



## **Infraestructura: los retos para el próximo cuatrienio**

**Juan Martín Caicedo Ferrer  
Presidente Ejecutivo  
Cámara Colombiana de la Infraestructura**

**Cartagena de Indias, 27 de noviembre de 2009**

## **EL CRECIMIENTO DEL GREMIO**

La unión de constructores, concesionarios, consultores, proveedores y operadores en un solo gremio, derivó en un prodigioso aporte institucional, en cuanto organizó y fortaleció la interlocución del sector con el Estado, a través de un canal de comunicación realmente unificado.

En aras de la concertación para las buenas prácticas en la contratación, el gremio conformó mesas de trabajo con una docena de entidades contratantes del orden nacional y local, que representan el 70% del total de la inversión pública en 2009.

Nació el gremio en 2003 con el apoyo de 53 empresas y aglutina hoy cerca de medio millar, lo que refleja un incremento del 808%.

En 2008 los ingresos operacionales de las empresas afiliadas fueron de 21 billones de pesos, que equivalen al 4.5% del PIB y al 58.5% del PIB de la construcción.

En los 150 eventos académicos o gremiales organizados por la Cámara, han recibido información valiosa y útil 23.036 empresarios y demás interesados.

Entre 2003 y 2008 las afiliaciones y los eventos han derivado en un incremento de los ingresos de la Cámara, equivalente al 1925%.

De nuestro Observatorio Legislativo surgieron pronunciamientos sobre 92 proyectos de ley. El minisitio Normatividad y Contratación sistematiza hoy cerca de 600 disposiciones legales, y a la fecha hemos emitido 36 boletines jurídicos con más de 500 referencias.

Desde su creación en 2007, nuestro boletín ContrataCCIón ha divulgado a los afiliados más de 3.500 procesos licitatorios nacionales e internacionales, con un valor cercano a los 60 billones de pesos.

Nuestro manual Tarifas de Arrendamiento de Equipos de Construcción que incluye 34 categorías y más de 6.700 tipos de maquinaria, es hoy un valioso referente de consulta en el mercado.

Se consolidó nuestra plataforma electrónica de negocios para la construcción, Iconstruye. Cuenta hoy con 90 empresas que negocian mensualmente un promedio de 13.500 millones de pesos. En 18 meses de operación ha gestionado compras para más de 463 proyectos por 80 millones de dólares. A través de la plataforma, los proveedores ofrecen más de 470.000 productos a sus clientes.

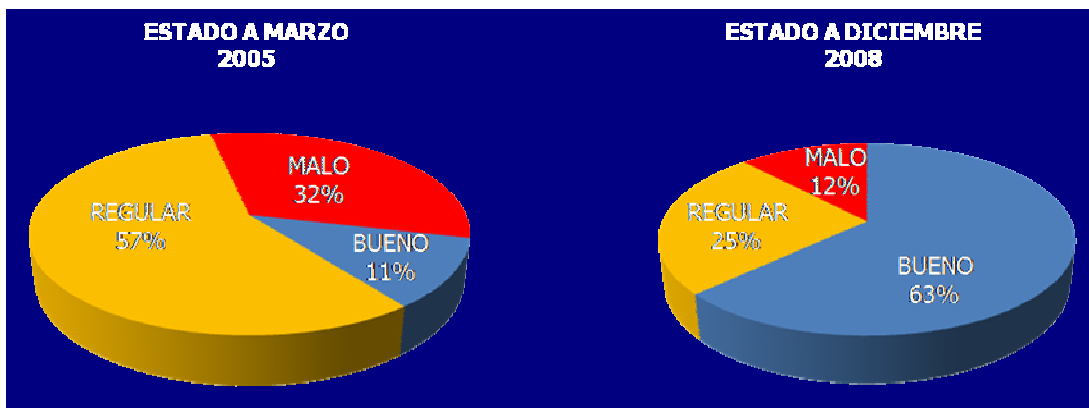
Como símbolo del crecimiento del gremio se aproxima la inauguración de nuestro gran edificio, sede de la Cámara y de un conjunto notable de firmas de ingeniería. La obra se erige en la avenida Eldorado con una inversión cercana a los 50 millones de dólares.

### **AVANCES EN INFRAESTRUCTURA**

Las observaciones hechas por el gremio con relación a fallas protuberantes en la planeación y en la priorización de los proyectos, no le impiden reconocer notorios avances de los últimos años:

Con éxito se contrataron en 2004 once corredores de mantenimiento integral a mediano plazo (5 años) equivalentes a cerca de 2000 Km. de la red vial arterial, y por un valor aproximado al billón de pesos.

#### **Calificación del estado del pavimento**



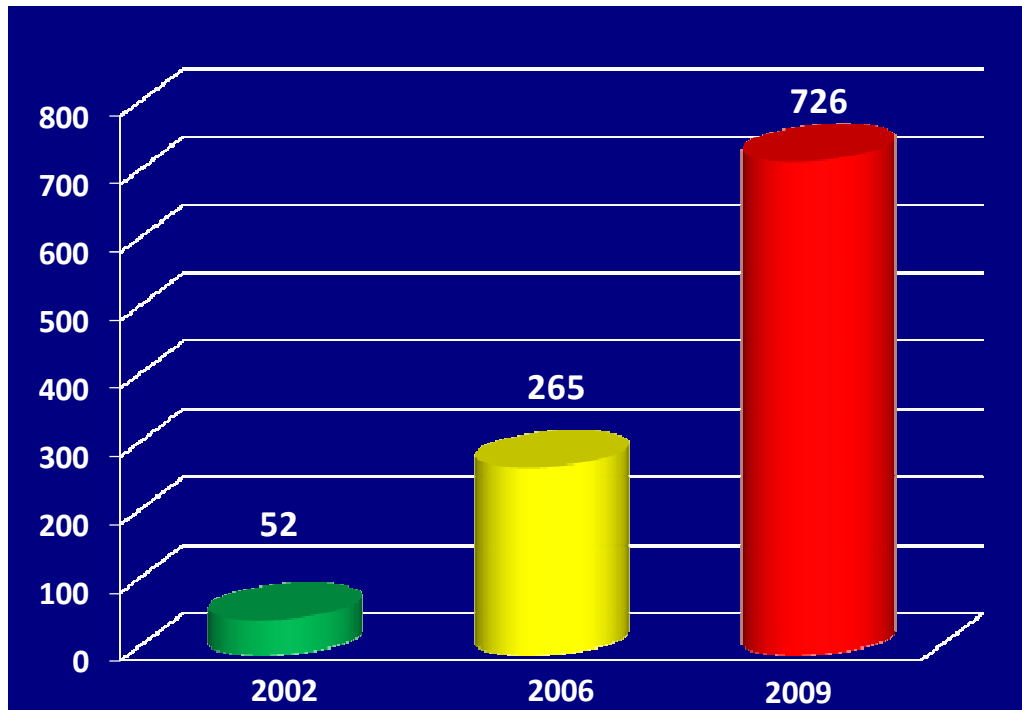
FUENTE: INVÍAS

Se culminó la contratación de los 500 Km. de doble calzada del corredor estratégico Bogotá-Buenaventura, con una cuantía de 3,5 billones de pesos.

La renegociación de las concesiones de las sociedades portuarias de Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta, facilitará inversiones del orden de los 1000 millones de dólares, y derivará en un incremento de la capacidad portuaria de Buenaventura del 40% y de más del 200% en los puertos de la Costa Caribe.

El puerto de Buenaventura recibirá el impacto positivo de nuevas inversiones, cercanas a los 250 millones de dólares, a través de la autorización a las concesiones portuarias de Aguadulce, la Terminal de Contenedores de Buenaventura- TCBuen y Cementeras Asociadas-CEMAS.

De los 52 Km de dobles calzadas en 2002, el país dio un salto a 726 Km a septiembre de 2009, los que actualmente se encuentran en operación.



FUENTE: MINISTERIO DE TRANSPORTE E INCO

A la experiencia afortunada del manejo de los aeropuertos por el sector privado, se agregó la concesión de los seis aeropuertos del Centro-Norte, debidamente integrados, con una inversión estimada de 200 millones de dólares, y está próxima la concesión de los aeropuertos del Nor-Oriente.

Tras los vacíos de previsión en la estructuración del proyecto, se justificó la decisión sobre la demolición de la terminal de pasajeros del aeropuerto Eldorado, para atender la creciente demanda de pasajeros estimada en un incremento anual del 3% para nacionales y del 5% para internacionales a 2015.

Fue decidido el impulso para la construcción de ocho proyectos de transporte masivo con más de 300 Km. de vías troncales, una inversión cercana a los 10 billones de pesos, que genera 70.000 empleos directos e indirectos. Es evidente que los tropiezos sufridos por algunos de estos proyectos, tuvieron origen en fallas de planeación y gerencia de los entes locales.

Está próxima a realizarse la contratación de la doble calzada entre el centro del país y la Costa Caribe a través los 1071 Km. de la Ruta del Sol. En las difíciles circunstancias de la economía internacional, el gobierno emprendió este proyecto con una inversión cercana a los 3000 millones de dólares. Los pliegos maduraron con base en un diálogo fluido entre el

equipo estructurador y los sectores interesados. Con un nivel de información que en algunos de sus componentes pudo llevarse a un mejor punto, la ingeniería y el sector financiero, se preparan para emprender este gran desafío.

Tomó el Gobierno la decisión de impulsar por primera vez, una política de Estado sobre desarrollo logístico. Para tal efecto expidió el CONPES 3547 de 2008. Sus postulados reconocen que la logística es factor clave para la competitividad, asignan a Colciencias la responsabilidad de canalizar recursos para la investigación en logística, y exige al gobierno que promueva y use estándares internacionales en los procesos logísticos.

Fue oportuna la decisión de impulsar los Planes Departamentales de Agua por un valor cercano a los 9 billones de pesos, a través de la coordinación de los actores públicos y privados, en aras de la transparencia y la eficiencia de la inversión. La integración de los recursos de distintas fuentes (regalías, sistema general de participaciones y otros) en una sola canasta, busca la priorización eficiente de la inversión.

El Decreto 4533 de 2008 sobre iniciativa privada en proyectos de concesión, destraba un mecanismo que era inaplicable, aunque estaba latente desde la Ley 80 de 1993. Se presenta aquí una nueva oportunidad de negocios que deberá evolucionar hacia proyectos autofinanciables, con mayor transferencia de riesgos que los proyectos convencionales, y con ingresos de distintas fuentes.

El Conpes 3615 de 2009, también abre las puertas a los particulares y estimula su contribución a la imperiosa modernización de los despachos públicos y los edificios del Estado, a través de las asociaciones público-privadas. Es este el comienzo de una política nacional para la participación privada en colegios, hospitales, cárceles y los propios despachos judiciales.

A través del Decreto 485 de 2009, el Gobierno incluyó al gremio en la Comisión Intersectorial de Contratación Pública, CINCO. La Comisión se constituye en el punto de partida para consolidar una institucionalidad robusta, en la dirección de una política pública de la contratación estatal. Se hace necesaria para desarrollar objetivos como las buenas prácticas contractuales, la seguridad jurídica y la capacitación del comprador público.

Fueron exitosas las pruebas realizadas por ECOPETROL para dar mayor homogeneidad y calidad al asfalto. Solo resta el compromiso decidido del INVÍAS en el ajuste de las especificaciones de construcción de carreteras. De este compromiso dependerá la mayor sostenibilidad del patrimonio vial del país.

El SENA abrió las puertas para apoyar decididamente al sector de infraestructura. Invierte 6,5 millones de dólares en el Tecnoparque de Cazucá, donde se realizarán programas específicos para capacitar, entre otros, a los operadores de maquinaria. La necesidad de capacitación del sector se resuelve en parte con la creación de 3000 cupos nacionales para tecnólogos en 2010.

## **EL REZAGO ES PERSISTENTE**

A pesar de los esfuerzos realizados en los años recientes, el atraso histórico del país en infraestructura, especialmente de transporte, deriva en que sigamos padeciendo rezagos muy notorios. El gran reto de los próximos años radica en recuperar terreno. Veamos tres indicadores muy dicentes:

### **Falta mucho por recorrer... Pilares de Competitividad**



1=negativo 7=positivo

Fuente: Foro Económico Mundial (2009-2010)

## Debemos superar el rezago frente a la región... Ranking de competitividad en infraestructura

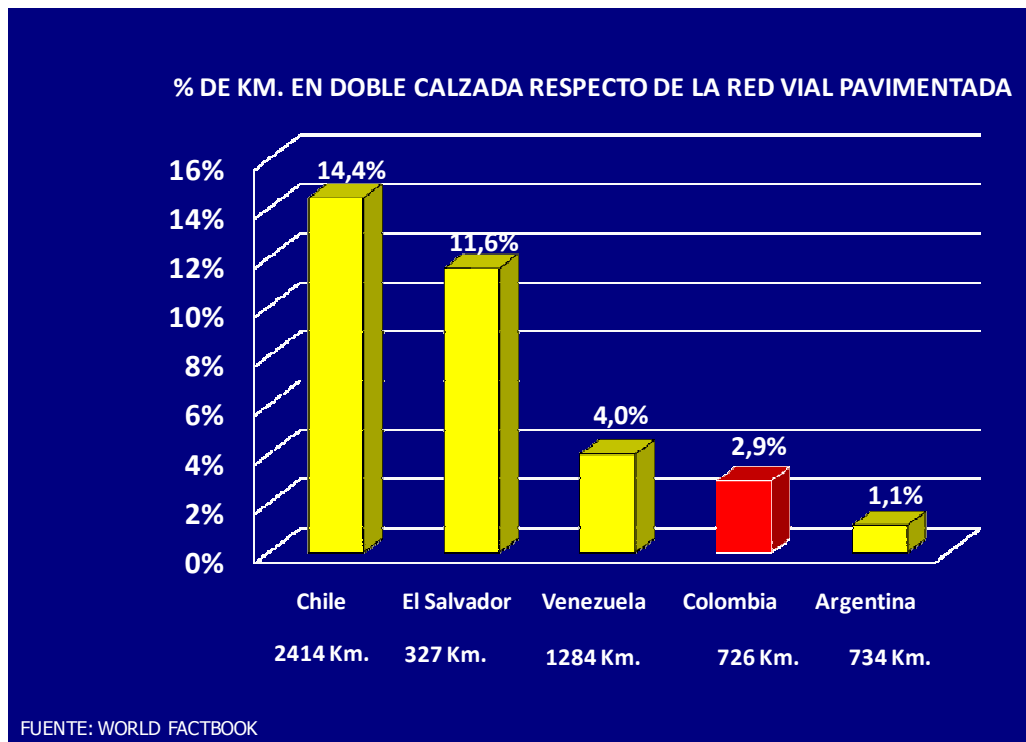
País	Ranking (133 países)
Chile	23
El Salvador	40
Guatemala	59
Uruguay	61
México	71
Honduras	75
Brasil	81
<b>Colombia</b>	<b>83</b>
Argentina	94
Ecuador	99
Perú	102
Venezuela	103
Bolivia	124
Paraguay	129

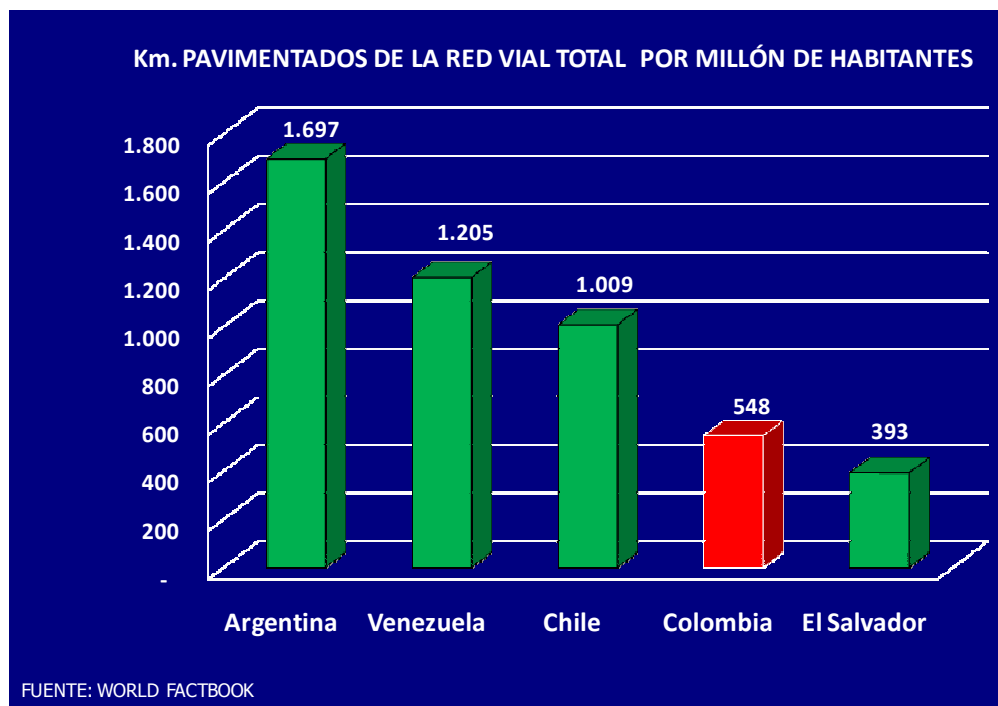
Este ranking (133 países) se explica por una desventaja competitiva en infraestructura de transporte:

### Calidad de infraestructura de transporte

Tipo de infraestructura	Ranking (133 países)
Portuaria	107
Vial	101
Férrea	99
Aérea	81

Fuente: Foro Económico Mundial (2009-2010)





### **LA EJECUCIÓN EN 2009**

Es conveniente el monitoreo que se ha venido realizando sobre la ejecución del gasto en infraestructura.

El Informe generado por la Alta Consejería para la política anticíclica, anuncia a septiembre 30 una ejecución del 58% en el rubro general de infraestructura y del 61% en el rubro específico de transporte.

Surgen sin embargo varias preocupaciones:

Aparece un interrogante con relación a la posibilidad de que en el último trimestre del año se logre la meta oficial del 90% de ejecución.

Se perciben diferencias entre las cifras de ejecución presentadas en el informe de política anticíclica, respecto de las cifras de la Dirección de Presupuesto del Ministerio de Hacienda, lo cual dificulta el seguimiento a esta política.

### **Ejemplo para INVIAS:**

<b>Recursos ejecutados a septiembre 30</b>		
<b>\$mm</b>		
<b>Alta Consejería</b>	<b>MHCP</b>	<b>Diferencia</b>
1.296	1.075	221

Fuente: Alta Consejería para la Política Anticíclica y Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Estima la CCI que el gasto contracíclico debe contabilizarse sólo a partir de la ejecución física de las obras, excluyendo las gestiones previas de los entes públicos para llevar a cabo los proyectos. Es evidente que los simples trámites administrativos no tienen un impacto real en la economía.

Preocupa, además, que en lo corrido del año ha sido escaso el avance físico de las obras en dos programas claves del presupuesto de la Nación para 2009: los corredores arteriales del INVÍAS, a causa de las demoras sufridas por ajustes sucesivos en los pliegos, y las adiciones previstas en el Conpes 3535 de 2008 para las concesiones viales, debido a la falta de mayor coordinación y alineación entre los ministerios de Hacienda y de Transporte.

### **LOS MAYORES INCONVENIENTES**

Imposible desconocer logros de la nueva Ley de Contratación como la adopción de sanos principios de planeación contractual o el premio a la consultoría no por el precio sino por sus méritos. Pero es indudable que las demoras injustificadas en la reglamentación de la ley -no concluida aún después de más de dos años- derivaron en múltiples factores de inseguridad jurídica, retrasos en la contratación, y por ende en la baja inversión del sector, especialmente en 2008.

Ahora bien, la ausencia de políticas públicas homogéneas en torno a la estructuración y la maduración de los proyectos y la confección de los pliegos licitatorios, genera tropiezos y dificultades en los alcances de obra, extensión de los tiempos de ejecución, insuficiencia de presupuestos, adiciones o renegociaciones permanentes de los contratos, obras inconclusas, y también el riesgo de múltiples conflictos jurídicos.

Apuesta el gremio a la culminación de las obras licitadas y adjudicadas con niveles precarios de información, y habrá de cooperar para lograr tal objetivo, pero nos quedan interesantes lecciones. Veamos algunos casos:

En el desarrollo de la Fase III de TransMilenio, los consultores en ingeniería se vieron obligados a entregar diseños incompletos para adelantar la licitación de construcción, dado que el IDU nunca definió el alcance final de las obras. Conclusión: grandes demoras en el proyecto, en cuanto los constructores debieron complementar la información por su propia cuenta y riesgo.

En el caso del Plan 2500, la ausencia de estudios y diseños, combinada con la modalidad de adjudicación al precio más bajo, confluyeron en algunas obras encarecidas o inconclusas, en extensión de los plazos de ejecución, y en adiciones a los contratos.

Con relación a los Corredores Arteriales de Competitividad adjudicados por INVÍAS hace unos pocos meses, preocupa que el resultado de los diseños definitivos, a cargo de los constructores, pueda concluir en un faltante de recursos, para alcanzar las metas físicas inicialmente previstas por el propio Gobierno.

Las dificultades presentadas en la planeación y estructuración de las megaobras por valorización en la ciudad de Cali, sin duda necesarias, han obligado a la administración a realizar esfuerzos ingentes para legitimar, a posteriori, la confianza ciudadana alrededor de los proyectos.

La recurrente modificación de los pliegos de condiciones, a través de múltiples adendas y la frecuente suspensión de los procesos licitatorios, también ponen de presente deficiencias en la preparación y estructuración de los proyectos y desconocimiento del mercado. No cabe duda que el alargue de los procesos por estos motivos, tiene consecuencias negativas frente al imperativo del gasto contracíclico.

## **LOS RETOS DEL PRÓXIMO CUATRIENIO**

La inversión en infraestructura de transporte no ha superado en los últimos 10 años el 1% del PIB en promedio. Frente al reto ineludible de superar el atraso, deberemos aspirar a una meta de por lo menos el 2% del PIB en el corto plazo.

Para alcanzar un nivel de infraestructura vial similar al de Corea, país que a finales de los 80 contaba con una infraestructura similar a la de Colombia, tendríamos que invertir en vías el 5% del PIB en los próximos 20 años.

En la financiación pública de la infraestructura, se impone la búsqueda de nuevas fuentes para enfrentar las restricciones fiscales actuales y venideras, a saber, nuevos espacios en el Sistema General de Participaciones y regalías que no descuiden los otros componentes de la inversión social; una reforma tributaria territorial que se ocupe entre otros de los ajustes

a las sobretasas de los combustibles; la venta de activos públicos que financien proyectos buenos y maduros; valorizaciones en las entidades territoriales cuyo recaudo sea acompañado de una gran capacidad de gestión que garantice la ejecución oportuna y eficaz de los proyectos.

La financiación del sector, no podrá dejar de lado un severo análisis sobre el papel de las vigencias futuras, a fin de que el uso indiscriminado de esta figura no haga inflexible la asignación de recursos de presupuestos futuros.

Seguiremos insistiendo en la atracción de nuevos actores como los inversionistas institucionales y los fondos de capital privado; en el aprovechamiento de la solidez actual del sistema financiero nacional y, también en la potencialización de los esquemas de participación privada basados en el apalancamiento de los capitales, hoy fortalecidos, de las firmas de ingeniería.

La discusión del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, deberá estar soportada en la priorización transparente de los proyectos. El próximo Presidente de la República deberá arbitrar y armonizar, con el apoyo técnico del DNP, las fuertes tensiones que suelen darse en la discusión del Plan entre las expectativas de orden regional y las necesidades del orden nacional, e igualmente, las diferencias que se presentan entre los criterios políticos y los criterios técnicos.

Proponemos una política agresiva de mantenimiento, a través de un gasto recurrente que garantice el cuidado permanente y no espasmódico de las obras. Desde esta perspectiva, los entes locales deberán fortalecer sus fuentes fiscales y adoptar las estrategias necesarias. De lo contrario se seguirán presentando casos como el de vías regionales recientemente construidas, deterioradas ya por falta de mantenimiento.

Se requiere, igualmente, de la asunción de un compromiso real de las autoridades ambientales de cara a su tradicional inacción y pasividad ante la deforestación inmisericorde y el inadecuado uso del suelo de las zonas aledañas a los corredores nacionales. De la flagrante irresponsabilidad de la autoridad ambiental, provienen en buena parte los derrumbes que afectan de manera recurrente la competitividad nacional y los presupuestos del INVÍAS y del INCO.

Baste mencionar que en los escasos últimos cuatro años, el INVÍAS ha debido desembolsar cerca de 200.000 millones para atender emergencias especialmente de carácter invernal.

La expedición del Conpes de Logística, también deberá ser punto de partida para la adopción de una política que articule por medio del sistema multimodal a los distintos modos de transporte. La ausencia del multimodalismo en el país encarece en más de un 50% los costos logísticos de las empresas, e imposibilita los nuevos desarrollos mineros o de hidrocarburos, que requieren de los fletes competitivos que les ofrecen el río y el

ferrocarril. Estudios recientes confirman que el flete para la movilización del carbón resulta un 50% más barato a través del modo férreo, frente a los costos del modo carretero.

La política de infraestructura y movilidad urbana será exitosa si cumple tres presupuestos:

- Sistemas integrados de transporte, basados en la complementariedad y no en la competencia entre los distintos modos. La convivencia de las estrategias sobre transporte masivo y colectivo, con la adopción de fórmulas que racionalicen la congestión del vehículo particular, sin incurrir en la utopía de restringir el uso del carro a niveles máximos. A este respecto, la CCI ha venido insistiendo en las autopistas o perimetrales urbanas concesionadas, probadas con éxito en muchas ciudades del mundo encabezadas por Santiago de Chile.
- El crecimiento exponencial del parque de motos requiere de soluciones audaces.
- Se impone también una política social para la racionalización del incremento desmedido del transporte informal.

De la carta de navegación para el próximo cuatrienio, no podrán estar ausentes los ajustes institucionales que adoptaron las reformas de los 90 para el sector transporte, sin que hubiesen sido aplicados cabalmente por los funcionarios:

Es evidente que el proceso descentralizador distribuyó acertadamente las competencias territoriales y nacionales en materia de vías. Pero paulatinamente la Nación ha venido asumiendo las tareas que competen a los entes regionales. En vez de inmiscuirse en la asunción de tareas que competen a los entes territoriales, el INVÍAS deberá coordinar con Hacienda y el DNP una gran estrategia de fortalecimiento gerencial y de capacidad de ejecución de las obras en las alcaldías y las gobernaciones.

Se hace necesario el incremento de las rentas recurrentes y la posible flexibilización de la Ley 715/01 sobre Sistema General de Participaciones, en aras de que estas rentas puedan destinarse bajo ciertas condiciones a la infraestructura en los territorios. Se fortalecería así la descentralización en este sector.

La discusión de una reforma tributaria territorial, debe convertirse en oportunidad excepcional para generar espacios de inversión en infraestructura, en departamentos y municipios.

Se impone también la creación de la Comisión de Regulación Autónoma del sector transporte, para blindar técnicamente las decisiones regulatorias del Ministerio, y generar eficiencias a partir de la competencia propia del mercado del sector transportador. La Comisión podrá evaluar ex ante las situaciones y los agentes de la regulación de forma que no haya una simple reacción a problemas coyunturales.

Dado que el objetivo de la regulación en el sector radicaría en la generación de eficiencias en el mercado y el fortalecimiento del modelo empresarial de la industria de transporte, se impone, además el desmonte perentorio de la tabla de fletes existente. Se trata de una aberración que atenta gravemente contra la competitividad del aparato productivo.

Se requiere de un INCO centrado fundamentalmente en la promoción de la inversión privada en infraestructura y la atracción de nuevos actores financieros; con liderazgo y solvencia técnica para gerenciar la estructuración de los proyectos, la búsqueda creativa de ingresos diferentes a los peajes, y de fórmulas que eviten la renegociación periódica de los contratos. El INCO también podría asumir todas las competencias con relación a la evolución y desarrollo de las APP'S, en otros sectores que ahora se vislumbran como el aeroportuario y el de edificaciones públicas.

A juicio nuestro, también deberán ser redefinidas las competencias y las funciones de organismos como:

La AERONAUTICA, que concentra de manera inconveniente los roles simultáneos de operador de infraestructura no concesionada, regulador, concedente, y proveedor de servicios de control aéreo, lo que presupone fácilmente, múltiples conflictos de intereses.

Se impone además la modernización de la Supertransporte, para que sus funciones deriven hacia la protección de los usuarios y la persecución de prácticas restrictivas de la competencia en la prestación del servicio de transporte. En este organismo, por lo demás, concurren y se confunden tareas delegadas por el Presidente, con otras que hacen parte del rol del Ministerio.

Las competencias de CORMAGDALENA, por su parte, deberán evolucionar hacia aspectos relacionados fundamentalmente con la navegación del río como alternativa modal de transporte, con especiales responsabilidades en materia ambiental. Lo anterior, bajo el entendido de que se hace necesaria una reformulación jurídica que vincule a este organismo directamente con el sector transporte.

Pero sin duda, el más importante de los retos del inmediato futuro, se basa en la necesaria adopción de una política pública que señale criterios homogéneos y estándares para la estructuración de los proyectos y la confección de los pliegos licitatorios. La casuística, la improvisación o la decisión particular de cada funcionario, no deben marcar la pauta frente a la exigencia de buenos proyectos, que hacen en coro los contratistas, los inversores, los financiadores e incluso los aseguradores de las obras.

No cabe duda que en el futuro, la búsqueda de mayores flujos de inversión y financiación en torno a la infraestructura, dependerá de una política pública para buenos proyectos, y de la adopción de unos criterios generales al respecto concertados, ojalá, entre el Gobierno y los contratistas.

En tal virtud, la Cámara Colombiana de la Infraestructura en asocio con la Sociedad Colombiana de Ingenieros y la Asociación Colombiana de Facultades de Ingeniería, han decidido aprovechar la coyuntura de este Congreso, para dejar en manos del Gobierno, de las instancias de control y de los candidatos presidenciales, una propuesta para basar dicha política en la adopción de tres matrices o productos referentes.

Tienen su germen ellas en la solicitud que para impulsar la estructuración del proyecto Ruta del Sol, nos hiciera el Señor Ministro de Transporte hace 3 años, a fin de que el Gobierno, los empresarios y la academia concertaran los principios generales y los contenidos de una matriz sobre la información mínima de ingeniería requerida para los proyectos, y otra matriz sobre asignación de riesgos. Las referidas entidades decidieron agregar una propuesta sobre una tercera matriz, de buenas prácticas para la confección de los pliegos licitatorios.

La Matriz de Estudios o información mínima para los proyectos, se basa en el cumplimiento previo y riguroso de la etapa de preinversión, tanto para obra pública como para concesión. Establece como requisito mínimo los estudios de ingeniería básica, fase 2, previo a la apertura de los procesos licitatorios.

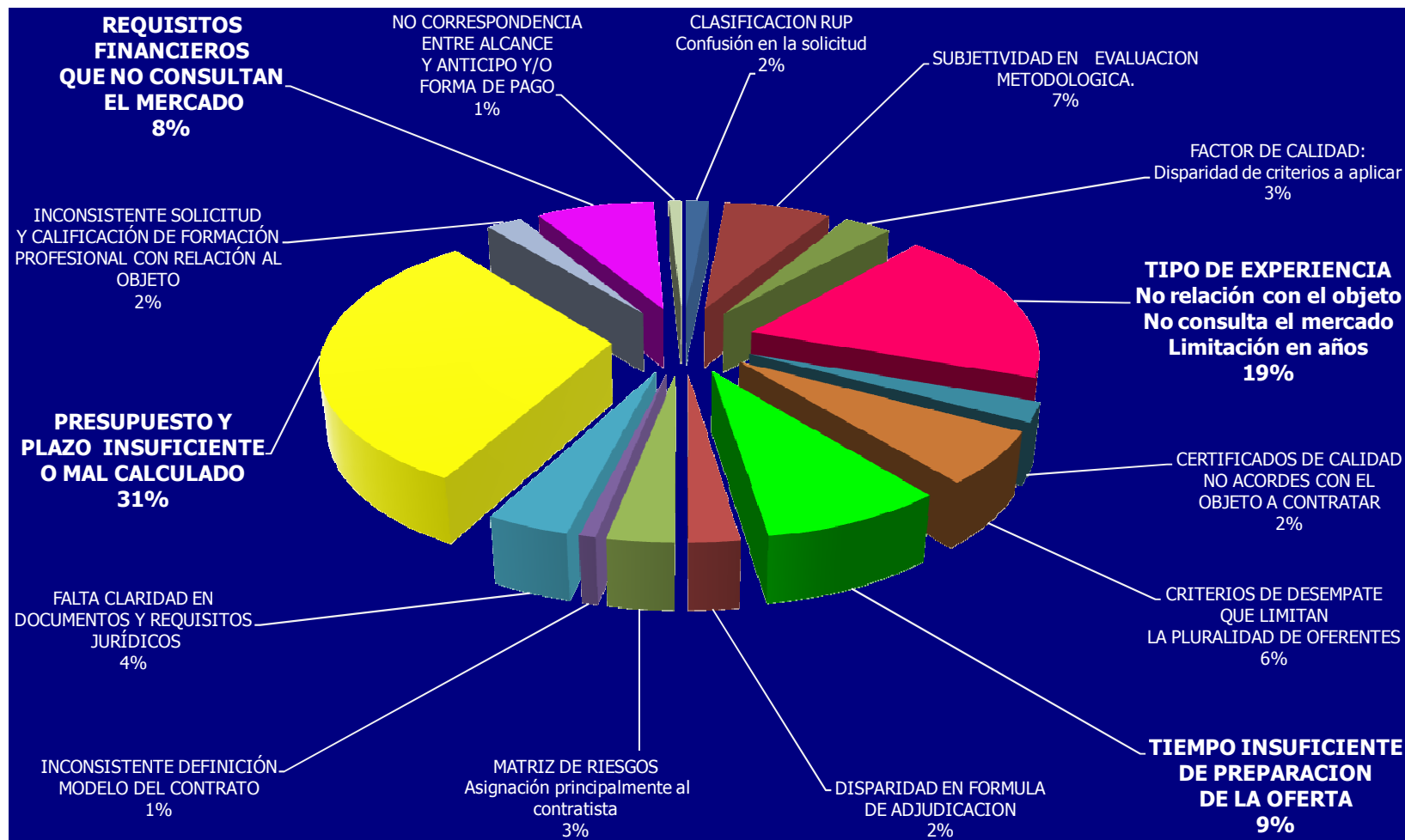
Para la elaboración de este producto, rescatamos la relevancia de los estudios de la misión francesa INGEROUTE contratada por el Gobierno en 1972, los cuales sugirieron una metodología para el caso colombiano, que aborda con rigor los principios teóricos aplicables a los estudios de ingeniería vial.

Nuestra propuesta sobre Matriz de Riesgos, se basa no sólo en el deseo de proponer y consolidar una política pública al respecto, sino también en el muy acertado imperativo de la Ley 1150 de 2007, en cuanto exige a las entidades públicas incluir en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, la estimación, la tipificación y la asignación de los riesgos previsibles involucrados en la contratación estatal.

La Matriz de Buenas Prácticas para la confección de pliegos, pretende dejar atrás la casuística, la improvisación y por sobre todo el desconocimiento del mercado que acusan con frecuencia los pliegos licitatorios al fijar los requisitos a los proponentes.

No cabe duda, igualmente, que la construcción de una política relativamente homogénea para la confección de los pliegos, bien puede cerrar las puertas a la corrupción que surge de aquellos que se dirigen o confeccionan mañosamente para satisfacer intereses económicos particulares, en grave detrimento de la transparencia de los procesos licitatorios.

La gráfica adjunta, soportada en la información captada por un observatorio de la CCI, demuestra que son múltiples las exigencias alrededor de las cuales los pliegos licitatorios y los entes contratantes manejan sin justificación algunos criterios disímiles:



Se trata de adoptar una matriz que contenga una política de requisitos homogéneos en los pliegos cuando se trate de proyectos u objetos contractuales similares, y que fije criterios o límites máximos y mínimos, que permitan establecer acertadamente los requisitos de los procesos. Desaparecerá así la anarquía y la confusión que imperan hoy, en el entendido que el país cuenta en la actualidad con tantos modelos de pliegos como entes contratantes existen.

Conviene advertir, finalmente, que las tres matrices entregadas hoy al Gobierno no agotan la materia, y por el contrario, generan un espacio dinámico, oportuno para hacer los ajustes sucesivos que sean pertinentes, a través de la concertación con los entes contratantes.

### **LOS GRANDES RETOS DEL GREMIO**

Las tareas y los retos del próximo cuatrienio, estarán acompañadas por la asunción responsable de un conjunto de actividades que el gremio espera implementar en los años próximos: En primer lugar, el compromiso ineludible de la responsabilidad social de las empresas afiliadas, con el acompañamiento y la coordinación de la Cámara.

La adopción de un Código de Autorregulación que derive en sanciones ejemplares, como la expulsión del gremio, que vayan más allá de la reiterada letra muerta de los "códigos de ética" que adornan los despachos de algunas organizaciones de escasa idoneidad ética o moral.

También pondremos énfasis en el reto prioritario de la innovación tecnológica, como tarea institucional del propio gremio, con visión de futuro para la construcción. Para ello iniciamos ya labores para la implantación de una plataforma tecnológica en asocio con Camacol, y con el apoyo de las universidades, El Sena, y Colciencias que gracias a la nueva ley prevé valiosos recursos para este propósito, en aras de la competitividad, frente a los retos que nos plantea la modernización creciente de la infraestructura en el resto del mundo.

Cuenta el país con un puñado de compatriotas, que durante dos días han trabajado aquí, sin desmayo y con disciplina. Están decididos estos empresarios a coadyuvar a la construcción colectiva del futuro promisorio y equitativo que reclaman las nuevas generaciones.

Muchas gracias.