecen los riesgos cibernéticos. Por esto es clave que tomen las medidas necesarias para hacer negocios seguros.

PAG. 22

LUCHA INTEGRAL CONTRA LA CORRUPCIÓN

Un proyecto de ley que busca blindar al Estado contra la acción de los corruptos tiene mensaje de urgencia en el Congreso. La iniciativa establece la aplicación de normas penales a las empresas que incurran en actos contra el patrimonio del Estado.

PAG. 26 ENTREVISTA

“EN RECUPERACIÓN GRADUAL”

Sandra Forero Ramírez, presidente de Camacol, considera que 2019 es el punto de partida para un nuevo periodo de recuperación del sector en el país, tras dos años de decrecimiento.

PÁG. 30 SECTOR

A CUMPLIR CON LO PACTADO

Con la póliza de cumplimiento la compañía de seguros ampara al asegurado contra los perjuicios patrimoniales que sufra por el incumplimiento de las obligaciones del contratista. Estas garantías crecieron 9,1% en 2018 y protegen el patrimonio público o privado.

Centro de Atención Integral AXA COLPATRIA
Línea única en Bogotá: 4235757
Fuera de Bogotá: 018000 512620

www.axacolpatria.co



.....
DIRECCIÓN

Alexandra Quiroga
Directora Líneas Comerciales

COORDINACIÓN PUBLICACIÓN

Laura Parra Quintero
Líder de Marketing

COMITÉ EDITORIAL

Alexandra Quiroga, Miguel Mora, Diego Kandia,
Laura Parra, Sofía Rodríguez y Yesenia Peña

.....
PRODUCCIÓN EDITORIAL
Una Tinta Medios SAS

EDICIÓN
Cristina Valdés Lezaca

REDACCIÓN
Cecilia Pedraza,
María Gladys Escobar,
Alfredo Escobar, Catalina Carrillo

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Alan Felipe Rodríguez

FOTOGRAFÍA
www.123rf.com

IMPRESIÓN
Contacto Gráfico
ISSN 2011 - 9496 0098



Élite es una publicación de AXA COLPATRIA. Las opiniones expresadas en los artículos reflejan exclusivamente el pensamiento de sus autores y no se hace responsable del contenido de ningún artículo. El hecho de que patrocine su difusión no implica conformidad con los trabajos expuestos en éstas páginas. El contenido de los avisos publicitarios es responsabilidad de los anunciantes incluidos en la revista.

PÁG. 32

NOTICIAS DEL SECTOR

Actualidad e información sobre la industria aseguradora.

PÁG. 36 VIDA ÉLITE

LOS INFALTABLES A LA HORA DE VIAJAR

Si debe viajar constantemente estas herramientas le harán la vida más fácil a la hora de emprender el vuelo.

PÁG. 38

AGENDA CULTURAL

Destacamos los eventos culturales más importantes para esta temporada.

34 VIDA ÉLITE

CRUCE LA META

Ser finalista de una competencia no es tarea sencilla ya que demanda una preparación previa para que el deportista pueda elevar su rendimiento al máximo.



MANOS A LA OBRA

El sector de infraestructura enfrenta grandes desafíos pues debe avanzar de manera expedita en el desarrollo de obras de vital importancia para los colombianos, al mismo tiempo que blinda los procesos para garantizar que no se repitan los escándalos de años recientes.

Durante los últimos ocho años se construyeron en Colombia 273 puentes y 43 túneles, se pavimentaron 1.415 kilómetros, y se efectuó el mantenimiento y la rehabilitación de 4.950 kilómetros adicionales, según el Instituto Nacional de Vías (Invías). Sin embargo, estos resultados se han visto empañados por escándalos como los de Odebrecht, Hidroituango y el puente de Chirajara, solo para citar algunos, que han sembrado la desconfianza frente a las obras civiles desarrolladas en el país.

El primero en salir a la luz pública fue el escándalo suscitado por el pago de multimillonarios sobornos que la multinacional brasilera Odebrecht realizó en 12 países (incluido Colombia) para quedarse con contratos de infraestructura y energía.

En el caso de Colombia, ya se pudo comprobar que Odebrecht pagó USD\$6,5 millones para que se le adjudicara el contrato del sector II de la Ruta del Sol, tasado en \$2,4 billones. Dicho contrato fue asignado

Entre 2011 y 2018 se invirtieron cerca de \$60 billones en carreteras con el fin de modernizar la infraestructura vial del país.

La revolución de la infraestructura

Con este nombre denominó la administración del expresidente Juan Manuel Santos a las obras civiles desarrolladas durante sus ocho años de gobierno. Según el balance presentado, en este periodo Invías invirtió \$25 billones en la construcción de puentes, pavimentación de vías y la elaboración de estudios y diseños de proyectos viales.

Entre 2010 y 2018, se construyeron 88 km en segundas calzadas en obras como la vía Barranquilla – Cartagena, el corredor Bucaramanga – Florida Blanca, la vía Mosquera – Anapoima, y la vía Primavera – San José.

De igual forma, se destaca como una de las obras emblemáticas del Invías, la construcción de la segunda calzada Lobo-guerrero – Buenaventura, en el Valle del Cauca, en una longitud de 39 km, que incluyó de 66 viaductos que suman 17 km y 16 túneles, con una inversión de \$1,6 billones.

Adicionalmente, se intervinieron 18.000 km de vías terciarias, en las que se construyeron 1.600 km de placa huella.

Entre los 273 puentes construidos se destacan el paso de El Colegio, en el Huila; el San Jorge, entre Antioquia y Córdoba; el Viaducto Peña de Gallo en el corredor Sogamoso – Agua Azul, así como los puentes internacionales de Rumichaca y Tienditas, que favorecen la conexión binacional con Ecuador y Venezuela.

a finales de 2008 y firmado en enero de 2009 por el entonces director encargado del extinto Instituto Nacional de Concesiones –INCO, Gabriel García Morales, quien ya fue capturado y aceptó cargos.

De acuerdo con la evidencia enviada por el Departamento de Justicia de Estados Unidos y obtenida por la Fiscalía de Colombia, políticos, altos exfuncionarios de los gobiernos de Uribe y Santos, congresistas, funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), empresarios y miembros de la rama judicial, entre otros, participaron de estos sobornos.

MÁS CASOS

Entre tanto, la construcción de Hidroitungo y su impacto también ha tenido en vilo al país. Después de varios meses de tensa calma y cuando se anunciaba que el proyecto superaba 95% de su construcción, se informó de la existencia de un ahuecamiento cercano a la casa de máquinas, lo que encendió nuevamente las alarmas y volvió a suscitar interrogantes sobre su viabilidad.

Los problemas a gran escala con Hidroitungo empezaron a salir a la luz pública a finales de 2017 y llegaron a su punto más crítico en mayo de 2018, cuando uno de los dos túneles de desviación se destapó ocasionando una creciente súbita que afectó a más de 600 familias de Puerto Valdivia (Antioquia).

Posteriormente se presentó una obstrucción temporal en el caudal que se estaba evacuando a través de la casa de máquinas, que hizo que el agua saliera por las galerías de acceso a la casa de máquinas generando pánico en los trabajadores y alerta en 12 poblaciones cercanas.

El colapso del Puente Recto de Chirajara, ubicada en la Autopista al Llano, es otro de los tristes acontecimientos que han marcado la historia reciente de la

infraestructura colombiana. Ocurrió el 15 de enero del año pasado y le costó la vida a nueve personas.

Las investigaciones realizadas por el Centro Internacional de Métodos Numéricos en la Ingeniería (CIMNE) de la Universidad Politécnica de Cataluña, España, indican que errores en diseño y construcción fueron los responsables de esta tragedia.

Este año se busca darle continuidad y celeridad al programa de Autopistas de Cuarta Generación.

Aunque cada uno de los casos mencionados tiene sus particularidades, pues en hechos como el de Odebrecht la corrupción es la constante, en tanto que en Hidroitungo o Chirajara los problemas están más relacionados con falta de planeación, decisiones incorrectas e inconvenientes en el desarrollo de los contratos, lo cierto es que todos generan desconfianza en el desarrollo oportuno de las obras de infraestructura que demanda el país.

“No quisiera decir que este tipo de hechos son aislados, pero sí me parece importante aclarar que son hechos puntuales. A veces la gente desconoce la



cantidad de puentes que se construyen o las carreteras que se pavimentan en el país, y que casos tan desafortunados como el de Chirajara han ocurrido tan solo 2 o 3 veces en toda la historia de la vida nacional”, indica Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI).

Para este dirigente gremial, el sector de infraestructura y obras civiles sigue avanzando, a pesar de casos tan desafortunados como el de Chirajara o el de Odebrecht. “Tenemos que entender que este sector junto con vivienda, son unos de los principales dinamizadores de la economía y esto no se va a perder. No dejo de reconocer la dificultad de los hechos, pero tenemos que llenarnos de optimismo. Este es un sector que no tiene por qué echar para atrás, porque la infraestructura llegó para quedarse y vamos a seguir avanzando”, puntualizó.

Caicedo Ferrer destaca que entre 2011 y 2018 se invirtieron cerca de \$60 billones en carreteras, con el fin de modernizar la infraestructura vial del país. Así mismo, se han invertido en promedio cerca de USD\$400 millones para modernizar la infraestructura

portuaria y cerca de \$5 billones en la aeroportuaria.

A juicio del presidente de la CCI es clave lograr la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena y que el ferrocarril central, entre Chiriguana y La Dorada, opere nuevamente.

LAS RECOMENDACIONES

Pero a pesar de que este tipo de incidentes son la excepción a la regla, sí se convierte en un lunar que empaña los resultados mostrados por el sector, por lo que surge el interrogante sobre qué hacer para que estos escándalos no se repitan.

Para el especialista en estructuración comercial, financiera y la negociación de programas de gran impacto de infraestructura, Nick Prior, la única alternativa que existe para evitar la corrupción y las fallas en el diseño y desarrollo de los proyectos, es establecer reglas de selección, procesos y modelos de contratos, así como criterios de selección estandarizados.

También recomienda definir instancias plurales para la evaluación de las propuestas, que permitan convocar diferentes áreas responsables para limitar el

riesgo de corrupción de un área particular en una organización.

De acuerdo con este alto ejecutivo de la firma Deloitte, básicamente de lo que se trata es de poner en marcha prácticas de buen gobierno, como las requeridas en la selección de los contratos importantes para cualquier otra industria.

De acuerdo con el experto, la corrupción siempre está asociada con negocios que manejan altas cifras de dinero, por lo que también afecta al sector de la infraestructura; no obstante, no es un fenómeno que permea a este sector en particular.

“La manera en la que Colombia está trabajando para cerrar la brecha que tiene en infraestructura es eficaz y está mostrando resultados interesantes. El proceso que se ha desarrollado comenzó por crear una institucionalidad robusta y especializada, capaz de soportar el esfuerzo que representa lanzar el diseño, estructuración, contratación y ejecución de todo el programa de 4G”, resalta el experto.

Prior también destacó la adopción que hizo el país de un marco legal alineado con los mejores estándares internacionales para el desarrollo de las Asociaciones Público Privadas (APP), lo que le permitió a Colombia pasar de un marco institucional y legal que no era óptimo hace 10 años, a disponer de un sólido conjunto de agencias especializadas y lograr una contratación más efectiva. “La evolución es sin duda positiva, pero los procesos toman tiempo. Se debe seguir trabajando en esta dirección”, concluye.

SIGUE LA APUESTA POR LAS 4G

Estas recomendaciones resultan fundamentales, sobre todo en un año tan decisivo para la infraestructura nacional como es 2019, en que se busca darle continuidad y celeridad al programa de Autopistas de Cuarta Generación.

De acuerdo con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en los últimos seis meses han trabajado por reactivar el programa de las 4G, lo que les ha permitido pasar de 9 contratos en ejecución a 19 de un total de 29 proyectos que deberían estar en plena etapa de construcción.

Consultas, otro dolor de cabeza

Otro de los desafíos que han tenido que enfrentar los proyectos de infraestructura vial ha sido las consultas previas y sus efectos en la ejecución de proyectos. Según datos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (Invías), entre 2014 y 2017 se efectuaron en el país más de 100.

Por ejemplo, para que las concesiones pudieran avanzar durante este periodo, se realizaron 77 consultas, de las cuales 44 eran para 10 proyectos carreteros (o relacionados con el programa de vías de cuarta generación) y otras 14 para puertos, lo que ha impactado negativamente los tiempos y el valor de las obras.

De acuerdo con la ANI, actualmente esta entidad no tiene consultas previas por surtir relacionadas con los proyectos 4G. Sin embargo, hubo un proyecto –el de la iniciativa privada Cesar – Guajira– que debió cancelarse por falta de acuerdos de la comunidad.

En este caso en particular, la comunidad de La Guajira interpuso una tutela para solicitar la realización de una consulta con el fin de decidir si se eliminaba un peaje en la vía. Luego del procedimiento, en el que la comunidad respondió afirmativamente a la pregunta, la constructora El Cóndor tuvo que liquidar el contrato, debido a que los recursos provenientes de ese recaudo eran fundamentales para la construcción de la vía de 223 kilómetros.

Adicionalmente, en el segundo semestre de 2018 se afectaron dos proyectos debido a fallos judiciales. Uno de ellos fue Pasto–Rumichaca, y el otro fue Conexión Norte. En el primer caso, el 12 de julio del año pasado el Consejo de Estado ordenó realizar una consulta previa con la Comunidad Indígena de Tangua en un tiempo no superior a tres meses.

En cuanto a Conexión Norte, el 9 de julio se suspendió la ejecución de las obras en la zona de paso de Puerto Triana (UF 2), correspondiente al territorio de la comunidad étnica Puerto Triana. Dicha acción fue ordenada por el Tribunal Superior de Antioquia. Luego de que la consulta fue protocolizada se reactivaron las obras.

Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), ha sido enfático al afirmar que una de las consecuencias negativas de las consultas previas es la suspensión de obras por órdenes judiciales, lo que genera retrasos en las obras, incumplimiento en los plazos de entrega y costos no previstos.

El dirigente gremial también llama la atención sobre la falta de seguridad jurídica para las empresas que participan en los procesos de contratación de infraestructura. Ejemplo de ello es que no existe un censo de comunidades que permita identificar y ubicar con certeza los grupos étnicos en el territorio nacional.



“Casos tan desafortunados como el de Chirajara han ocurrido solo 2 o 3 veces en toda la historia de la vida nacional”, indica Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la CCI.

El presidente de la ANI, Louis Kleyn, aseguró que se han rescatado proyectos trascendentales para la conectividad del país, como la Autopista Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó, que obtuvo su contrato de crédito por \$1,68 billones, lo que garantiza la ejecución de las obras y la atención de las obligaciones del concesionario frente a los trabajadores y proveedores de bienes y servicios.

Igual sucedió con la Autopista Conexión Norte, Remedios – Cauca (Antioquia), donde la ANI reconoció un Evento Eximente de Responsabilidad al concesionario, que le permitió recibir nuevos desembolsos y le otorgó un periodo especial para entregar las obras de mejoramiento de la calzada actual del tramo Zaragoza – Cauca (Antioquia) y la construcción de una variante en calzada sencilla en el municipio de Cauca, con una intersección a nivel y otra desnivel, obras que estarán listas el primer semestre de 2019.

Otro de los temas que sobresalen en la gestión de la ANI es la reactivación de los desembolsos para la financiación de la Autopista Transversal del Sisga. A la fecha el proyecto ha recibido cerca de \$118.000 millones y se está cerrando un acuerdo conciliatorio con el concesionario que permite continuar con la ejecución de las obras.

En los Llanos orientales se desbloqueó el proyecto de 4G Villavicencio – Yopal, gracias a un acuerdo logrado con el concesionario que permitió iniciar la etapa de construcción que incluye la doble calzada Villavicencio – Cumaral, Aguazul – Yopal y el nuevo puente del Charte.

En esta zona del país se hizo además un acuerdo con el Concesionario Covian para acelerar la construcción del nuevo viaducto Chirajara, donde este asume los costos asociados a la obra y el pago de una compensación económica por la demora en la entrega. El concesionario ya designó al nuevo contratista de la obra y la interventoría, y el viaducto deberá estar construido en 27 meses.

En cuanto a trámites ambientales, los proyectos de 4G Accesos al Norte de Bogotá, Pasto – Rumichaca y Cúcuta – Pamplona recibieron aprobación de licencias ambientales para obras específicas dentro de sus corredores.

En el caso del proyecto Accesos Norte de Bogotá, este recibió vía libre para la construcción de aproximadamente 3,4 km de doble calzada que conectará la Autopista Norte desde el peaje de los Andes hasta la carrera 1ª del municipio de Chía.

En el proyecto Cúcuta – Pamplona, la licencia otorgada permite las actividades constructivas para el segundo tramo del proyecto, que va desde Pamplona hasta Pamplonita y tiene una longitud de 7,28 km, y en la Autopista Rumichaca-Pasto se obtuvo la licencia que permite la ejecución del tramo San Juan-Pedregal, lo que viabiliza la ejecución del proyecto hasta el corregimiento de San Juan, ratificando que el proyecto cumple con todas las condiciones técnicas y de calidad necesarias para su desarrollo.

Sobre las obras terminadas en los últimos meses, se destacan los 17 kilómetros de doble calzada entre Malambo y Galapa de la Circunvalar de la Prosperidad, perteneciente al proyecto 4G Cartagena – Barranquilla y los 14 kilómetros de doble calzada en el proyecto Pacífico 2, que va desde La Pintada a Puente Iglesias e incluye la variante la Pintada y la intersección a desnivel en Puente Iglesias. Este proyecto hace parte del corredor que conecta Medellín con el sur del país y el Puerto de Buenaventura.

Entre agosto de 2018 y enero de 2019 la ANI logró la consolidación de una operación comercial de palanquilla de acero por el corredor férreo Dorada – Chiriguaná, que se suma a la movilización de carbón que se realiza en el corredor Chiriguaná – Santa Marta, y a la de cemento por la vía férrea Bogotá – Belencito. De esta manera, el sector espera tener un año récord en la ejecución de obras.





Proyectos 2019

Según el Ministerio de Transporte, entre las principales iniciativas de infraestructura que se llevarán a cabo durante este año, se encuentran:

- **Puente Pumarejo:** obra en la costa Caribe en la que el Gobierno nacional invierte desde hace tres años \$700.000 millones. La estructura, que tendrá calzadas de tres carriles cada una, andenes y ciclorrutas, será el viaducto más largo de Colombia y permitirá que buques de mayor calado crucen por el río Magdalena.
- **Barranquilla:** esta ciudad ha invertido más de un billón de pesos en la canalización subterránea de unos 66 kilómetros de los más peligrosos arroyos, como los de las calles 84, 79 y 76, en el norte. Ahora se avanza en 10 tramos en el centro, sur y norte de la ciudad.
- **El túnel de Oriente:** permitirá el desplazamiento de Medellín al aeropuerto José María Córdova de Rionegro en solo 18 minutos. Se espera que esta obra esté puesta en marcha durante el primer semestre del año.
- **Medellín:** La alcaldía de esta ciudad avanza en 1.100 proyectos de infraestructura para continuar con la transformación del centro, con 53 proyectos de renovación que presentan logros significativos como el paseo Bolívar de la ciudad. Las obras cuentan con una inversión presupuestada de \$24.600 millones.
- **Meta:** se entregará la primera fase de las dobles calzadas en Villavicencio, en las que se invierten más de \$114.724 millones y que comprenden las obras en la vía a los municipios de Acacías y Puerto López. Estas obras les darán la posibilidad a los llaneros de movilizarse con más facilidad hacia otros territorios del departamento.
- **Bucaramanga y alrededores:** se espera que en 2019 culminen las obras de los intercambiadores viales de los sectores de Papi Quiero Piña y Fátima, en el municipio de Floridablanca.
- **Cali:** la Alcaldía busca entregar el primer kilómetro de la megaobra Parque Lineal Río Cali, cuyos trabajos ya completan tres años y tres meses de atrasos. Este proyecto urbanístico ayudará a descongestionar la avenida 2 Norte, una de las más transitadas de la ciudad.
- **El nuevo Gramalote:** se espera que la construcción total de las 1.007 casas del reasentamiento del nuevo municipio de Gramalote (Norte de Santander) termine en las próximas semanas, de acuerdo con las proyecciones del Fondo de Adaptación. Con la finalización de la red urbana, junto con la fase final del hospital y del colegio, esta entidad, adscrita al Ministerio de Hacienda, podría proceder a oficializar la entrega de las viviendas a esta población que se erige en un área de 200 hectáreas.
- **Malecón del Magdalena:** este proyecto cuenta con 5 kilómetros lineales de malecón, que representan 300.000 metros cuadrados de espacio público. Será estrenado por los barranquilleros en el primer trimestre del próximo año y contará con escenarios deportivos, recreativos y culturales, así como con 1.770 árboles.
- **Parques del río, en Medellín:** esta obra estaría finalizada en el primer trimestre del 2019. De acuerdo con la administración municipal, la excavación del soterrado de la etapa 1B ya está lista y pronto será habilitada para el paso vehicular.
- **Nuevo aeropuerto Matecaña:** el edificio de la nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Matecaña estará a disposición de los viajeros en diciembre de 2029, según la Alcaldía de Pereira. La obra, que cuenta con una inversión presupuestada en \$120.000 millones, tendrá 1.500 metros cuadrados de paneles solares y reutilizará el agua lluvia para los servicios sanitarios.

2019, EL AÑO DE LA RECUPERACIÓN

La construcción cuenta este año con las condiciones necesarias para recuperar su dinamismo. La Vivienda de Interés Social y el desarrollo de grandes proyectos de infraestructura vial marcarán la pauta del crecimiento.

Después de dos años de cifras negativas, se espera que 2019 sea el año de la recuperación de la industria de la construcción. Ya en el tercer trimestre de 2018 se veía la luz, pues el PIB del sector creció 1,8% frente al mismo periodo del 2017, tras siete trimestres a la baja, de acuerdo con cifras del DANE.

Esta dinámica ha sido el resultado de un lento ajuste entre oferta y demanda, especialmente en el componente residencial, de acuerdo con Fedesarrollo y, en menor medida, como consecuencia de la incertidumbre generada en el primer semestre de 2018 por el calendario electoral.

El panorama se vislumbra más alentador en lo que tiene que ver con el componente no residencial, porque los datos del Censo de Edificaciones (CEED) del DANE muestran que el área culminada en lo corrido de 2018 aumentó 23,8%, lo que se explica por un tercer trimestre que tuvo un desempeño excepcional (70,1%), gracias al crecimiento en la culminación de oficinas, bodegas y comercio.

En lo relacionado con obras civiles, Fedesarrollo indica que este subsector se contrajo 4,2% en lo corrido de 2018 (hasta el tercer trimestre) frente al mismo periodo de 2017, cuando creció a ritmos de 6% anual. Según el indicador de inversiones en obras civiles del DANE, este resultado se produjo por la caída en los

pagos efectuados a todos los tipos de construcción, especialmente los destinados a la construcción de obras civiles para la minería (-4,1%), construcción de carreteras, túneles y puentes (-2,7%) y otras obras de ingeniería (-5,9%).

Pero este 2019 el horizonte se presenta más despejado y los expertos del sector le apuestan a la vivienda como un gran dinamizador lo que, sumado a la realización de grandes obras públicas que apuntan a la competitividad, permiten prever un año de crecimiento para la industria.

LA CONSTRUCCIÓN EN EL PLAN DE DESARROLLO

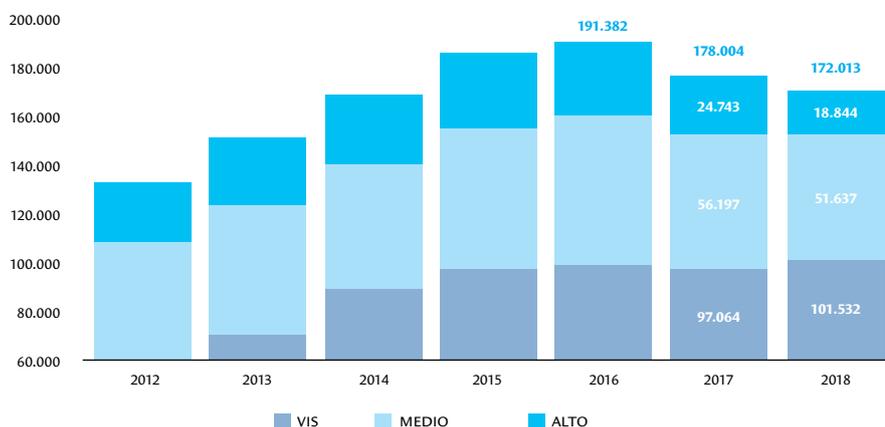
En el Plan Nacional de Desarrollo –PND- del gobierno actual la vivienda juega un rol fundamental para dinamizar la economía y darle un fuerte impulso al sector de la construcción, el cual es visto como un elemento integrado, en donde las grandes obras viales y el acceso a servicios públicos se cuentan entre las necesidades más importantes para el desarrollo.

La meta del gobierno es iniciar 520.000 unidades de vivienda nueva de interés social entre 2019 y 2022, hacer mejoras a 600.000 hogares y disminuir así el déficit cualitativo de vivienda, pues más que cantidad lo que se busca es enfocarse en calidad; ‘viviendas dignas’ que contribuyan a disminuir el indicador de pobreza,



Los expertos del sector le apuestan a la vivienda como dinamizador, lo que sumado a la realización de grandes obras públicas permite prever un año de crecimiento.

VENTAS DE VIVIENDA NUEVA - UNIDADES 2012-2018

**VIS**

Un mercado que aporta **60%** de las nuevas viviendas.

Gran demanda potencial y más demanda efectiva.

No VIS

El mercado ha seguido la tendencia de la economía.

Fuente: Coordinada Urbana Camacol.

según aseguró Rafael Puyana, subdirector general sectorial del Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Pero la vivienda es solo una parte de los tres grandes ejes que impactarán la construcción del país, según la hoja de ruta del gobierno Duque. Los otros dos ejes, llamados pactos transversales y regionales son servicios públicos y conexión de territorios. Entre las metas consignadas en este último, denominado “Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional”, está la de aumentar los kilómetros de red 4G rehabilitada de 370 a 1.773 kilómetros, y alcanzar 2.058 kilómetros de red vial terciaria intervenida con acciones de construcción, rehabilitación o mejoramiento y 47.485 de kilómetros mantenidos.

La ministra de Transporte, Ángela María Orozco ha destacado la importancia de la integralidad del sistema de transporte como la mejor manera de mejorar la interconexión del país, por medio de corredores estratégicos intermodales (terrestres, férreos y fluviales);

una infraestructura con la cual se busca que Colombia sea más competitiva.

PRODUCTIVIDAD, LA CLAVE

De acuerdo con el ministro de Vivienda, Ciudad y Territorio, Jonathan Malagón González para 2019 se proyecta que el sector de la construcción crezca 3,7%, gracias a la continuidad y expansión del programa ‘Mi Casa Ya’, las bajas tasas de interés hipotecario, la senda de crecimiento positiva en el segmento VIS y mejores expectativas en áreas no residenciales.

Pero si se quiere cumplir con las metas, se debe superar uno de los grandes problemas del sector como es la productividad, reconoce el ministro Malagón. ¿Y cómo hacerlo? En el 5º Encuentro Nacional de Perspectiva Económica, organizado por Camacol y la Regional Bogotá y Cundinamarca el ministro lanzó una estrategia que incluye cuatro componentes: simplificar y digitalizar todo el proceso de licenciamiento y pre-

Simplificar y digitalizar el proceso de licenciamiento y prelicenciamiento es uno de los componentes de la estrategia lanzada por el Ministerio de Vivienda para aumentar la productividad del sector.

licenciamiento en el país, crear una línea de crédito (Bancóldex) para que las empresas puedan invertir en actualización tecnológica, y adquirir tecnologías BIM (Building Information Modeling), que son sistemas de información que permiten hacer una medición instantánea de los costos de una obra.

Para aumentar la mano de obra calificada –una de las debilidades del sector constructor- el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, en conjunto con el Ministerio de Trabajo y el Sena fomentarán a partir de este semestre la formación dual dentro de las empresas de la construcción y capacitarán a más de 80.000 trabajadores del sector.

Y un último componente de la estrategia es la firma de un convenio entre Minvivienda y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para vincular a 200 empresas del sector de la construcción al programa Fábricas de Productividad de Mincomercio y el Programa de Transformación Productiva (PTP), que busca que las pequeñas, medianas y grandes empresas del sector mejoren sus indicadores de rentabilidad y eleven su capacidad para competir dentro y fuera del país.

Con el PND y las diversas estrategias públicas y privadas los analistas ven un ‘buen ambiente’ para el dinamismo de la industria. Los indicadores generales, especialmente la recuperación de la confianza en la inversión hacen pensar a la codirectora del Banco de la República, Carolina Soto Losada, que en 2019 el país continuará por la senda de la recuperación económica.

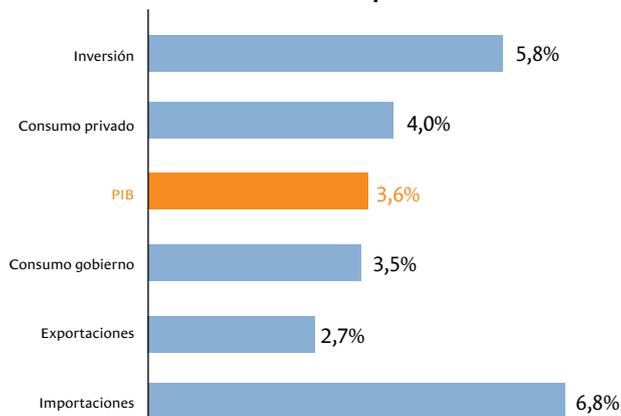
Bogotá en obra

Diez megaobras se ejecutarán en la capital del país este año, con una inversión de \$1,2 billones:

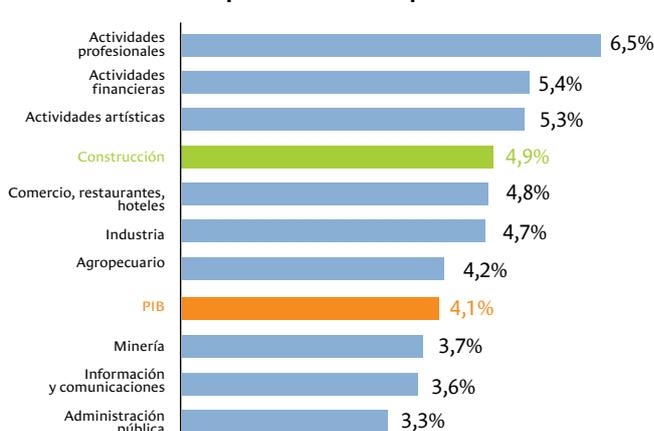
- 1. Troncal carrera séptima.** La iniciativa que transformará este importante corredor de la ciudad es la obra pública más grande del país.
 - 2. Avenida Alsacia – Tintal.** Beneficiará a más de un millón y medio de habitantes de 130 barrios de las localidades de Kennedy.
 - 3. Extensión Troncal Caracas.** Desde la estación Molinos hasta el Portal Usme beneficiará a más de un millón de habitantes de Ciudad Bolívar, Rafael Uribe Uribe, Tunjuelito y Usme.
 - 4. Troncal Avenida 68.** Tiene una longitud de 17 kilómetros, y va desde la Autopista Sur hasta la carrera Séptima con calle 100. Allí se conectará con la troncal de TransMilenio de la Séptima.
 - 5. Troncal Avenida Ciudad de Cali.** Tendrá conexión con la primera línea del Metro, en la Avenida Villavicencio.
 - 6. Avenida El Rincón.** Intersección de la Avenida El Rincón por la Avenida Boyacá que complementará el proyecto de la Avenida Rincón – Tabor.
 - 7. Troncal Centenario (Calle 13).** La apertura de la licitación es en junio de 2019, se adjudicará en agosto, se firmará el contrato en septiembre y la obra comenzará en febrero de 2020.
 - 8. ALO Sur.** La licitación de esta obra se abrirá en julio de 2019 y su adjudicación está prevista para octubre del próximo año.
 - 9. Accesos Norte.** Desembotellarán la salida de Bogotá hacia el norte.
 - 10. Metro de Bogotá.** La adjudicación del contrato está prevista para este año.
- Los recursos para la construcción de esta obra y de sus troncales están asegurados por parte de la Nación y del Distrito.

El sector de la construcción se constituirá nuevamente como uno de los motores de crecimiento del país

Crecimiento anual del PIB por demanda - 2019



Crecimiento promedio del PIB por sectores 2019-2022



“Tenemos una proyección de 3,5% del PIB para este año, impulsado por la industria, el comercio y la minería. Hay buenas expectativas del sector constructor debido a las recientes cifras de empleo y venta de cemento, y esperamos que el licenciamiento jalene las cifras al cierre de este año. En materia de inversión, se proyecta un crecimiento entre el 4,5% y 5%”, indicó Soto.

GRANDES OBRAS

De acuerdo con la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), Colombia tiene puestos los ojos en el desarrollo de su infraestructura vial, no solo de las concesiones que vienen de años an-

En el Plan Nacional de Desarrollo del actual gobierno uno de los objetivos es aumentar los kilómetros de red 4G rehabilitada de 370 a 1.773 kilómetros y alcanzar 2.058 kilómetros de red vial terciaria intervenida.

teriores (17 en la ANI y 9 en el Invías), en las obras de primera, segunda y tercera generación, sino también en la importancia y expectativas que genera el paquete de 30 carreteras, así como en los proyectos APP de cuarta generación.

El gremio de los empresarios considera que estos proyectos tienen un efecto importante en la economía, dado que aceleran el gasto en obras civiles e impulsan a los sectores encadenados como materiales de construcción, productos metálicos y no metálicos y vidrio, así como la competitividad logística.

Destruir la cesión y venta de proyectos clave en vías 4G será la gran tarea de este año para la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI y el Ministerio de

Transporte. Y aunque en octubre de 2018 se lograron encarrilar de nuevo algunos proyectos en Santander y Meta, que permitieron mejorar la confianza entre los inversionistas, la lista de los pendientes de 4G es larga.

Este año el Invías deberá resolver la financiación de dos grandes proyectos que no se han entregado en los tiempos previstos: Túnel de la Línea y Puente Pumarejo. En el caso del túnel, la entidad ya consiguió \$440.000 millones adicionales que serían ejecutados en 2019 y otros \$180.000 millones para el año 2020. Las vías terciarias incluidas en el programa Colombia Rural, son otro de los grandes pendientes para 2019.

Las esperanzas también están puestas en el contrato para mejorar la navegabilidad del río Magdalena. El propósito del proyecto –que es licitado por Cormagdalena– es la recuperación de la navegabilidad por el principal afluente a lo largo de 908 kilómetros, desde Barranquilla hasta Puerto Salgar, que permitirá a las compañías en Colombia enviar sus bienes y productos por este río, incurriendo en menores costos y mejorando la competitividad.

Una de las metas del Ministerio de Transporte es aumentar de 420 km a 1.077 km la red férrea del país, así como incrementar de 3 a 7 los aeropuertos internacionales certificados y alcanzar 75 acuerdos aerocomerciales celebrados con otros países.

LA VIS MARCARÁ LA PAUTA

Sandra Forero Ramírez, presidente ejecutiva de Camacol considera que 2019 tiene todas las condiciones para la recuperación gradual del sector, especialmente en lo que se refiere a vivienda. Sin embargo, “hay riesgos tanto de mercado como exógenos que deben mitigarse”, confirma.

La directiva considera que la construcción de vivienda social será un pilar importante, pero recuerda la necesidad de generar un contexto favorable para los otros segmentos. “2019 puede verse como un punto de partida, porque esperamos un mayor crecimiento de la economía y la continuidad de los programas de Vivienda de Interés Social que contribuirán a que sea un periodo de inflexión para la actividad edificadora. Luego de dos años de decrecimiento, prevemos que cambie la tendencia hacia mejores niveles de ventas y, probablemente, hacia una oferta más robusta en el último trimestre”, asegura la presidenta ejecutiva de Camacol.

¿Cuál fue el balance de la demanda? En vivienda social, el mercado en los últimos años cambió positivamente; en el segmento medio, luego de ajustes

La meta del gobierno es iniciar 520.000 unidades de vivienda nueva de interés social entre 2019 y 2022.

sucesivos, se observa estabilidad, mientras que el segmento alto siguió el desempeño de la economía, y a nivel regional, las ciudades intermedias continúan ganando dinamismo y algunos mercados grandes se recuperan.

De acuerdo con los reportes de Coordinada Urbana de Camacol, la inversión en vivienda nueva se constituyó en prioridad para los hogares y en los últimos años ha crecido 6% anual en promedio; siendo la VIS un segmento fundamental (17%). La presidenta de Camacol destacó que en 2018 la inversión del sector fue de \$32 billones.

Según Forero Ramírez las experiencias de la oferta en la década de los 90 sirvieron para no cometer los mismos errores, y por ello el sector optó por vender para construir (preventa). La nueva oferta se redujo en 25% en los dos últimos años, siendo las viviendas no VIS las que presentaron mayor contracción.

Los riesgos siguen siendo altos, y se ven reflejados en ciclos comerciales y de construcción más largos que antes. Sin embargo, la perspectiva de Camacol es optimista; a febrero de este año ya se habían vendido 178.415 unidades, 3,7% más que en 2018, de las cuales 104.741 eran VIS, 50.971 pertenecían al segmento medio y 22.703 al segmento alto.

La inversión prevista en vivienda nueva para este año es de \$35,4 billones, aunque los expertos consideran que se debe trabajar más en seguridad jurídica (licencias ambientales) eficiencia regulatoria y trámites, así como en una gestión oportuna de suelo urbanizable.



ES HORA DE REACTIVAR LAS APP

La vinculación de recursos de terceros bajo el esquema de Asociaciones Público-Privadas (APP) resulta fundamental para que el país siga desarrollando su infraestructura pública. Pero su buen funcionamiento requiere de un sólido marco normativo que evite sobrecostos y sea rentable para los privados.

En momentos en que le urge al Gobierno nacional una mayor inversión pública para mejorar la infraestructura del país, en especial la relacionada con el transporte, expertos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) y la Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI), coinciden en que gran parte de los recursos que se necesitan pueden obtenerse con la vinculación de recursos privados.

En este contexto las Asociaciones Público-Privadas (APP) entran a jugar un rol fundamental en la reducción de la brecha existente en infraestructura en el país. Las APP, cuyo régimen jurídico se estableció mediante la Ley 1508 de 2012, se crearon para permitir la vinculación de capital de terceros en la construcción de infraestruc-

tura pública y sus servicios asociados, y es un esquema que, bien implementado, resulta viable ya que los recursos públicos son insuficientes para poner al país a tono con sus necesidades.

Entre las múltiples obras que pueden desarrollarse con la participación de las Asociaciones Público-Privadas (APP) se encuentran la construcción de vías 4G, aeropuertos, peajes, puertos, colegios, hospitales, centros educativos, cárceles y edificios institucionales.

De acuerdo con la Oficina de Evaluación y Supervisión (OVE por sus sigas en inglés), adscrita al Banco Interamericano de Desarrollo, si bien las APP son útiles en el desarrollo de iniciativas, también suscitan inquietudes a las que hay que prestar atención. La entidad explica que los proyectos de infraestructura son por lo general de gran escala y a largo plazo, y presentan una serie de riesgos —técnicos, de construcción, operativos, financieros, de hechos de fuerza mayor, de índole normativa/ política, de incumplimiento, ambientales y sociales, y que las APP no son inmunes a esta problemática.

Por esto requieren de un sólido marco normativo que permita evitar sobrecostos y aumente al máximo el valor para todas las partes, con el objetivo de suministrar una mejor infraestructura a largo plazo. “Las asociaciones público-privadas necesitan una evolución institucional (incluida capacidad de preparación de proyec-

tos) que toma tiempo consolidar antes de que pueda plasmar su potencial y que, si se hace mal, puede traducirse en mayores costos y en menores servicios y de peor calidad”, enfatiza esta instancia.

SUPERANDO LOS OBSTÁCULOS

Nuestro país ha mostrado una evolución importante en cuanto a la implementación de las APP, de acuerdo con los expertos entrevistados, y a pesar de los problemas que se han presentado, entidades como el Banco Mundial destacan que después del Reino Unido y Australia, Colombia es el tercer país más competitivo del mundo en términos de regulación para financiar obras de infraestructura a través del esquema de Asociaciones Público-Privadas (APP).

De acuerdo con el informe del Departamento Nacional de Planeación (DNP) “Las APP en la Infraestructura de Colombia”, aunque el crecimiento proyectado de la inversión pública entre 2015 y 2019 se calcula en 19% (cerca de \$137 billones), se considera insuficiente para sacar adelante todos los proyectos que el país requiere en este campo. Teniendo en cuenta lo anterior, Planeación Nacional indica que es necesario replantear los mecanismos usuales e incluir otros más eficientes de inversión privada.

El DNP explica que los sectores que se destacan por haber recibido importantes aportes de la inversión privada para



Argelino Durán Ariza, presidente de la SCI.

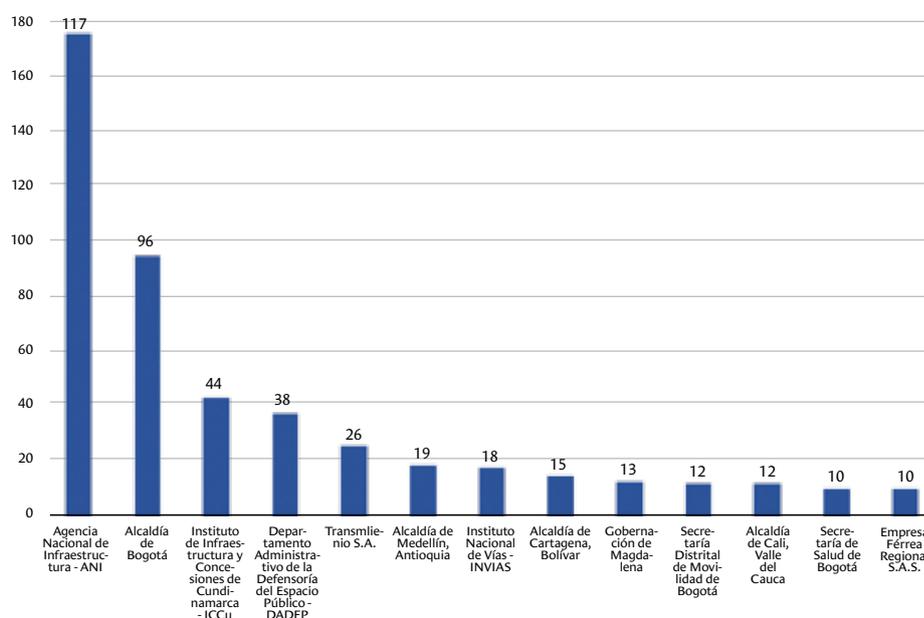
proveer nueva infraestructura son TICs (79,56%), energía (34,67%), y transporte (36%). Frente a este panorama la entidad aboga para que la participación se amplíe en el sector de transporte, donde hace falta avanzar en numerosas obras, y se utilice mucho más en proyectos de acueducto y saneamiento básico, salud, educación y construcción de cárceles.

Al cuarto trimestre de 2018 se habían incluido 728 proyectos de APP en el Registro Único de Asociaciones Público-Privadas (RUAPP), de los cuales 386 habían sido desistidos por el proponente, rechazados o declarados desiertos. Al cierre del 2018, 239 proyectos se encontraban en etapa de prefactibilidad, y 76 en etapa de factibilidad. Los proyectos con más registros en el RUAPP corresponden a los sectores de transporte (56,1%), edificaciones públicas y renovación urbana (22,3%) y agua y saneamiento básico (8,6%).

Si bien existe la necesidad de impulsar las APP, los analistas son claros en que esto también implica superar los inconvenientes que dejaron en el pasado las concesiones viales. Como destacan especialistas de la SCI, desde principios del siglo XX se vienen

Al cuarto trimestre de 2018 se habían incluido 728 proyectos de APP en el RUAPP, de los cuales 386 habían sido desistidos por el proponente, rechazados o declarados desiertos.

Gráfico 1 PROYECTOS APP A DICIEMBRE DE 2018



Fuente: Registro Único de Asociaciones Público-Privadas (RUAPP)

intentando poner en marcha esquemas de vinculación de inversionistas privados en el desarrollo de la infraestructura del país, pero durante muchos años se presentaron experiencias que hicieron dudar de su viabilidad.

Este fue el caso del desarrollo de las primeras concesiones viales, ya que muchas dejaron recuerdos “poco gratos” por los atrasos, obras inconclusas y costos elevados que llegaron a incrementar el valor inicial de un contrato en promedio en 280% debido a las renegociaciones.

A favor de este esquema está la experiencia del sector portuario, que sigue expandiéndose bajo este modelo y se acomoda con celeridad a los cambios en los tamaños de los nuevos barcos y las exigencias del comercio exterior.

MÁS INFRAESTRUCTURA

Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente ejecutivo de la CCI, coincide en que es el momento de reactivar la figura de las APP. Respecto al sector de infraestructura, el directivo indica que es necesario impulsar este modelo que tiene gran potencial porque hará posible que el gobierno enfrente las afugias fiscales del país.

Las iniciativas privadas, en su opinión, son eficaces porque le permiten al sector

empresarial no solo invertir en ambiciosos proyectos, sino también originarlos. Con este modelo –como lo destaca Caicedo Ferrer– la Nación, porque no tiene la necesidad de destinar los escasos recursos fiscales a la estructuración de nuevas obras, así como los colombianos, que pueden contar con una mejor infraestructura y servicios.

El directivo destacó los recientes esfuerzos de la ANI orientados a impulsar este esquema, ya que bajo el nuevo gobierno se han aprobado nueve proyectos que contemplan inversiones por \$27,2 billones y que generan más de 30.000 nuevos puestos formales de trabajo. Es por eso que convocó



Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente ejecutivo de la CCI.

al gobierno a seguir por la senda de destrabar e impulsar este mecanismo ya que aún hay numerosas iniciativas privadas que están en fila de espera y que deben revisarse.

EN MARCHA

Las directivas de la ANI precisaron, por su parte, que desde los primeros días

Fortalezas y retos de las APP

Expertos del DNP, la ANI y la SCI destacaron las ventajas que tienen las APP y lo que deben tener en cuenta para seguirlas desarrollando.

Las fortalezas:

- Los proyectos son financiados total o parcialmente por el privado, lo que no afecta el endeudamiento estatal.
- Se pueden adelantar las obras de infraestructura con la financiación privada, lo cual acelera el desarrollo económico y la competitividad del país.
- Se alivia el déficit fiscal del gobierno, permitiéndole proveer nuevas infraestructuras con mejor oportunidad.
- Permiten que el concesionario introduzca nuevas tecnologías e innovación al sector al tratar de maximizar sus beneficios.
- En los proyectos 4G no hay anticipos; solamente se paga al privado a medida que termine tramos completos o unidades funcionales.

Los retos:

- Lograr que los privados velen por una adecuada estructuración de los proyectos (estudios, análisis de riesgos y evaluación económica).
- Exigir que la provisión y mantenimiento de la infraestructura se hagan con calidad.
- Cumplir con los plazos fijados para recibir anticipos.
- Lograr que los privados tengan los cierres financieros adecuados para que las obras sigan adelante.

de gobierno del Presidente Iván Duque se dieron a la tarea de reactivar el Programa de Autopistas de Cuarta Generación. Su presidente, Louis Kleyn, indicó que “las acciones lideradas por la ANI, en conjunto con el Ministerio de Transporte, estuvieron encaminadas a destrabar las Autopistas de 4G, devolviendo la confianza a los inversionistas, trabajando articuladamente con las diferentes entidades del Estado que tienen incidencia en las obras y logrando que la entidad estuviera más cercana a las regiones”.

Como resultado de este trabajo la ANI logró que de nueve contratos de concesión que se venían ejecutando se pasara a 19, de un total de 29 proyectos que deberían estar en plena etapa de construcción actualmente. Así mismo, la agencia logró la consolidación de la operación multimodal en uno de los principales corredores férreos del país.

La ANI identificó que existían problemáticas comunes en todas las iniciativas. Por eso realizó un diagnóstico de la situación de los proyectos 4G y creó un comité intersectorial que prioriza los temas transversales que los tenían “embotellados”, tales como tratamiento de predios, plazos legales, servicios públicos, orden público, así como problemas sociales, ambientales y de comunidad.

También revisó el reconocimiento de eximentes de responsabilidad, mecanis-

mo que el contrato prevé para encontrar soluciones a las diferencias de criterios al interior del sector con el interventor y el concesionario.

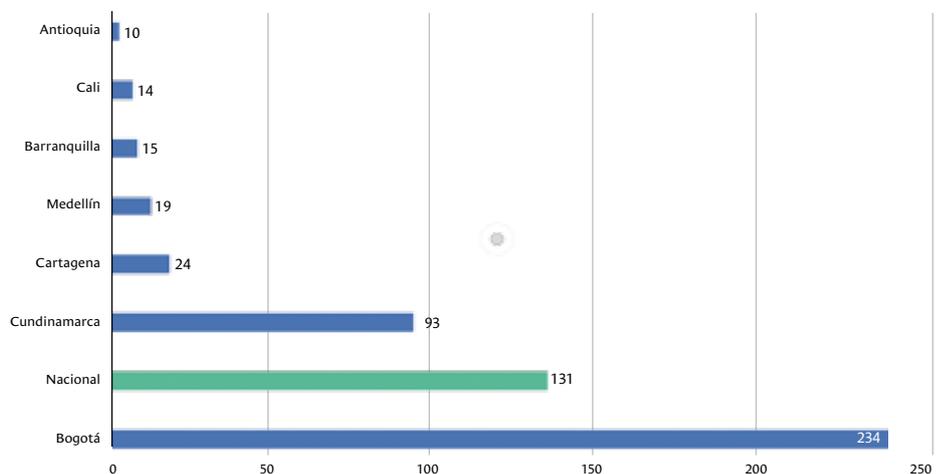
BUENAS PERSPECTIVAS

Para las directivas de la ANI, las perspectivas de las APP son buenas si se continúa trabajando por devolverles la confianza a los inversionistas para concretar más cierres financieros, si se opera de forma articulada con las demás entidades del Gobierno que tienen incidencia en los proyectos, y ante todo, si se escuchan y atienden las inquietudes de las comunidades.

Por su parte, el presidente de la CCI, resaltó que la normatividad para impulsar la inclusión de recursos privados ha evolucionado de manera positiva desde la sanción de la ley de Asociaciones Público Privadas en 2012.

Así, por ejemplo, destacó cómo con la Ley 1882 de 2018 se lograron eliminar cargas para el Estado en lo que corresponde a la evaluación de las propuestas presentadas por el privado. Esta modificación, a juicio del directivo, desincentiva la presentación de iniciativas ociosas y alivia la presión fiscal que debe dar viabilidad a los proyectos cruciales para lograr un país más competitivo.

Gráfico 2 Principales localizaciones de desarrollo de las iniciativas APP



Fuente: Registro Único de Asociaciones Público-Privadas (RUAPP)

Es por eso que Caicedo Ferrer pidió al gobierno darle mayor relevancia a este mecanismo para lograr avanzar en la revisión de las iniciativas privadas que hoy están en espera.

Para Argelino Durán Ariza, presidente de la SCI, en Colombia se debe seguir utilizando este modelo, ajustándolo cada vez más a las necesidades del país y mirando cómo se evitan las interferencias que desafortunadamente sufrieron las 4G con el escándalo de Odebrecht, así como con la incertidumbre de la recuperación de recursos por parte de los inversionistas y financiadores de buena fe. “Por eso se requiere que el Estado ajuste las normas que permitan darles tranquilidad y seguridad a los inversores que participan en estos proyectos”, indicó.

La SCI considera que el modelo de APP puede cerrar la brecha en infraestructura que existe debido, entre otros factores, a los niveles de inversión históricamente bajos. Como lo explica su presidente, el Estado siempre ha tenido dificultades para disponer de recursos y los concesionarios han demostrado ser capaces de conseguir financiación extranjera y local para financiar las obras.

“Si no se hiciera con las APP –enfaticó el directivo– al Estado no le quedaría otra opción que endeudarse para contratar los proyectos por obra pública, con las limitantes de topes del déficit fiscal, de tener que administrar esos proyectos y buscar la forma de que se entreguen lo más pronto posible, y en eso son más eficientes los privados”.

Durán Ariza resalta como un éxito los cambios normativos actuales que llevan a que el modelo de concesión permita que se entregue a un privado una infraestructura pública para que la mejore y la mantenga. “Los avances recientes fueron claves ya que incluyeron la etapa de operación y mantenimiento en la concesión. En Colombia la cultura del mantenimiento para garantizar su adecuado nivel de servicio, brillaba por su ausencia. Todas las obras lo requieren para que se conser-

ven en un buen estado de cara a prestar un óptimo servicio”, precisa el presidente de la SCI.

APUESTAS POR EL MODELO

Entre los empresarios que apuestan por el modelo de las Alianzas Público-Privadas está Menzel Amín, presidente de KMA Construcciones.

El directivo dice que su empresa está dispuesta a seguir desarrollando proyectos de infraestructura con el Estado, y ve con buenos ojos la revisión que está realizando la ANI a muchos de los proyectos estancados.

En su criterio, la experiencia positiva alcanzada por los puertos se puede replicar en las vías 4G, ya que la normatividad actual guía por buena senda al sector. Precisa que se han dado mejoras en temas de compras de predios, que atrasaron muchas obras, aunque considera que hace falta hacer ajustes normativos para superar inconvenientes en las consultas con las comunidades.

La empresa espera que pronto culmine la revisión del proyecto de la Autopistas del Caribe y la Ruta Caribe II (tramo entre Cartagena y Barranquilla), en el cual se prevé una inversión total de \$3,8 billones.

La firma también espera seguir adelante con las obras del corredor portuario Cartagena-Barraquilla, pues luego de que

se vencieran los términos para realizarlo retomó el proyecto tras llegar a un acuerdo con la Alcaldía de Cartagena.

“El desarrollo de la Ruta Caribe I y su Concesión Córdoba-Sucre (obra que ya se culminó) demuestran cómo la realización de dobles calzadas son fundamentales

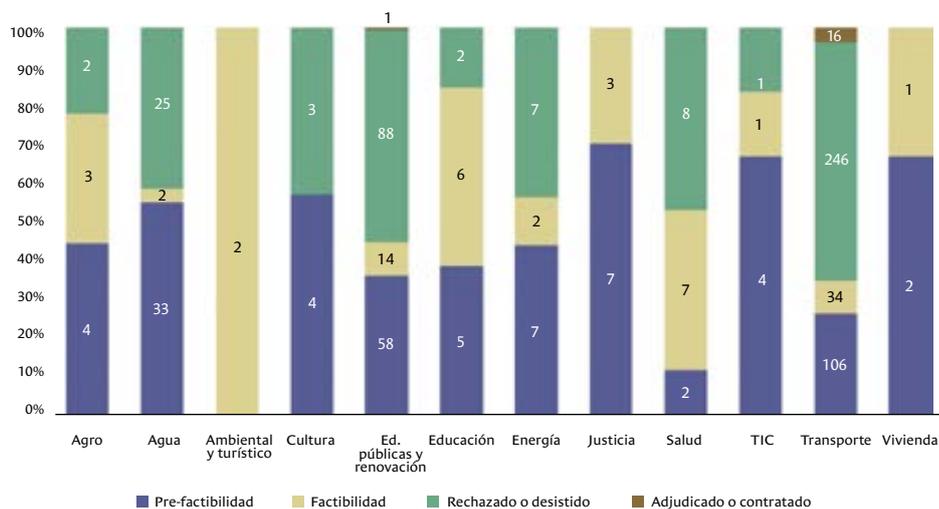


Menzel Amín, presidente de KMA Construcciones.

para el desarrollo de las regiones, en especial si se supervisa que la vía tenga un buen mantenimiento a largo plazo”, explicó Amín.

KMA ha trabajado bajo el esquema de APP en otros proyectos, ya que está realizando la Transversal de Sisga, la Autopista conexión Norte y opera los peajes Inviás-Vipsa.

Gráfico 3 Estado de las iniciativas en el RUAPP



Fuente: RUAPP

LUCHA INTEGRAL CONTRA LA CORRUPCIÓN

Un proyecto de ley que busca blindar al Estado contra la acción de los corruptos tiene mensaje de urgencia en el Congreso. Además de ampliar la prescripción de la acción disciplinaria para funcionarios públicos implicados en corrupción, la iniciativa establece la aplicación de normas penales a las empresas que incurran en actos contra el patrimonio del Estado.

Las coimas de Odebrecht, el Carrusel de la contratación en Bogotá y los desfalcos al sistema de alimentación de los niños en el país son algunos casos que muestran el continuo desangre con el cual la corrupción afecta no solo las arcas del presupuesto nacional, sino la credibilidad de funcionarios y contratistas, así como la integridad y la transparencia de la gestión pública.

En su informe de rendición de cuentas 2018 la Procuraduría General de la Nación destaca, entre otras acciones, la inhabilitación a la multinacional brasileña Odebrecht

por parte del Tribunal Administrativo de Cundinamarca por un lapso de diez años, la suspensión de los efectos del contrato Ruta del Sol y la indemnización al Estado colombiano por más de 260 millones de dólares. Además de las sanciones administrativas a funcionarios de entes financieros y del gobierno e investigaciones disciplinarias contra servidores públicos, exconsejeros, exviceministros y directivos que presuntamente tomaron parte en este caso de corrupción.

El ente de control también resalta las inhabilidades y sanciones contra funciona-



rios públicos por centenares de irregularidades en la contratación que se presentaron a lo largo del año pasado. De acuerdo con el Procurador General, Fernando Carrillo, la corrupción le quita al país anualmente el 5% del PIB, el 15% del presupuesto nacional, y afecta por sobornos y coimas el 18% de la contratación pública.

Precisamente en la exposición de motivos del proyecto de ley 117 de 2018, que fue presentado el 28 de agosto, por el cual se adoptan medidas para promover la probidad administrativa, combatir la corrupción,

nuestro país”, pues de acuerdo con el primer mandatario, “que tengamos la sanción penal a las personas jurídicas es un gran logro que Colombia podría alcanzar, porque nos permite también sancionar de manera ejemplar a las empresas, a los dueños y a los gestores que han estado detrás de prácticas corruptas”.

PROBIDAD ADMINISTRATIVA

Este proyecto de ley, llamado por sus promotores de probidad administrativa, impone a los contra-

establecer la responsabilidad penal de las personas jurídicas y fortalecer el Ministerio Público, la Procuraduría y el Gobierno nacional aseguran que “estamos ganando la guerra contra los violentos, pero estamos perdiendo la guerra contra los corruptos”.

Entre otras disposiciones, la iniciativa que hace trámite en el Senado y tiene mensaje de urgencia por parte del Presidente de la República plantea ampliar la prescripción de la acción disciplinaria de cinco a 20 años para sancionar las conductas de los funcionarios y servidores públicos implicados en conductas dolosas e instaurar la acción penal y el delito para las personas jurídicas involucradas en casos de corrupción y establecer fuertes sanciones para estas y sus gestores y propietarios.

Este punto fue calificado por el Presidente Iván Duque como un “elemento profundamente novedoso en

tistas una serie de controles y elementos cuyo objetivo es fortalecer la ética en la ejecución de los dineros públicos. En este punto específico, el proyecto amplía el espacio de ejecución de la acción del Estado, porque se basa en el condicionamiento dado por la Corte Constitucional en varias sentencias en las que ha señalado que el término probidad no se circunscribe únicamente a los servidores públicos, sino que “abarca toda la gama del comportamiento que la sociedad en un momento dado espera de quienes manejan los recursos de la comunidad, y que no puede ser otro que el de absoluta pulcritud y honestidad”. Es decir, funcionarios y contratistas, entre otros.

En cuanto a las disposiciones que se plantean en materia contractual, el proyecto establece que el gobierno implementará el desarrollo de la plataforma SECOP para que registre información pertinente rela-

Los contratistas que no destinen los recursos del anticipo para el cumplimiento de lo pactado en el negocio serán inhabilitados para contratar con el Estado por un término de 20 años.

cionada con la ejecución, imposición de sanciones y cumplimiento de los contratos estatales.

Y que se podrá decretar la caducidad en los contratos estatales cuando su origen, celebración y desarrollo compruebe la comisión de faltas disciplinarias gravísimas dolosas relacionadas con la contratación o delitos contra la administración o el patrimonio público, “siempre que se demuestre la participación del contratista a través de su representante legal, revisor fiscal, contador, auditor, entre otros que realicen labores de administración y supervisión”.

Además, la iniciativa contempla que cuando el contratista no destine los recursos del anticipo o de los recursos que le son transferidos por las entidades públicas o con los que se ha comprometido para el cumplimiento de lo pactado en el negocio, la entidad pública declarará la caducidad del contrato y la inhabilidad por parte del Estado por un término de 20 años. Lo anterior, sin perjuicio de hacer efectivas las garantías que amparen dichos recursos.

dolosas o delitos contra la administración pública, y el segundo cuando el contratista no destine los recursos del anticipo, los transferidos por la entidad o con los que se comprometió para el cumplimiento del contrato.

“De lo anterior se colige que el proyecto de ley pretende que el riesgo asegurable de la garantía de cumplimiento sea el mero hecho corrupto y no el incumplimiento de las obligaciones contractuales, de manera que el sector asegurador terminaría asumiendo el riesgo de corrupción. Pretender que por la sola comisión de faltas disciplinarias o de delitos en contra de la administración pública se declare el incumplimiento del contrato, es decir, que se asuma que tal hecho es la inejecución de las obligaciones asumidas por el contratista o la paralización de la obra, genera una nueva concepción de riesgo de incumplimiento, difícil de medir y asumir para el sector asegurador”.

Botero concluye que como ningún asegurador responsable asume riesgos que no puede medir para establecer el precio de la cobertura –y la corrupción futura

En materia contractual el proyecto de ley establece que el gobierno implementará el desarrollo de la plataforma SECOP para que registre información pertinente relacionada con la ejecución, imposición de sanciones y cumplimiento de los contratos estatales.

Este punto ha sido criticado por el presidente de la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecol-da), Jorge Humberto Botero, quien considera que la lucha contra la corrupción política y administrativa establece un nuevo desafío para el aseguramiento de la contratación, toda vez que proyectos de ley como el de probidad administrativa “que se están tramitando con el loable fin de enfrentar este flagelo causan preocupación acerca de la concepción jurídica del seguro de cumplimiento y de su cobertura en las grandes obras de infraestructura”.

El directivo gremial indica que este proyecto pretende la caducidad del contrato bajo dos nuevos supuestos: el primero, cuando en la celebración y desarrollo del mismo se hayan cometido, con participación del contratista, faltas disciplinarias gravísimas

no lo es- es probable que no haya disposición para garantizar los nuevos proyectos, o que los costos, que se traducirían en encarecimiento de las obras, sean muy elevados.

ACCIÓN PENAL CONTRA EMPRESAS CORRUPTAS

Uno de los aspectos que la ley busca promover es la renovación del sentido de lo público para lograr la derrota de la impunidad legal, moral y cultural. Los autores del proyecto de ley explican que lo que funciona en una sociedad, además de inculcar valores de ética e integridad, “es que ser corrupto no dé estatus, y eso es lo que pasa actualmente en nuestro país, no hay sanción social de la corrupción”.

En este sentido, la idea es aplicar lo que en las escuelas de derecho llaman buena fe objetiva. La profesora de derecho civil de la Universidad Externado de



Colombia y doctora en Derecho de la Universidad de Roma *Tor Vergate*, Martha Lucía Neme Villarreal, explica que consiste en un principio jurídico que presupone que se actúe con honradez, probidad, honorabilidad, transparencia, diligencia, responsabilidad y sin dobleces.

El violar el principio de la buena fe objetiva plantea en el proyecto de ley que las personas jurídicas empiecen a ser consideradas objeto de aplicación de la normatividad penal colombiana. La intención es lograr una serie de sanciones reflejadas en multas e inhabilitaciones para contratar con el Estado durante algunos períodos.

La nueva responsabilidad penal, explican los promotores del proyecto, no está supeditada a que sea condenada la persona natural generadora del ilícito de la persona jurídica. Bastará que se compruebe la comisión del delito por parte de la persona física para que se proceda a evaluar la posible responsabilidad penal del ente jurídico.

Con lo anterior se pretende garantizar que las sociedades y, en general, los entes colectivos que participan del tráfico jurídico y mercantil, adopten las medidas tendientes a evitar que el desarrollo de su actividad sea caldo de cultivo para la comisión de con-

ductas punibles. En otros términos, el modelo de responsabilidad penal de las personas jurídicas propuesto tiene un claro propósito preventivo.

Sobre este tema, el Artículo 21 del proyecto especifica que la responsabilidad penal de las personas jurídicas surgiría siempre que la comisión fuera consecuencia del incumplimiento de los deberes de supervisión y dirección que debe tener la persona natural a cargo de la entidad que deba ser sancionada.

En todo caso, el proyecto pretende garantizar la capacidad operativa de la empresa y, por esa vía, su potencial de aportar al desarrollo de la economía y a la generación de empleo. La sanción más fuerte a la empresa como la disolución o la restricción comercial, sólo podrá ser impuesta cuando la persona jurídica no haya adoptado los modelos organizativos y de control necesarios para evitar futuros delitos.

Este proyecto de ley presentado por la Procuraduría forma parte de una ofensiva que comprende 13 iniciativas (ocho de ellas concertadas en la mesa técnica anticorrupción y cinco presentadas por el Gobierno) que tramitará el Congreso en los próximos meses para darle “dientes” al Estado en la lucha contra la corrupción.

“EN RECUPERACIÓN GRADUAL”

Sandra Forero Ramírez, presidente de Camacol, considera que 2019 es el punto de partida para un nuevo periodo de recuperación del sector en el país, tras dos años de decrecimiento que llevaron a los constructores a reinventarse y afianzar las bases de una industria dinámica y generadora de empleo.

Al frente del gremio que reúne a los constructores colombianos se encuentra una arquitecta bogotana egresada de la Universidad Piloto de Colombia, con especializaciones en Arquitectura Urbana CEAA de la Escuela de Arquitectura de París Belleville y en Montaje de Operaciones Públicas de la Escuela de Arquitectura de París Villemin.

Los pergaminos, la experiencia y su pasión llevaron a Sandra Forero Ramírez a ocupar en 2006 la gerencia de la regional Bogotá y Cundinamarca en Camacol, luego de trabajar como directora de Desarrollo

Territorial en el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, tiempo en el cual fue presidenta del Consejo Profesional Nacional de Arquitectura y Profesionales Auxiliares.

También se había desempeñado como subdirectora de Planeación Urbana en el Departamento Administrativo de Planeación Distrital de Bogotá y desde junio de 2011 ocupa el cargo de presidente ejecutiva de Camacol nacional.

La ejecutiva considera que este año el sector recuperará su dinamismo debido a un mejor desempeño de la economía, tasas de interés hipotecarias bajas y la continuidad de los programas gubernamentales de subsidio, entre otros factores.

Revista Élite: Se prevé que después de un año de gran caída como fue 2018, en 2019 el sector constructor repuntará. ¿Cuál es su pronóstico?

Sandra Forero Ramírez: después de que en 2018 continuara el ajuste de la actividad edificadora, nuestra perspectiva para 2019 es que el sector entre en fase de recuperación gradual, dado el mejor desempeño de la economía nacional –que se espera crezca entre 3,3% y 3,5%–, unas tasas de interés hipotecarias de adquisición en niveles históricamente bajos, un repunte del empleo formal y la continuidad de los programas gubernamentales de subsidio Mi Casa Ya y FRECH VIS. En línea con este avance, el valor agrega-

“La vivienda social liderará el repunte de las ventas del sector, apoyada por los programas gubernamentales de subsidios”.

do del sector regresará a terreno positivo con una tasa de crecimiento de 3,1%, que podría incrementarse en 1 punto porcentual adicional, de presentarse una recuperación en los segmentos de vivienda medio y alto que han estado contrayéndose a tasas importantes.

RE: ¿Cuáles son los principales retos del sector constructor para este año?

SFR: según el estudio Productividad y Riesgos Sectoriales desarrollado entre Camacol y McKinsey (2018), la incertidumbre normativa, la discontinuidad de políticas y la subjetividad en las actuaciones sobre el ordenamiento territorial son los principales riesgos para la sostenibilidad del sector.

En efecto, el país presenta desafíos importantes en materia de seguridad jurídica y eficiencia regulatoria y de trámites. En la actualidad hay más de 40

trámites y procedimientos en el sector que generan ineficiencias por \$2,4 billones anuales; es decir, el doble del gasto en los programas de vivienda social. Adicionalmente, otro reto fundamental está relacionado con la disponibilidad de suelo urbanizable. En los 105 municipios cubiertos por Camacol, se requieren 1.800 hectáreas de suelo urbanizable anualmente, lo cual demanda una gestión oportuna y efectiva de las autoridades territoriales.

A lo anterior se suma la necesidad de que exista certidumbre sobre la política de vivienda en el largo plazo, especialmente sobre la continuidad permanente de los programas de acceso a la vivienda social como Mi Casa Ya. Este es un reto clave para que el mercado de vivienda social continúe creciendo y pueda responder a las progresivas necesidades de formación de hogares en el país.



En 2010 tan solo un 25% del mercado se ubicaba fuera de las capitales del país, mientras que en 2018 este porcentaje ascendió al 45,3%.

Por último, el sector tiene un reto en materia de productividad. En el estudio con McKinsey mencionado anteriormente, se evidenció también que el país no es ajeno a la tendencia mundial de baja productividad que tiene el sector de la construcción.

RE: ¿Cuáles son las grandes apuestas del sector en Colombia para este año?

SFR: para 2019 esperamos registrar ventas de alrededor de 178.400 unidades de vivienda, es decir, 3,7% más que en 2018, lo cual corresponderá a una inversión en vivienda nueva de 35,4 billones de pesos. Según nuestras perspectivas, la vivienda social será la que liderará el repunte de las ventas, apoyada por los programas gubernamentales de subsidios. Por su parte, en el segmento medio (precio entre 135-435 SMMLV) se mantendrán niveles de comercialización similares a los de 2018 y en el segmento alto (precio mayor a 435 SMMLV) se evidenciará una recuperación gradual de las ventas luego de tres años de caída.

RE: ¿Cuáles fueron las lecciones aprendidas de la contracción del sector edificador en el periodo 2017-2018?

SFR: con el periodo de ajuste del sector residencial entre 2017 y 2018 se pone en evidencia una vez más el éxito del modelo de preventa; es decir, el modelo de ventas sobre planos, con el cual se inicia la construcción de un proyecto una vez se ha alcanzado un nivel previo de comercialización que permita asegurar los recursos para desarrollar el proyecto (punto de equilibrio).

El modelo de preventa, que se consolidó luego de la crisis de los 90, favorece que el mercado se ajuste

principalmente vía cantidades y no precios, al evitar riesgos asociados a la acumulación de inventario de vivienda terminada. Esto efectivamente ocurrió durante el reciente periodo de ajuste, pues la generación de oferta se contrajo tres veces más que la demanda, evitando un deterioro mayor de los indicadores de riesgo del sector o fuertes correcciones en precios de la vivienda que representarían riesgos a la estabilidad macro del país.

RE: ¿En el sector residencial, a qué tipo de inmuebles le apuestan los constructores?

SFR: en los últimos años se han venido configurando nuevas tendencias de la construcción que responden a cambios demográficos, de preferencias de los hogares y de otras condiciones del mercado. En primer lugar, el mercado cada vez se concentra más en apartamentos y no en casas, lo cual responde en gran medida a la densificación de las ciudades y al menor tamaño promedio de las familias. En 2018 el 88% de las ventas de vivienda nueva correspondieron a apartamentos, según el censo Coordinada Urbana de Camacol, mientras que solo el 12% a casas. Hace 10 años, los apartamentos sumaban solo el 70% del total comercializado.

En esta línea, los proyectos en la actualidad tienden a tener mayor altura promedio, pues los desarrolladores prefieren la construcción de edificios de apartamentos con más pisos (en promedio 12,1 pisos en 2018 vs 8,6 pisos en 2008). En tercer lugar, la proliferación de los hogares unipersonales ha conducido a un aumento en la construcción de apartaestudios en las grandes ciudades, con lo cual ha disminuido el área promedio de las viviendas, pero han aumentado las amenidades y zonas comunes ofrecidas en los proyectos.

Por último, se destaca la creciente apuesta de los constructores por la vivienda social, en el marco del impulso de la política de vivienda del Gobierno. En 2018 el 61% de la generación de oferta fue VIS, mientras que en el 2008 solo el 38% correspondía a este segmento.

RE: ¿Con el impulso del gobierno a las VIS, se moverá bastante este tipo de viviendas?

SFR: esperamos que en 2019 se vendan 104.700 unidades de vivienda de interés social, un 3,4% más que en 2018. De esta manera, este tipo de vivienda continuará siendo la gran dinamizadora del mercado, al representar el 60% del total comercializado en vi-

En 2018 el 88% de las ventas de vivienda nueva correspondieron a apartamentos, según el censo Coordinada Urbana de Camacol.

vienda nueva en el año. La evolución positiva de las ventas se traducirá naturalmente en un mayor ritmo de lanzamientos de proyectos, aunque ello requiere la certeza sobre la continuidad de subsidios a la cuota inicial y coberturas a la tasa de Mi Casa Ya y FRECH VIS para el periodo 2020-2022.

RE: ¿Los colombianos tienen los recursos para comprar una segunda vivienda?

SFR: las segundas viviendas siguen siendo una fuente muy importante de inversión sectorial y desarrollo regional de los mercados inmobiliarios. Regiones aledañas a las grandes ciudades, condominios campestres y casas de recreo en los principales ejes turísticos del país marcan oportunidades de inversión para los hogares interesados en adquirir una segunda vivienda.

RE: Se habla de una saturación en la oferta de oficinas, ¿puede cambiar este panorama este año?

SFR: en general, se prevé que el desarrollo de proyectos de oficinas se recupere en 2019, en medio de una evolución positiva de la formación bruta de capital en edificaciones no residenciales y de un mejor desempeño del sector servicios y de la industria manufacturera. Las cifras de licenciamiento para oficinas apuntan a una nueva tendencia a la recuperación, pues los metros licenciados aumentaron en 56,2% anual en el año corrido, a noviembre de 2018, y dicho crecimiento aún está por trasladarse en un repunte de las cifras de iniciaciones de obra.

No obstante, es importante tener en cuenta que el nivel de vacancia de espacios para oficinas en algunas regiones del país aún es elevado, lo cual puede retrasar el ritmo de recuperación en estos mercados.

RE: A mediano plazo, ¿cuál es la tendencia de la construcción en Colombia?

SFR: una tendencia que se ha venido configurando en los últimos cinco años, y que debería continuar, es la mayor participación de la vivienda social en el mercado. Otra tendencia clave es el desarrollo inmobiliario en ciudades intermedias; en 2010 tan solo un 25% del mercado se ubicaba fuera de las capitales del país, mientras que en 2018 este porcentaje ascendió al 45,3%. Por último, nuevas tecnologías como la domótica y la incorporación de prácticas de construcción sostenible son elementos que marcan las nuevas tendencias técnicas en construcción de edificaciones.

Vivienda nueva tendrá garantía contra fallas



En febrero pasado el Gobierno expidió el Decreto 282 de 2019, con el cual se establecen medidas adicionales de protección en la compra de vivienda nueva, orientadas a cubrir perjuicios patrimoniales que deriven de riesgos constructivos en los proyectos.

El decreto establece que los colombianos que compren vivienda nueva tendrán una cobertura de 10 años por posibles fallas estructurales, defectos en los materiales y en el proceso constructivo. Esta protección se realizará a través de tres mecanismos de resarcimiento: fiducia en garantía, garantía bancaria o una póliza de seguro. Para la presidente ejecutiva de Camacol, Sandra Forero Ramírez, “estas medidas se suman al extenso marco regulatorio que tiene el sector y garantizan la calidad de las edificaciones. En ese sentido deben convertirse en una fuente adicional de confianza para los compradores de vivienda nueva. Desde el sector, esto reafirma el compromiso de los constructores formales por respaldar las inversiones de los hogares del país”.

Con el fin de seguir avanzado en la reglamentación de la Ley de Vivienda Segura, Camacol hizo el llamado sobre la importancia de establecer la regulación para la acreditación de la experiencia, conocimiento e idoneidad de los profesionales relacionados con la construcción de vivienda, estrategia que debe ser considerada como una herramienta transversal para robustecer el ejercicio profesional y seguir asegurando la calidad de los proyectos.



A CUMPLIR CON LO PACTADO

Con la póliza de cumplimiento la compañía de seguros ampara al contratante contra los perjuicios patrimoniales que sufra por el incumplimiento de las obligaciones del contratista. Estas garantías protegen el patrimonio público o privado.

En octubre de 2018 el gobernador de Antioquia, Luis Pérez Gutiérrez, aseguró que iniciaría el proceso para hacer efectivas las pólizas de cumplimiento contra la compañía Empresas Públicas

de Medellín (EPM) por los problemas registrados con el Proyecto Hidroeléctrico Ituango.

Esta situación se presentó porque la gobernación de Antioquia es dueña del 53% de la presa y los retrasos en la cons-

trucción del proyecto liderado por EPM afectan los recursos del departamento.

Casos como el de Hidroituango resaltan la importancia de este tipo de pólizas y el respaldo de las aseguradoras en caso de incumplimiento por parte de las empresas contratistas.

En Colombia, en promedio, 85% de las pólizas de cumplimiento que emiten las aseguradoras está destinado a proteger contratos estatales y asegurar el patrimonio de la entidad pública contratante, de

acuerdo con la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda).

Las pólizas de cumplimiento permiten amparar al contratante contra los perjuicios patrimoniales que sufra por el incumplimiento de las obligaciones de su contratista, reconociendo a favor de la entidad asegurada hasta el monto del perjuicio, sin exceder el valor asegurado pactado.

En este tipo de pólizas intervienen tres partes: el tomador, que es el contratista a quien se le adjudica el contrato amparado;

el contratante, que en la mayoría de los casos es la entidad pública; y la aseguradora. Durante la etapa precontractual, la cobertura ampara principalmente los riesgos de la no firma del contrato sin justa causa y la no entrega de las garantías exigidas en el contrato. En la etapa contractual garantiza el cumplimiento de las obligaciones del contrato, el pago de salarios y prestaciones sociales del personal empleado para la ejecución de la obra y el buen manejo de los recursos entregados en calidad de anticipo, entre otros, y en la etapa poscontractual asegura la estabilidad y calidad de la obra una vez entregada al contratante.

Fasecolda explica que las compañías de seguros, expertas en gestión de riesgo, analizan las condiciones técnicas y financieras de cada proyecto y la capacidad del proponente para ejecutarlo; así mismo, acompañan la etapa precontractual para advertir sobre las posibles consecuencias que pueda generar el incumplimiento del contrato. De acuerdo con el gremio asegurador, en 2018 fueron emitidas en el país pólizas de cumplimiento por un valor de \$782.017 millones, que corresponde al 6,4% de todas las relacionadas con el seguro de daños durante ese año. La cifra es superior a la del 2017, cuando fueron emitidas pólizas por \$716.686 millones. Las estadísticas muestran que durante 2018, las pólizas de cumplimiento se incrementaron un 9,1%, cifra que está en línea con esta industria, que creció 4,9% durante el mismo año.

Las pólizas de cumplimiento son requeridas tanto por entidades estatales como particulares para amparar la ejecución de contratos a favor y pueden solicitarse por disposiciones legales o para atender cauciones judiciales. Un ejemplo claro se manifiesta en la ejecución de las distintas obras de infraestructura que necesita el país para ser más competitivo.

Según Fasecolda, el Gobierno nacional cuenta con el apoyo del sector asegurador colombiano, el cual tiene la capacidad suficiente y el conocimiento necesario para asegurar y proteger el patrimonio público cuando se materialicen algunos de los riesgos a los que se encuentra expuesto el Estado o el sector productivo al desarrollar este tipo de proyectos.

En el caso de los contratistas públicos, se cubren principalmente garantías de cumplimiento del contrato a cargo del contratista, garantías de correcta utilización del anticipo, y garantías de pago de salarios y prestaciones sociales a los trabajadores del contratista.

Además de lo anterior, para contratos de obra es frecuente incluir amparos de estabilidad de la misma, mientras que para suministro de bienes y servicios se incluye también la calidad de estos.

Alerta entre aseguradoras

Las pólizas de seguro de cumplimiento se constituyen en uno de los mecanismos más idóneos de protección de las finanzas públicas, pero podrían verse afectadas por algunos artículos contenidos en dos de los proyectos de ley que intentan atacar la corrupción en Colombia. Se trata del proyecto de ley de Probidad Administrativa y el que busca modificar el artículo 20 de la Ley 1882 de 2018 de infraestructura.

Daniela Arias, subdirectora de las Cámaras de Cumplimiento y de Responsabilidad Civil de Fasecolda explica que el proyecto de ley de probidad indica que la caducidad del contrato se dará, además de los incumplimientos, cuando haya participación del contratista en faltas disciplinarias gravísimas o delitos contra la administración pública y cuando los dineros del anticipo transferidos por la entidad no se usen en el proyecto contratado.

El proyecto de ley busca que “el riesgo asegurable de la garantía de cumplimiento sea el mero hecho corrupto y no el incumplimiento de las obligaciones contractuales, de manera que el sector asegurador terminaría asumiendo el riesgo de corrupción”, explica Arias. Y agrega que “pretender que por la sola comisión de faltas disciplinarias o delitos en contra de la administración pública se declare el incumplimiento del contrato, es decir, que se asuma que tal hecho es la inejecución de las obligaciones asumidas por el contratista o la paralización de la obra, genera una nueva concepción de riesgo de incumplimiento difícil de medir y asumir para el sector asegurador”.

En el caso de las pólizas que garantizan la adecuada inversión del anticipo, el proyecto de ley de probidad crea una nueva causal de incumplimiento que incrementa las obligaciones que la aseguradora debe cubrir y que no aparecen en esos contratos. El artículo 14 de ese proyecto incluye también en estas pólizas el cubrimiento de los recursos transferidos por la entidad y aquellos con los que el contratista se haya comprometido para el cumplimiento del contrato.

Por otra parte, Arias indica que las compañías que explotan el ramo de cumplimiento han manifestado que el proyecto de ley impulsado para modificar el artículo 20 de la Ley 1882 de 2018 refleja una distorsión en el entendimiento de las figuras jurídicas de terminación anticipada del contrato por declaratoria de nulidad absoluta y por caducidad del contrato.

La iniciativa pretende que se declare el incumplimiento del contrato cuando haya sido declarado nulo absolutamente. El contrasentido jurídico consiste en que la nulidad elimina el contrato y la caducidad acorta su vida, más no lo elimina. “La nulidad no puede conducir a la caducidad, porque esta última solo puede versar sobre un contrato que existe y no sobre uno que ha desaparecido de la vida jurídica por nulidad absoluta”. Arias concluye que es así como las iniciativas legislativas desnaturalizan el entendimiento jurídico del contrato de seguro de cumplimiento.

NOTICIAS DEL SECTOR

A continuación, presentamos las noticias más importantes de la industria aseguradora colombiana en el último periodo.

DESASTRES NATURALES EN 2018



Los desastres naturales, entre los que se cuentan incendios forestales, huracanes y tsunamis, hicieron del 2018 el cuarto año más costoso en términos de pérdidas aseguradas desde 1980, de acuerdo con la firma reaseguradora alemana Munich Re y cobraron la vida de 10.400 personas.

El costo financiero fue de US\$160.000 millones, muy por debajo de los US\$350.000 millones registrados en 2017, año en que se presentó una temporada récord de huracanes; pero por encima del promedio de los últimos 30 años de US\$140.000 millones.

Estados Unidos registró las mayores pérdidas a causa de desastres a nivel mundial, con una segunda temporada récord de incendios forestales consecutivos. La buena noticia fue que los huracanes que azotaron a ese país en 2018 causaron menos destrucción que en 2017.

Los incendios forestales provocaron daños evaluados en US\$24.000 millones en California, mientras que los huracanes Florence y Michael representaron pérdidas por US\$30.000 millones. El desastre más costoso en términos económicos fue el denominado 'Camp Fire', incendio ocurrido al norte de California con US\$16.500 millones en pérdidas, de los que estaban asegurados US\$12.500 millones.

A su turno, los ciclones tropicales ocasionaron pérdidas por valor de US\$57.000 millones, de los cuales US\$29.000 millones estaban asegurados.

Solo el huracán Michael causó pérdidas por US\$16.000 millones, lo que la convierte en la segunda catástrofe más costosa del 2018.

Por regiones, Norteamérica acumuló el 68% de las pérdidas aseguradas, Asia el 23% y Europa el 8%. El resto (menos del 1%) se reparte entre Latinoamérica, África, Australia y Oceanía.

Uno de los eventos más impactantes en Latinoamérica fue la erupción del Volcán de Fuego en Guatemala el 3 de junio de 2018, que afectó a más de 1,7 millones de personas. En Colombia –que es el segundo país más expuesto a desastres naturales en América Latina y el Caribe des-

pués de Haití, de acuerdo con el índice INFORM, que evalúa el manejo del riesgo– se presentaron más de 1.200 eventos de inundaciones o incendios en 581 municipios. Estos fenómenos dejaron un saldo de 73.671 familias afectadas, 112 muertos, 179 heridos y 9 personas desaparecidas.



PANORAMA DEL ASEGURAMIENTO EN COLOMBIA

El Primer Estudio de Demanda de Seguros 2018 realizado por la Superintendencia Financiera, la Banca de las Oportunidades y la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda) en una muestra de 11,5 millones de hogares revela resultados importantes sobre la penetración de los seguros en el país.

De acuerdo con el informe 76,6% de los hogares tiene seguridad social; 42,4% cuenta con seguros obligatorios e inducidos como el Soat y los amparos contra incendio y terremoto asociados a un crédito; 30,3% tiene seguros voluntarios; y 47,5% cuenta con planes exequiales. (Estas cifras no suman 100% porque algunos hogares tienen más de un tipo de seguros).

Para Alejandra Díaz, directora de Inclusión Financiera y Sostenibilidad de Fasecolda, lo preocupante es que cuando se hace referencia a los amparos ofrecidos por las compañías de seguros, solo 30,3% de los hogares manifiesta tener un seguro voluntario. Esto significa que apenas tres de cada diez hogares colombianos tienen alguna póliza voluntaria como seguro de vida, de desempleo o de automóvil y suelen ser las familias de ingresos altos.

Los resultados de este análisis indican que la brecha de aseguramiento en el país es amplia, pues cerca del 70% de los hogares no accede a los seguros voluntarios lo que, de acuerdo con Díaz, representa una oportunidad para que la industria busque la forma más idónea de ofrecer protección a la población.

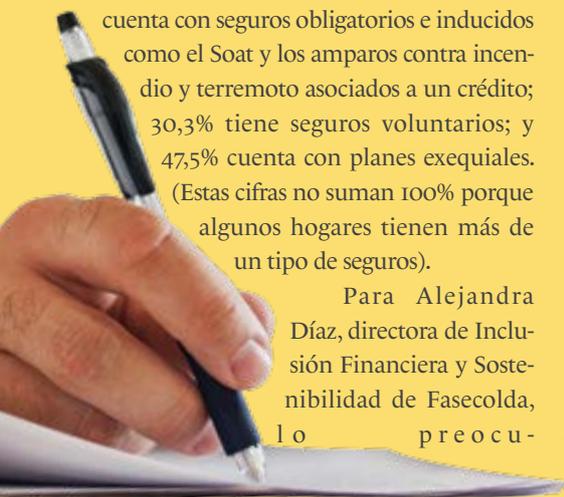
El análisis demuestra que, en temas de acceso, los esquemas de protección son altos en regiones como la Pacífica, Oriental y el Valle del Cauca porque en ellas prevalece el aseguramiento reportado por los hogares a través de la seguridad social (Plan Obligatorio de Salud y ARL), mientras que el aseguramiento reportado en Bogotá es

bajo porque el porcentaje de los hogares que tienen seguridad social es reducido frente al resto de la población.

Esta situación, según Juliana Álvarez, directora de la Banca de las Oportunidades, permite crear productos que se adapten a las necesidades de las personas. “Tenemos que diseñar productos diferenciados para poblaciones distintas. Tenemos que llegar a los más vulnerables”, indica.

Otro reto para la industria es ampliar los canales digitales, pues los medios físicos continúan siendo los más utilizados para recibir información, pagar o renovar pólizas y el principal medio de pago es el efectivo con 55,9%.

El reporte indica que la razón principal por la que los hogares nunca han adquirido un seguro son los costos debido al alto nivel de vulnerabilidad de las familias y a que muy pocas tienen capacidades de inclusión financiera. El 81,5 % de los encuestados no tiene ahorros, mientras que el 72,9% cuenta con uno o más créditos informales.



El robo de automotores en Colombia se disparó en 2018. Según cifras de Asopartes, el año pasado se presentaron 40.900 hurtos de motos y vehículos, 12% más que en 2017, lo que significa que a diario se robaron en promedio 112 vehículos y motos.

El 75% de los automotores hurtados es deshuesado y su destino final es el mercado negro de autopartes el cual, según el presidente del gremio automotriz y sus partes, Tulio Zuluaga, mueve cada año más de US\$685 millones.

El directivo gremial adjudica el incremento en los robos a la alta impunidad que existe frente a este delito y considera que a pesar de los esfuerzos de las autoridades, los jueces de garantías aplican penas muy cortas.

Los días en que se produce la mayor cantidad de robos son de jueves a domingo entre las 4 de la tarde y las

CRECE ROBO DE VEHÍCULOS Y MOTOS EN EL PAÍS



de noche. Bogotá encabeza el listado de ciudades donde más roban vehículos con 7.900 robos, el 19,3% del total, seguido de Medellín con 4.726 hurtos, Cali con 4.100, Bucaramanga con 1.800 y Barranquilla con 1.600 hurtos. Zuluaga considera que con estas cifras se quiebra la tendencia de reducción de robos de automotores que se venía presentando

en las principales ciudades del país en los últimos tres años.

El 60% de los robos son de motos debido a la facilidad del hurto y el crecimiento que ha tenido este mercado. De acuerdo con cifras de la Asociación Colombiana de Vehículos Automotores (Andemos), en 2018 se vendieron 553.361 motos, casi el doble que las ventas de vehículos y 10,7% más que en 2017.

LOS INFALTABLES A LA HORA DE VIAJAR

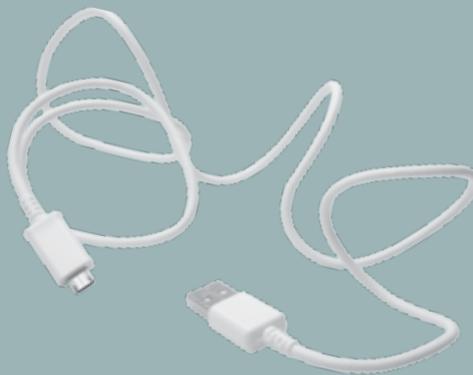
Si debe viajar constantemente por trabajo y negocios estas herramientas le harán la vida más fácil a la hora de emprender el vuelo.

José Carrillo es un alto ejecutivo de una empresa de tecnología que por su trabajo viaja a varios países en donde debe tener presente, además de la cultura, el clima y el idioma, los trámites en aeropuertos, los cambios de rutas entre las ciudades, y los hoteles y sitios a la hora de comer. Cuando conoce el destino, la hoja de ruta es fácil; pero si llega a una nueva ciudad cuenta con grandes aliados: las *gadgets* y *apps* que le facilitan la vida a la hora de viajar.

Con su experiencia de más de 20 años moviéndose entre varios continentes el ejecutivo recomienda, además de averiguar toda la información posible del nuevo destino, llevar los principales aliados tecnológicos, que nunca deben faltar en el equipaje:

PORTÁTIL Y/O TABLETA

Indispensables para revisar correos, hacer presentaciones y videollamadas, y mantenerse en contacto con la oficina y el hogar. Y otro ítem imprescindible es el adaptador de energía. Países como Argentina y Brasil tienen corriente a 220 voltios y necesitan adaptadores especiales.



CABLES DE CORRIENTE

Los cables para conectar el celular y la tableta portátil no pueden quedarse en casa. Ojalá incorporen adaptadores que permitan conectarse a múltiples fuentes. No está de más tener un adaptador de 9 voltios para carro, por si debe cargar de emergencia el teléfono mientras va en un taxi.

BATERÍA AUXILIAR

El experto recomienda llevar una batería extra de por lo menos 10.000 MAH (miliamperio hora) que permite recargar el celular y/o tableta. En este caso se refiere a un *back up* por si se le pierde el cable y el adaptador convencional. Algunos celulares ya vienen con cargadores de sistema seguro y carga rápida.

CARGADORES PORTÁTILES

Si no encuentra un *outlet* o toma corriente para recargar su celular, en el mercado se encuentran varias opciones de baterías portátiles que se han vuelto imprescindibles para los que viajan con mucha frecuencia, y que permiten cargar el móvil, tablet o cualquier otro dispositivo.

AURICULARES/MICRÓFONO

Para desconectarse y escuchar música, concentrarse en una grabación o audio que deba escuchar para transcribir en espacios donde hay mucho ruido, o sostener una llamada telefónica y dejar las manos libres para escribir, los auriculares no pueden faltar a la hora de viajar.

TRADUCTORES

Los traductores portátiles y diccionarios electrónicos permiten conocer al instante el significado de cualquier palabra. La novedad en este campo es el traductor e intérprete simultáneo, que traduce hasta 33 idiomas. Basta con apretar un botón, hablar y el aparato traducirá las palabras pronunciadas al idioma que desee.

Y si no tiene estos dispositivos, el traductor de Google permite comunicarse hasta en 103 idiomas, incluso puede descargar su app.

BATERÍAS INALÁMBRICAS

Si no encuentra dónde conectar los cables para cargar su celular o dispositivo, o por si se le quedaron en el hotel, estas baterías permiten cargar el móvil sin necesidad de emplear cables: basta con colocar la batería en la parte trasera del equipo y este se carga de forma inalámbrica.



Las mejores Apps



Wi Fi

WiFox: esta app reúne y actualiza las claves de acceso de los principales aeropuertos del mundo, y lo que es mejor, las de sus salas VIP para que se conecte a internet sin problema.



Reservas

Tripcase / Kayak: hacer reservas de aviones, hoteles y seguimientos de vuelos son funcionalidades que se pueden consultar con estas aplicaciones.



Dónde cenar

En **tripadvisor** se pueden encontrar sitios nuevos para cenar y conocer mejor la ciudad donde se está trabajando.



Asistente personal

Si el usuario ha utilizado distintas direcciones de correo para hacer sus reservas, puede agregar estas cuentas a su perfil desde la web de **TripIt**.



Convertidor de divisas

Xe.com es uno de los servicios de información en línea más populares sobre cotización de divisas y tipos de cambios. Dispone de un convertidor que puede resultar de mucha utilidad si va a pagar algo en una moneda distinta a la del país de origen. También está disponible bajo la forma de *app* para iOS y Android y funciona sin conexión a internet.

CRUCE LA META

Ser finalista de una competencia no es tarea sencilla ya que demanda una preparación previa para que el deportista pueda elevar su rendimiento al máximo.

Llegar a la meta es el principal objetivo de cualquier deportista y por esto la preparación es la clave para la obtención de un óptimo rendimiento. Se trata de un proceso que permite desarrollar el potencial del deportista y elevar sus cualidades físicas (fuerza, resistencia, flexibilidad y velocidad), sus habilidades motrices (agilidad y ritmo), y la coordinación, las cuales se trabajan de acuerdo con el deporte practicado, las condiciones de quien lo practica y el grado de entrenamiento, logrando así que el deportista se mantenga de la mejor forma.

Desde hace algún tiempo, prácticas como el maratón, los ultras, el triatlón, los fondos ciclísticos y el Ironman (triatlón de largo aliento), tienen gran acogida entre deportistas aficionados de distintas edades, que a través de un largo proceso de preparación desean convertirse en finalistas. Para Antonio Moreno, entrenador profesional y director de Trimoshpere, un grupo dedicado a la preparación para triatlones, lo más importante es el día a día, pues es

necesario ir superando pequeñas metas de forma gradual, lo que le permite al deportista llenarse de confianza para terminar en una competencia de alto nivel.

Esa confianza viene de la disciplina al entrenar, de la mentalización hacia los objetivos y de la planeación de las metas personales. Por eso el entrenamiento es la parte más importante de cualquier competencia y es fundamental que esta preparación, que debe tener un periodo máximo de 6 meses, sea tanto física como mental.

PREPARANDO SU MENTE

Llegar a una competencia sin que se haya realizado previamente un completo entrenamiento puede generar dudas en el deportista que se convertirán en trabas a la hora de la competencia. El entrenamiento debe estar diseñado para brindar una completa seguridad en que los objetivos se van a alcanzar y para esto es necesario tener en cuenta:

- Emociones: las emociones positivas le permitirán sentirse más seguro, tranquilo y relajado en condiciones de presión.
- Motivación: cuando se busca cumplir una meta aumenta la motivación del deportista, logrando así que consiga su objetivo.
- Concentración y confianza: cuando el deportista siente confianza, su mente genera menos presión; de esta manera logra concentrarse en la tarea en cuestión y no se fijará en si lo hace mal o bien, sino simplemente en hacerlo como sabe.

- Objetivos: es fundamental establecer metas que le permitan esforzarse y luchar por conseguirlas. Sin embargo, estas deben ser realistas, medibles y bien formuladas.

PREPARANDO SU CUERPO

Para el preparador Jenaro Leguízamo, el entrenamiento deportivo tiene un área denominada metodología del entrenamiento, enfocada en algunos principios que deben cumplirse para que el deportista pueda llegar a tener éxito en sus competencias:

- Individualidad: cada persona debe entrenar con su método, ritmo y condiciones físicas y de salud. No hay un plan de entrenamiento que funcione de la misma manera para cualquier deportista, sino que cada uno tiene su propia caracterización, y de acuerdo a eso debe ajustar su entrenamiento.
- Progresividad: se debe ir de menos a más, de lo fácil a lo difícil. Para lograr los objetivos y metas que el deportista desea debe prepararse con tiempo.
- Alternancia de cargas: es fundamental que el deportista no se enfoque en entrenamientos de un solo tipo. Es necesario variar los ejercicios para mejorar fuerza, resistencia, velocidad y flexibilidad, y realizar una preparación general del cuerpo que optimice el rendimiento.
- Repetitividad: los entrenamientos repetitivos logran que el cuerpo se adapte a nuevos estímulos y en este proceso se obtengan mejores resultados.

Cada persona debe entrenar con su método, ritmo y condiciones físicas y de salud.



El entrenamiento previo es crucial en cualquier competencia y debe tener un periodo máximo de 6 meses.



- **Planificación:** el entrenamiento requiere de una programación en donde se entrene con unos tiempos largos y cortos, y con una intensidad alta y baja. Esto también dependerá del tipo de entrenamiento con el que el deportista esté preparándose.
- **Recuperación:** todos los entrenamientos se deben alternar con periodos de recuperación, pues este es

un factor fundamental para poder mejorar. No hacerlo puede ocasionar que el cuerpo se sobreentrene y no pueda evolucionar ni progresar.

- **Nutrición:** la disciplina física y mental no son los únicos aspectos que deben cuidarse. Hay que poner mucha atención en la hidratación y la comida. Es importante mantener un peso ideal y alimentarse de una

manera sana en todo el proceso de preparación.

Finalmente, es fundamental que días antes de una competencia el deportista se haga un chequeo de salud, entrene suavemente, se alimente de forma saludable y se hidrate y recupere para que pueda dar el máximo rendimiento y no genere fatiga en el cuerpo.

AGENDA CULTURAL

Destacamos los eventos culturales más importantes de este trimestre.

FESTIVAL TANGO AL MAYOR

Música, baile y milonga se darán cita en torno a esta manifestación artística argentina. Consagradas figuras compartirán entre el 25 y el 27 de julio el escenario del Teatro Julio Mario Santo Domingo con una nueva generación de artistas que renuevan este tradicional género.



Del 19 al 22 de septiembre, ARTBO | Feria Internacional de Arte de Bogotá reúne en el recinto de Corferías lo más selecto y destacado de galerías y artistas en un espacio que gira en torno a una de las plataformas de intercambio cultural e investigación más importantes y vanguardistas de América Latina.

SABOR BARRANQUILLA 2019

Este evento gastronómico resalta los valores culinarios del Caribe y reúne durante 4 días la gastronomía impregnada de diferentes corrientes que influyen los platos de esta región del país. Del 22 al 25 de agosto de 2019 en Puerta de Oro, Centro de Eventos del Caribe en Barranquilla.



FERIAS DE LAS FLORES

El evento más emblemático de Medellín es organizado por la alcaldía de la ciudad y celebra del 2 al 11 de agosto lo mejor de la cultura antioqueña. Cientos de actividades en torno a diversas tradiciones artísticas como cabalgatas, desfile de silleteros y festival de la trova, que dan vida a esta gran fiesta nacional.



La mejor garantía para el cumplimiento en sus negocios

Seguridad para todos sus
proyectos o contratos.

www.axacolpatria.co



AXA COLPATRIA

Carrera 7 No. 24 - 89 Bogotá • Teléfono: 423 5757 • Resto del país: 01 8000 512620

Aplican términos, condiciones y exclusiones. La información completa del producto la puedes consultar en nuestra página web.



Encuesta Revista Élite

Tu opinión es muy importante para nosotros

Ayúdanos a entender mejor tus necesidades de información.
Escanea el código QR y responde una breve encuesta.

